

УДК 656.615.022.8

МОРСКИЕ ТОРГОВЫЕ ПОРТЫ В СИСТЕМЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Мезина Л. В., к.э.н., доцент (ОНМА)

Развитие сложных экономических систем таких как морские торговые порты, основано на решении перспективных задач экономической устойчивости. Этот процесс требует оптимизации затрат и обеспечения сбалансированности конечных результатов. Конечные экономические результаты и параметры хозяйственной и инвестиционной деятельности торговых портов создаются дискретно под влиянием как внутренних, так и внешних условий. Достижение единства макроэкономических, региональной и предпринимательской целей функционирования морских торговых портов и максимизации использования финансовых и производственных ресурсов может базироваться на механизме управления результатами и затратами функционирования национального морехозяйственного комплекса в соответствии с проектами международных транспортных коридоров.

Динамичность, масштабность функционального развития портового бизнеса страны, усложнение мирохозяйственных и транспортно-экономических связей повышает роль интенсификации обработки транспортных и грузовых потоков. В этих условиях рациональность конечных результатов и востребованность национальной транспортной подсистемы определяется масштабностью реализации интермодальных сообщений. Задачи эффективного функционирования в этих условиях обуславливают необходимость совершенствования методов оптимизации издержек портов относительно региональных тарифов. Эти обстоятельства определяют направленность теоретических исследований по обеспечению максимизации интегральных результатов функционирования мультимодальных технологий, в основе которых лежат результаты работы морских торговых портов.

В конкурентной рыночной среде мирового рынка транспортных услуг все виды деятельности порта должны обеспечивать возмещение нормализованных затрат. В настоящее время параметры, отражающие интенсивность погрузочно-разгрузочных работ в основном обуславливают конкурентоспособность порта, его возможность увеличивать грузопотоки и на этом основании добиваться высокой эффективности. Однако, на практике постоянно возрастают

предельные затраты на эти виды работ и более высокими темпами нежели результаты. Таким образом на каждом этапе развития торговых портов формируется вполне определенная предельная концентрация его мощности.

Достижение устойчивых и высоких предпринимательских результатов торговых портов - основа построения системы критериев и показателей для оценки их конкурентного функционирования. Последние формируются под влиянием не только основных факторов производства, но и с учетом комплекса внешних и внутренних ограничений, формируемых принципами развития международных транспортных коридоров. Важнейшим является отражение особенностей взаимодействия основных операторов рынка транспортных услуг в условиях объективности взаимодействия и конкуренции за расширение сферы влияния. Экономическая эффективность адекватного развития национальной портовой структуры в условиях глобализации экономических отношений должна учитывать производственный потенциал и особенности реализации стратегии развития. Важна ориентация не только на максимизацию предпринимательских результатов, но и на устойчивость в мультимодальных транспортных технологиях.

УДК 334.012.82:656

ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ПРОМИСЛОВОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Мельник В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Кожне підприємство, незалежно від виду діяльності та форми власності, прагне максимально ефективно використовувати наявні ресурси, знижувати витрати, шукати нові ринки збуту виробленої продукції, тобто бути конкурентоспроможним. Як відомо, конкурентоспроможність підприємства на ринку товарів і послуг може бути забезпечена високою якістю продукції (послуги), що виробляється, її відносно низькою вартістю та швидкістю подачі на ринок.

Транспортна система країни, будучи сполучною ланкою у вантажоперевезеннях між виробниками та споживачами, сьогодні виступає й одним з основних факторів досягнення перелічених конкурентних переваг підприємствами будь-якої галузі національного господарства. Від якості перевезень залежить якість продукції, що випускається, не тільки «на

вході», коли здійснюється процес матеріально-технічного забезпечення виробництва, але й «на виході», коли готова продукція транспортується до споживача. Впровадження технологій ресурсозбереження, автоматизація та механізація трудових процесів тощо на транспорті безумовно відображається на «транспортній складовій» у собівартості промислової продукції та сприяє зниженню ціни останньої. Нарешті, швидкість подачі товару на ринок багато в чому залежить від ефективної організації перевізного процесу на кожній ланці його здійснення, починаючи від своєчасної подачі справного рухомого складу, ліквідації нераціональних простоїв на вантажних та сортувальних станціях та закінчуючи оптимальними схемами доставки вантажів до місця призначення з використанням логістичних принципів «від дверей до дверей» та «точно в строк».

Таким чином, конкурентоспроможність вітчизняної промисловості та й інших галузей багато в чому визначається ефективністю функціонування транспортної системи країни, рівно як й життєздатність транспортної системи багато в чому залежить від ефективності функціонування промисловості. Економічна криза останнього року наочно показала, який негативний вплив на показники роботи, зокрема залізничного транспорту, мала зупинка багатьох промислових гігантів металургійного, хімічного, добувного комплексу України. Але саме ця криза може стати основною передумовою становлення та розвитку різних інтеграційних форм не тільки в середині окремих галузей народного господарства, але й між галузями, зокрема, залізничним транспортом як основою транспортної системи країни та промисловістю.

Залізничний транспорт сьогодні зацікавлений не тільки в зростанні обсягів перевезень та збільшенні завдяки цьому своїх доходів, але й у надходженні значних інвестиційних ресурсів ззовні: на оновлення рухомого складу, на приведення до міжнародних стандартів інфраструктурних об'єктів, на розбудову та підтримку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, тощо. Промислові підприємства зацікавлені у своєчасній подачі рухомого складу, у забезпеченні збереження усіх первинних властивостей товарів під час перевезення, у прискоренні строків доставки продукції до споживача.

Така взаємозацікавленість безсумнівно рано чи пізно призведе до виникнення транспортно-промислових об'єднань, у рамках яких можливо досягнення синергетичного ефекту та вирішення першочергових задач кожного з учасників.

УДК 656.072.001.73

РЕФОРМУВАННЯ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ

Мирошниченко Ю.В., асистент (УкрДАЗТ)

Роль пасажирського залізничного транспорту стратегічно значуща зважаючи на відносно низьку вартість перевезень. Залізниця є єдиним доступним способом переміщення по країні для більшості населення, зважаючи на його низьку платоспроможність. Проте держава поклала на Укрзалізницю відповідальність за виконання соціально значимих залізничних перевезень за явно заниженими тарифами. Сумісництво в Укрзалізничній функції державного органу управління і господарюючого суб'єкту впливає на результати його діяльності не найкращим чином, тому структурна реформа всієї галузі життєво необхідна. Це питання винесено до третього етапу реформування залізничного транспорту в 2011 – 2015 р.р., на якому передбачено створення приміських пасажирських компаній недержавної та змішаної форм власності.

На російських залізницях вже створена федеральна пасажирська компанія в рамках залізничної реформи. Саме еволюційний шлях розвитку сфери пасажирських перевезень по перетворенню її в повнокровний бізнес вважають найприйнятнішим як фахівці ВАТ «РЖД», так і незалежних компаній – операторів. ВАТ «РЖД» має ряд невирішених проблем властивих і для наших залізниць. В першу чергу – це збитки від перевезень пільгового контингенту, що не повною мірою компенсуються державою. Перехресне субсидування збитків від пасажирських перевезень за рахунок вантажних знижує конкурентоспроможність вітчизняних вантажо-перевізників.

Практика дотування державою пасажирських залізничних перевезень широко поширена в світі. Хоча за кордоном, в ході реформування пасажирського сектора вдалося добитися створення рентабельних пасажирських компаній, наприкладі Японії. Розповсюдити цей досвід в нашій країні в осяжній перспективі мало вірогідно по ряду причин – низький рівень доходів населення, відносно невисока густина населення та ін.

В Казахстані для здійснення субсидування збитків перевізника і забезпечення прозорості його діяльності, сервісна і забезпечуюча діяльність АТ «Пасажирські перевезення» була повністю відокремлена від основної. Таким чином, на базі