

всіма її структурними підрозділами на умовах партнерства, що сприятиме вирішенню стратегічних завдань розвитку залізничного транспорту в цілому, а не окремих його складових, для ефективного розвитку національного господарства [7].

Список використаних джерел

1. Каличева Н.Є. Напрями забезпечення ефективного розвитку промислових підприємств в сучасних умовах / Н.Є. Каличева, С.Є. Бохан // Науковий огляд. Науковий журнал. – Київ, ТОВ «Меганом», 2017. – Вип. 5 (37). С. 5 – 15.
2. Базілійська Н.П. Управління трудовою поведінкою працівника в загальній системі управління персоналом / Н.П. Базілійська // Вісник ХНУ.– 2010.– №2. – С. 152–155.;
3. Чикуркова А.Д. Формування організаційної структури управління персоналом стратегічного типу / А.Д. Чикурнова// Вісник ПДАТ.– 2010.– №4. – С. 150–157
4. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збірник науково-практичних статей. – Х.:УкрДАЗТ, 2013. - №44. – С. 286-289.
5. Богушевич Е. В. Проблемы управления персоналом в условиях трансформации общества в информационное / Е. В. Богушевич, А. В. Котов // Экономика, управление, финансы: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Пермь, декабрь 2012 г.). – Пермь: Из-во «Меркурий». – 2012. – 178 с.
6. Храмов О.В. Основи управління персоналом: навчально-методичний посібник/ О.В. Храмов, А.П. Бортрук. – К.: МАУП, 2001. – 112 с.
7. Дикань В.Л. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: монографія / В.Л.Дикань, М.І.Данько, М.В. Кондратюк. - Х.: УкрДАЗТ. – 2010. – 190с.

УДК 656.072.5

**ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В
КОНТЕКСТІ ПОГЛИБЛЕННЯ
ТРАНСКОРДОННОГО
СПІВРОБІТНИЦТВА**

Корінь М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт України є важливим суб'єктом реалізації зовнішньоекономічних зв'язків від рівня розвитку і результатів діяльності якого в значній мірі залежить економічне становище країни, її позиції в глобальній системі координат. Активізація процесів економічної співпраці України в рамках виконання Угоди про асоціацію з ЄС супроводжується інтенсифікацією транспортних потоків та поглибленням транспортного співробітництва з європейськими країнами. Міжнародне економічне співробітництво України з країнами ЄС у сфері залізничного транспорту, головним чином, стосується адаптації вітчизняного законодавства в сфері залізничного транспорту за рахунок забезпечення імплементації відповідних європейських Директив, підтримки та реалізації окремих інфраструктурних ініціатив, в першу чергу, тих із них, що стосуються розвитку транс'європейських транспортних мереж та мультимодальних транспортних коридорів.

Україна як транзитна держава активно підтримує реалізацію ряду міжнародних транспортних ініціатив в сфері залізничного транспорту. Зокрема, наразі ПАТ «Укрзалізниця» з метою формування та організації руху поїздів комбінованого транспорту ведеться будівництво майданчиків для накопичення автопоїздів, реалізуються й такі проекти інфраструктурного розвитку в рамках розбудови національної мережі МТК, як будівництво Бескидського тунелю, електрифікація дільниць Долинська-Миколаїв, Ковель-Ізов-Держкордон, реконструкція колії та комплектів стрілочних переводів [1]. Значні зусилля докладають і в напрямку модернізації та оновлення рухомого складу: у 2017 році було придбано 50 та модернізовано 32 пасажирських вагони, 2604 піввагони та 65 фітингових платформ [2-

3]. Попри такі значні для галузі обсяги реалізації інфраструктурних проектів розвитку, в цілому існуюче наразі становище ПАТ «Укрзалізниця» не цілком відповідає європейського рівню транспортного обслуговування.

Враховуючи стратегічну значимість включення залізничного транспорту в європейський транспортний простір та євроінтеграційні пріоритети політики економічного розвитку України, саме поглиблення транскордонних зв'язків виступає одним із інструментів розвитку залізничного транспорту країни за рахунок створення можливостей: по-перше, для доступу до сучасних інноваційних розробок для потреб залізниць, існуючих на європейському ринку транспортно-логістичних технологій; по-друге, залучення інтелектуального потенціалу іноземних партнерів до реалізації проектів інфраструктурного розвитку галузі; по-третє, стимулювання притоку зовнішніх інвестиційних ресурсів та фінансової допомоги країн ЄС; по-четверте, розвитку компетенцій та підвищення кваліфікації кадрового потенціалу залізниць. Відповідно до цього, основними принципами розвитку українських залізниць в контексті поглиблення транскордонного співробітництва мають виступати загальноєвропейські базові принципи транскордонного співробітництва, національні та галузеві. Зокрема, перша група - загальноєвропейські базові принципи транскордонного співробітництва встановлюються рядом міжнародних нормативно-правових документів (Хартія економічних прав і обов'язків держав, Європейська рамкова конвенція про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або владою, Європейська хартія місцевого самоврядування, Модельний закон щодо прикордонного співробітництва) і визначають організаційно-правові та організаційно-економічні засади транскордонної співпраці. Принципи національного рівня пов'язані з дотриманням прав і свобод кожного учасника транскордонної співпраці та включають принципи реалізації зовнішньоекономічної діяльності підприємств. В Україні ця група принципів визначається Законом України

«Про транскордонне співробітництво», «Про зовнішньоекономічну діяльність», а також окремими постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, підзаконними актами регіонального рівня [4]. Що стосується галузевих принципів транскордонного співробітництва, то саме вони мають відображати основні положення організації та підтримки транскордонної співпраці в процесі забезпечення розвитку українських залізниць. До числа основоположних принципів розвитку залізничного транспорту в контексті поглиблення транскордонного співробітництва варто віднести принципи, як

- узгодженості, що полягає в системному характері реалізації процесів транскордонної співпраці, врахуванні інтересів кожної із сторін та координації їх діяльності у ході виконання проектів розвитку залізничного транспорту;

- принцип транспарентності полягає в забезпеченні відкритості та прозорості діяльності кожного з учасника транскордонної співпраці, надання можливості для доступу до необхідної для реалізації проектів розвитку залізничного транспорту інформації;

- принцип безперервності та адаптивності передбачає постійний моніторинг та пристосування до змін на глобальному транспортно-логістичному ринку, корегування у відповідно до них обраних стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту та його транскордонної співпраці.

- принцип інноваційності означає, що в межах транскордонного співробітництва залізничного транспорту має забезпечуватися створення та використання інноваційних технологій і рішень для забезпечення його інноваційного зростання;

- принцип інтеграційності полягає в повній інтеграції учасників транскордонного співробітництва, можливість безперешкодного обміну та доступу на європейський ринок транспортно-логістичних послуг для українських залізниць тощо.

Список використаних джерел

1. У 2017 році Укрзалізниця на оновлення рухомого складу планує спрямувати 12,5 млрд. грн [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/448552/. – Назва з екрану.

2. Укрзалізниця стала найбільшим виробником вантажних вагонів в Україні та масштабно оновила пасажирський рухомий склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/464347/. – Назва з екрану.

3. Укрзалізниця побудувала в цьому році тисячу вантажних вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua/articles/ukrzeliznitsya-pobuduvala-v-tsomu-rotsi-tisyachu-vantazhnikh-vagoniv>. – Назва з екрану.

4. Кравченко Є.В. Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук; спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Кравченко Євген Вікторович. – Одеса, 2015. – 274 с.

УДК 656.135(4)

ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕКТОР В РАЗВИТИИ АВТОПЕРЕВОЗОК

*Леушкин Д.Г., генеральный директор
(перша транспортна компанія «Прайм»)*

Уже четко прослеживается тенденция, когда все больше украинских мукомольных комбинатов и сахарных заводов получают сертификаты, необходимые для поставок их продукции в Европу. За ними последовала украинская молочка. И вслед за переработчиками аграрного сырья сертификаты начали получать и производители некоторых строительных материалов: окна, двери и все прочее все более активно продается в страны Евроразона. Поэтому объемы автоперевозок из Украины в Европу будут только возрастать.

Также, одно из основных конкурентных преимуществ Украины – дешевая рабочая сила, она у нас уже дешевле, чем в Китае. Поэтому в Украине будет производиться все больше товаров с высокой долей затрат на ручной труд – легкая и швейная промышленность. Все это также

будет активно шиться здесь, и везтись в Европу.

Однако активное вхождение на европейский рынок принесла автоперевозчиками и проблему: грузоотправители взяли моду требовать от грузоперевозчиков кредитовать их – оплата услуг по перевозке теперь зачастую происходит через 30 или 60 дней, а в некоторых случаях срок оплаты вырос уже до 90 дней.

Такие правила игры действуют в Европе, но там перевозчикам это не доставляет никаких неудобств за 30-90 дней с евро ничего не случится, и перевозчик, даже получив оплату с опозданием, уверен в себе, поскольку покупательная способность европейской валюты за этот срок не упадет. Но ведь в Украине никто не даст гарантию, что, получив оплату услуг через три месяца, ты сможешь купить на эти деньги, например, то же количество топлива. И украинские грузовладельцы в этом вопросе, к сожалению, не прошибаемы. Они говорят: с отсрочкой платежей работает вся Европа и мы так будем. Но на практике получается, что мы бездумно копируем европейские правила игры, которые в украинских реалиях или не работают, или работают, но – в одни ворота.

Кроме того, отсутствие государственной поддержки, что неизбежно ведет к ухудшению качества грузоперевозок и полному его исчезновению способствует так же и вывозу такого вида бизнеса в Европу. Среди владельцев автоперевозочных компаний 30-40% планирует перевезти свое дело в соседнюю Польшу уже в этом году.

Чаще всего свои новые европейские компании украинские перевозчики регистрируют в Польше. Потом они за копейки покупают себе автопарк подержанных фур и пригоняют их в Украину. Здесь их моют, ремонтируют, красят – и фуры как новенькие. Водителей тоже нанимают украинских. Почему? Во-первых, многие соотечественники любыми правдами и неправдами стремятся уехать работать в Европу, поэтому желающих трудоустроиться хоть отбавляй. Во-вторых, в Украине очень дешевая рабочая сила.

Вырисовывается очень выгодная бизнес-модель. Там организовал компанию и нанял людей. Загнал фуры в Украину и залил