

діяльності, враховуючи сучасні тенденції розвитку залізничного туризму в Україні, а також недостатнє дослідження цієї проблеми, тему даного дослідження можна кваліфікувати як актуальну та спрямовану на вирішення важливого науково-технічного завдання.

Таким чином, вирішення проблеми дослідження полягає в удосконаленні методів організації пасажирських залізничних перевезень, що на відміну від відомих раніше, ураховують можливість диверсифікації діяльності залізничного транспорту за рахунок створення транспортно-туристських кластерів.

Проведено аналіз сучасного стану системи пасажирських перевезень. Виходячи зі збитковості пасажирських перевезень, в першу чергу необхідно підвищити їх дохідність за рахунок упровадження нових послуг, наприклад таких, як туризм.

Аналіз досвіду організації туристських поїздок залізничним транспортом показав, що організація залізничних турів є актуальним напрямком для впровадження як додаткових послуг комерційного характеру для підвищення фінансового стану залізничного транспорту. Початок сучасному залізничному туризму поклав англієць Томас Кук у середині XIX сторіччя. В Україні залізничний туризм

активно почав розвиватися за часів існування Радянського Союзу.

Українські залізниці треба розглядати і як засоби безпосереднього доставлення туристів, і як об'єкти туристської інфраструктури, цікаві для відвідування туристів. Установлено, що для України на сучасному етапі розвитку більш доцільним є варіант, коли туристським оператором виступає сервіс-центр залізниці для організації залізничних турів, адже він приносить більший дохід залізничному транспорту, ураховуючи, що розміри перевезень пасажирів залізничним транспортом поступово збільшуються. Залізниця сама може виступати туристським оператором, але це вимагає застосування якісно нових концепцій управління, наприклад таких, як кластерний підхід.

На сьогодні, у зв'язку з дефіцитом відповідного рухомого складу, мети удосконалення пасажирських перевезень за рахунок упровадження додаткових послуг можна досягти лише за рахунок організації руху безпересадкових та причіпних вагонів туристського призначення замість організації туристичних поїздів у межах транспортно-туристського кластера.

**УДК 656.022.1(100)**

*Є.С. Альошинський*  
*E.S. Alyoshinsky*

## **НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ПРОХОДЖЕННЯ МИТНИХ ПРОЦЕДУР ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

### **CUSTOMS PROCEDURES IMPROVEMENT DIRECTIONS IN THE ORGANIZATION OF UKRAINE MULTIMODAL TRANSPORT**

На сьогодні, враховуючи геополітичне розташування України як транзитної держави, для забезпечення конкурентоспроможності її транспортної системи необхідно надавати такі транспортні послуги, що відповідають міжнародним стандартам якості.

Метою проведених досліджень є формування основних принципів планування мультимодальних перевезень у міжнародному сполученні для визначення успішності проєктів з надання залізничних транспортних послуг.

Для більшості потенційних користувачів мультимодальним маршрутом можливі складності проходження митних процедур в Україні набувають критичне значення. Фактор митниці може перекреслити навіть такі показники якості транспортної логістики, як доступність та функціональність (що Укрзалізниця за певних умов могла б ще гарантувати), бо страждає показник надійності. Ні один відправник/одержувач не може бути впевненим, що його вантаж пройде митні

процедури «точно в строк» (якщо взагалі пройде!) та без незапланованих додаткових грошових витрат.

Проаналізовано проблеми щодо організації мультимодальних маршрутів у

міжнародному сполученні та запропоновано напрямки удосконалення системи проходження митних процедур при організації мультимодальних перевезень в Україні.

УДК 625.078.1

*Є.І. Балака, С.О. Світлична*  
*E.I. Balaka, S.O. Svitlichna*

**ПРОГНОЗУВАННЯ ПОКАЗНИКІВ КОНТЕЙНЕРООБІГУ ОДЕСЬКОГО МОРСЬКОГО  
ТОРГОВЕЛЬНОГО ПОРТУ НА ОСНОВІ КОРЕЛЯЦІЙНО-РЕГРЕСІЙНОГО АНАЛІЗУ**

**FORECASTING OF INDICATORS CONTAINER ODESSA SEA TRADING PORT BASED  
ON REGRESSION ANALYSIS**

На сьогоднішній день у Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року констатується, що резерви технічних потужностей залізниці, її провізної спроможності практично вичерпані, що ставить під загрозу можливість безперервного задоволення зростаючих потреб у транспортному обслуговуванні, особливо у напрямках морських торговельних портів Чорного та Азовського морів. У першу чергу це стосується міжнародних вантажних перевезень.

Сьогодні одним із найбільш прогресивних та інвестиційно привабливих портів нашої держави є Одеський морський торговельний порт (ОМТП). Зростання вантажопотоків через ОМТП відбувається в основному за рахунок перевезень зернових, лісових вантажів, руди, вугілля та контейнерів. Саме контейнерні перевезення є найбільш вигідними, зручними, надійними та з доставленням вантажу «від дверей до дверей».

Головними стримуючими факторами при сумісній роботі порту та припортової залізничної станції (ПЗС) є диспропорція між переробною спроможністю ПЗС, пропускнуою

спроможністю дільниць на підходах до неї та переробною спроможністю контейнерного терміналу порту. У зв'язку з цим виникає питання чи вистачить існуючих потужностей залізничної інфраструктури припортових зон для пропуску та переробки вантажопотоку при збільшенні показників контейнерообігу.

Таким чином, використовуючи статистичні дані офіційного сайту Державної служби статистики України та показники контейнерообігу ОМТП, на основі регресійно-кореляційного аналізу було побудовано регресійну модель прогнозування показників імпортного контейнерообігу Одеського порту.

У результаті проведених досліджень виявлено залежність імпортного контейнерообігу ОМТП від наведених чотирьох незалежних факторів впливу та відносно стабільне зростання прогнозних значень контейнерних перевезень упродовж наступного десятиріччя, що свідчить про подальше наростання проблеми диспропорції пропускнуї та переробної спроможності в роботі порту та станції примикання.