

Осуществленный нами SWOT- анализ показал, что преобладает в количественном отношении перечень положительных результатов, однако по своей значимости они существенно различаются, поэтому слагаемые данного анализа требуют дополнительного, более конкретного изучения и оценки. Все это может быть сделано на стадии проработки технико-экономических обоснований для составления проекта трансконтинентального пути «Восток-Запад».

УДК 658.5.012.1

### ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ НА БАЗІ УКРЗАЛІЗНИЦІ ДЕРЖАВНОГО КОНЦЕРНУ

*Гриценко Н.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Залізничні перевезення є одним з основних чинників підтримки розвитку національної економіки. Тому всі шість залізниць знаходяться у відомстві держави. Маючи єдину систему управління експлуатацією та рухом потягів досягається ефективне використання пропускної спроможності існуючих залізниць. Проте, щоб залишатися державним перевізником Укрзалізниця повинна бути не тільки органом управління, але і виконувати функції залізничного перевізника, бути його серцевиною. Головна задача тут це не розділення функцій державного управління, та функцій господарської діяльності, які покладаються на Міністерство транспорту, а перетворення залізничного транспорту України в державно-господарську компанію. Тобто проведення корпоратизації залізничної галузі з перетворенням її в акціонерне суспільство. Проте в Україні технологічно неможливо об'єднати всі підприємства галузі та шість залізниць в єдине ціле. Неможливо всім управляти через центральний апарат, оскільки промислово регіони різні. Тому, на сьогодні, найраціональнішим є створення господарського об'єднання юридичних осіб, у вигляді державного концерну, який виконуватиме функції повноцінного державного перевізника вантажів та пасажирів. При цьому Укрзалізниця буде оператором та логістом залізничних перевезень, що сприятиме залученню західних партнерів та сучасних потягів до України. Поставлені завдання неможливо вирішити без впровадження удосконаленої Програми реформування залізничного транспорту України.

Сьогодні ж існуючі залізниці є регіональним перевізником, а центральне управління координує цю роботу. Аналізуючи роботу залізничного транспорту за останні роки, слід зазначити, що рівень зношеності його основних фондів складає понад 85%, що зумовлює проводити реформування

галузі для негайного підвищення ефективності залізничного транспорту. Враховуючи сучасний техніко-технологічний стан залізничного транспорту України, його подальше існування без реалізації Програми реформування, а саме зміни організаційної форми управління та впровадження дієвих механізмів державного регулювання неможливо. В той же час реформування залізничного галузі вкрай необхідно для приведення юридичного статусу Укрзалізниці і залізниць до умов діючого законодавства. В цих умовах доцільно реалізувати перехідні моделі реформування без змін власності на державне майно. Таких моделей дві: державне підприємство та державний концерн. З огляду на вище сказане, з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту доцільно створити державний концерн. При створенні державного концерну партнери транснаціональної світової компанії матимуть з боку України повноцінного партнера. В цьому випадку глобальною задачею є створення єдиного логістичного центру та модернізація розвитку транспортних коридорів.

Створення державного концерну України та перетворення його в національного перевізника підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, сприятиме розвитку національної економіки країни, вирішить деякі проблеми міжнародних транспортних коридорів, що є основним важелем щодо доцільності цього проекту.

УДК 338.49:656

### СОЗДАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

*Дикань В.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Транспортная система страны является главным материальным каркасом межрегиональной интеграции и межрайонного сотрудничества как внутри страны, так и при осуществлении международных торгово-экономических связей. Именно производственная инфраструктура государственного значения, в первую очередь магистральный транспорт, является материально-технической базой такой интеграции.

В настоящее время транспортные возможности Украины ограничены и для того, чтобы в условиях глобализации государство могло решать посредством транспортной системы свои внутренние и геополитические задачи, необходимо дальнейшее комплексное развитие опорной транспортной сети.

Без комплексного развития инфраструктуры всех видов транспорта Украине грозит

дезинтеграція, ослаблення в умовах глобалізації мирової економіки.

Для того, що б відповідувати міжнародним вимогам по доставці вантажів, якості доставки і безпеці в дорозі, в тому числі і по системі «от дверей до дверей» («door to door») на території України повинні бути сформовані мультимодальні транспортні вузли, включаючи в себе як основну частину з компонентів – логістичні центри. Дані вузли будуть обслуговувати як міжнародні транзитні вантажі, так і забезпечувати раціональне і ефективне рух всередині України вантажів, імпортованих і експортованих. Мультимодальні транспортні вузли будуть сприяти привабливості українських маршрутів для зарубіжних клієнтів, а для вітчизняних вантажодателів і вантажоотримувачів забезпечать зниження транспортних витрат, надають їм необхідну якість і безпеку при доставці вантажів. В свою чергу транспортні організації, підприємства, компанії, підприємства всіх видів транспорту і транспортної інфраструктури зможуть оптимізувати свої маршрути, скоротити амортизаційні і накладні витрати.

**УДК 656.078.8 (477):656.072**

**КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ РІЗНИХ ВИДІВ  
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ПЕРЕВЕЗЕННІ  
ПАСАЖИРІВ**

*Жердєв М.Д., к.е.н., професор,  
Мирошніченко Ю.В., аспірант (УкрДАСТ)*

На сьогоднішній день одним з основних конкурентів залізничного транспорту у перевезенні пасажирів є автомобільний транспорт: велика маневреність, висока швидкість доставки пасажирів, раціональність перевезень на будь-які

відстані, забезпечення необхідної частоти руху і розміщення автомобільних доріг у всіх зонах країни. Застосування автомобільного транспорту особливо маршрутних таксі для приміських перевезень в останній час значно розширилося, це безумовно доводить переваги автомобільного транспорту. І хоча вони не є більш безпечними, не мають досить чіткого розкладу та їх салони не досить місткі, велика частина населення користується саме маршрутними таксі, бо вони мають більш гнучкі маршрути, високу частоту руху, доставляють пасажирів майже безпосередньо до місць проживання, не зважаючи на те, що ціна проїзду більше вартості квитків залізничного транспорту за аналогічним маршрутом. А, залізничним транспортом у приміському сполученні користуються переважно ті категорії населення, які мають право на пільговий проїзд, що суттєво знижує доходи залізниць від перевезення пасажирів.

Менш конкурентоздатними по відношенню до залізничного транспорту є й інші види транспорту – морський, річковий та повітряний. Наприклад, повітряний транспорт має досить вагому перевагу – це висока швидкість перевезення, забезпечуючи при цьому значний вииграш в часі. Але для більшості громадян нашої країни цей вид транспорту недоступний, бо занадто висока ціна на цю транспортну послугу. Зростання конкуренції між видами транспорту наведено у таблиці 1.

Аналіз показує, що протягом 1990 – 2009 р.р. залізничний транспорт не зберіг свої позиції на ринку транспортних послуг і відправлення пасажирів щороку зменшувалося в середньому на 1 – 2 % в рік, у той же час автомобільним транспортом з 2005 року відправлення пасажирів поступово збільшувалося. У зв'язку із складною економічною ситуацією в країні, знизився попит населення на пасажирські перевезення за всіма видами транспорту. Всього за 2009 р. відправлено 4451,7 млн.чол. проти 4829,7 млн. чол. за 2008 рік (менше на 378 млн. пас. або 7,8 %).

*Таблиця 1*

*Відправлення пасажирів у 1990-2009 р.р. різними видами транспорту (млн. чол.)*

Вид транспорту	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Залізничний	669	577,5	486,8	452	456,3	447,1	445,5	425,9
Автомобільний	8331	3483	2502	3720	3835,5	4173	4369,1	4012,9
Повітряний	15	2	1	3	3,8	4,9	6,2	5,1
Морський	26,3	7,8	3,7	11,3	10,9	7,7	7,4	6,4
Річковий	19	4	2	2,2	2	1,8	1,5	1,4
Всього	9060,3	4074,3	2995,5	4188,5	4308,5	4634,5	4829,7	4451,7

Залізничний транспорт повинен впроваджувати заходи, спрямовані на постійну конкурентну боротьбу в умовах ринкових

відносин. Особливе значення в цьому мають пасажирські перевезення. В даний час пасажирські перевезення і надалі залишаються збитковими (у