

(контейнерні та контрейлерні) перевезення.

Відсутність міжвідомчих об'єднань, які б працювали на забезпечення транзиту, також негативно впливає на реалізацію транзитного потенціалу України.

Транзитний потенціал країни був сформований попередніми поколіннями і отриманий Україною при набутті незалежності. Однак він не є константою і його можна втратити.

До зміни структури основних потоків вантажів і створення нових транзитних транспортних коридорів в обхід території України можуть призвести зміна структури грузопотоків в середньостроковій і довгостроковій перспективі, а також жорстка конкуренція у світовій економіці.

При пасивній позиції держави такий сценарій розвитку цілком може стати реальністю. Його реалізація, може призвести до істотного зниження транзитного потенціалу України, і як наслідок - до зміни геополітичного статусу країни.

Першим кроком реалізації єдиної державної транзитної політики може стати створення спеціалізованого органу державного управління з координаційними та представницькими функціями в формі національного агентства, який би забезпечував ефективну взаємодію і координацію дій різних державних органів та транспортних підприємств різних форм власності при здійсненні проектів розвитку транзиту,

УДК 338.47:656.2

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Уткіна Ю. М., асистент (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

До проблем залізничного транспорту відносяться:

- недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;

- перехресне субсидування збиткових

- пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

- недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;

- низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень;

- обвальне старіння основних виробничих фондів, особливо їх активної складової;

- порушення принципу простого відтворення основних виробничих засобів (з 1992 року потреби залізничного транспорту в інвестиціях на оновлення рухомого складу задовольнялися лише на 25-30%, в результаті чого їх знос виріс до 85,4%);

- необхідність забезпечення майбутньої потреби заміни всіх типів тягово-рухомого складу, що експлуатується на залізницях України, створення і впровадження нового та перспективного рухомого складу;

- недостатня ефективність системи державного регулювання діяльності галузі, зокрема у сфері тарифної політики, яка недостатньо гнучка і стабільна;

- в галузі майже вичерпані резерви щодо зростання продуктивності праці, інтенсивності використання транспортних засобів, зниження ресурсо- й енергоємності виробництва;

- невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам. Комерційна швидкість доставки вантажів залізницями України майже у два рази нижча, ніж у розвинутих країнах світу;

- створення системи швидкісного руху пасажирських поїздів, що є для України об'єктивною необхідністю для вирішення комплексу соціальних, економічних та екологічних проблем.

Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізниці України.

Вирішення визначених проблем розвитку залізничного транспорту України відкриває перед ним низку перспектив. Перспективи розвитку залізничного транспорту згідно з стосуються:

- оновлення рухомого складу;

- реконструкції та модернізації інфраструктури;

- входження національної мережі залізниць у систему міжнародних транспортних коридорів;

- удосконалення транспортно-митних технологій;

- розвитку комбінованих і контрейлерних перевезень, застосування єдиних тарифів;

- організації прискореного просування вантажопотоків зовнішньо-торгівельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршутизації;

- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвитку інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах.

УДК 338.47:656.61

ПЕРСПЕКТИВЫ КЛАСТЕРНЫХ СТРУКТУР В МОРСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Чекаловец В.И., д.с.н., профессор,
Гребенник Н.Г., к.с.н., доцент (ОНМУ)*

Структурные преобразования в морской отрасли, связанные с изменением системы управления морехозяйственным комплексом (МХК) Украины, активизация государственно-частного партнерства и возрастающая роль региональных факторов при разработке стратегии развития морского хозяйства страны требуют поиска и внедрения в хозяйственную деятельность морских предприятий и организаций новых форм их сотрудничества, предполагающих активное участие в этих процессах местных органов власти, научных и учебных заведений.

Одной из самых перспективных, отвечающих поставленным задачам в сфере реформирования системы управления и соответствия МХК Украины современным условиям хозяйствования на мировой рынке транспортной продукции и услуг, являются кластерные структуры.

Данная структура, объединяя представителей бизнеса, власти и науки, является неформальной организацией, основной целью которой является рост благосостояния региона и повышение уровня конкурентоспособности отрасли. Предприятия и организации, объединяясь в кластер, не теряют своей юридической и экономической самостоятельности, продолжают функционировать в условиях конкуренции, в то же время получают определенные преимущества.

Использование кластерной концепции в морской отрасли будет способствовать объединению усилий отдельных участников морехозяйственного комплекса Украины для достижения высокого экономического результата. Вместе с тем участие в кластере науки позволит скоординировать работу науки в направлении удовлетворения потребностей бизнеса и ускорить коммерциализацию научных разработок. Использование кластерной концепции в

приморском регионе позволит максимально эффективно использовать имеющийся транзитный потенциал региона, результатом чего будет решение ряда социально-экономических проблем как отрасли, так и региона. Кластерные структуры позволят выйти региону и отрасли, а также отдельным участникам хозяйствования на качественно новый уровень и конкурировать на мировой рынке транспортных услуг.

Принципы построения кластерных структур должны быть использованы при разработке новой системы управления морехозяйственным комплексом Украины. В частности, необходимо:

- привлекать к разработке как стратегии развития, так и к решению текущих научных задач предприятий и организаций портовой деятельности отраслевые научно-исследовательские организации, а также институты НАНУ;

- формировать «портфель заказов» специалистов отдельных специальностей в необходимых областях знаний совместно учебными заведениями, предприятиями и организациями портовой деятельности, чтобы избежать в дальнейшем избытка или недостатка кадров определенных специальностей;

- информировать ВУЗы о потребностях со стороны предприятий и организаций отрасли в подготовке или переподготовке своих специалистов, подавать заявки на проведение лекций, тренингов, деловых игр по необходимой тематике;

- местные власти при разработке планов развития региона должны учитывать планы развития функционирующих на их территории предприятий и организаций и, наоборот, центральным отраслевым властям необходимо принимать во внимание тенденции развития региона, в противном случае результатом будет значительное снижение уровня использования его потенциала.

УДК 338.484.2

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ

Чижова Т.В., к.с.н., доцент (ХНТУ)

Туризм як соціально-економічне й політичне явище на сьогодні представляє собою найбільш динамічно розвиваючу сферу в міжнародній торгівлі послугами. За останній час середньорічні темпи зростання числа прибуттів іноземних туристів у світі склали 5.1 %, валютних