

УДК: 656.078.8:658

АСПЕКТИ СПІВПРАЦІ ДЕРЖАВ В ГАЛУЗІ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Визначено основні аспекти співпраці країн в галузі залізничного транспорту. Досліджено необхідні передумови розвитку вантажних залізничних транспортних коридорів в Європі та Україні, які розглядаються як умова залучення додаткових обсягів вантажопотоків з інших видів транспорту.

Ключові слова: вантажні транспортні коридори, транзитний потенціал, технічно-експлуатаційна сумісність.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Вплив процесів глобалізації, підвищення значення регіональної співпраці та інтеграції як чинника забезпечення стабільності та процвітання держав в сучасному світі, а також поява нових ризиків і викликів диктують державам потребу в усе більш тісній взаємодії, яка розповсюджується і на транспортну сферу.

Транспортні послуги є стратегічними елементами економіки і безпеки кожної держави. Досвід західних країн доводить, що одним з основних важелів піднесення промислового виробництва цих країн є випереджуючий темп розвитку транспорту порівняно з темпами розвитку інших галузей економіки. За даними міжнародних дослідних організацій, одиниця капіталовкладень у вдосконалення функціонування транспортної системи країни забезпечує можливість збільшення капітальних вкладень в інші об'єкти регіону майже у три рази, що впливає на пожвавлення економічної ситуації в країні в цілому.

Вантажні перевезення - основа функціонування залізничного транспорту України та основа всієї транспортної системи держави. Адже за результатами 2008-2010 рр. залізничний транспорт перевіз 60% від загального обсягу вантажів, які перевозяться в Україні. Частка залізниць в транзитних перевезеннях перевищує 95% (без урахування трубопровідного транспорту), обсяги ж транзиту автомобільним і морським транспортом неухильно скорочуються.

Одне з головних завдань - забезпечення зростання вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів. Так, збільшенню вантажопотоку сприятиме більш активна співпраця залізниць з вантажовиробниками, причому, як з тими, які користуються послугами залізниць (поліпшення взаємодії і надання більш якісних послуг), так з тими, які використовують для перевезень власних вантажів інші види транспорту. В цьому напрямі залізниці повинні вивчити потреби цієї

категорії вантажовідправників, і розробити такі види послуг, які в найбільшій мірі відповідатимуть їх вимогам (це дозволить залучити вантажопотоки на залізничний транспорт).

Для ліквідації можливих погроз зменшення обсягів вантажоперевезень та мінімізації фінансових втрат необхідна консолідація зусиль залізничних адміністрацій різних країн.

Майбутнє вантажних перевезень пов'язується з ефективним використанням потенціалу міжнародних транспортних коридорів і упровадженням нових сучасних технологій перевезень вантажів.

Україна - могутня транзитна держава, яка недостатньо активно реалізує транзитний потенціал. Не дивлячись на істотне щорічне зростання обсягів транзиту вантажів через територію України, транзитний потенціал реалізується не повною мірою. Саме залізниці є провідною рушійною силою в цьому процесі, і саме за допомогою залізничного транспорту можна надійно і економічно вигідно перевозити вантажі в напрямках Європи і Сходу.

Українська транспортна система обслуговує вантажопотоки, сформовані ще за часів СРСР. За походженням 80% вантажів надходять з Росії; 7-8% - Казахстану; 4-5% - Білорусі і Молдови. Таким чином, потенціал зростання транзитного вантажообігу України обмежується можливостями розвитку економік країн СНГ, в першу чергу, - Росії і Казахстану. До того ж, це орієнтує транспортну систему України на перевезення низькорентабельних вантажів сировинної спрямованості, що не вимагають застосування нових транспортних технологій.

Із загального об'єму вантажів, що перевозяться залізницями України, тільки близько 12% вантажів - транзитні. При цьому, українськими залізницями перевозяться в основному класичні залізничні вантажі. В їх структурі перше місце займає кам'яне вугілля (його частина складає близько 30% від

загального об'єму), друге – залізна руда (близько 20% в транзиті).

Таким чином, перспективи розвитку транзиту територією України, можливість залучення додаткових вантажопотоків з інших видів транспорту вимагає звернення уваги на проблеми формування передумов розвитку вітчизняних вантажних транспортних коридорів у відповідності та у взаємодії з європейськими.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням співпраці країн щодо розвитку їх транспортних систем присвячені праці такі відомі вчені-транспортники: Дейнека О. [1], Дикань В. [2], Пашенко Ю. [3], Позднякова Л. [1], Сич Є. [4] та ін.

Проблеми розвитку транзитного потенціалу України активно досліджуються такими вченими: Дергаусовим М. [5], Столбцовим О. та Ткачовим Ф. [6], Хахлюком А. [7] та ін. Ключову роль в їх вирішенні відводять міжнародним транспортним коридорам Голіков А. [8], Кірпа Г. [9], Новікова А. [10] та ін. Враховуючи вагомий надбання вище визначених вчених, необхідно додатково звернути увагу на аспекти та умови співпраці держав щодо можливості залучення вантажопотоків з інших видів транспорту на залізничний, що є однією з найважливіших поточних задач, на вирішення якої спрямована концепція вантажних коридорів.

Отже, **метою статті** є, по-перше, визначення основних аспектів співпраці країн в галузі залізничного транспорту, по-друге, дослідження необхідних передумов розвитку вантажних залізничних транспортних коридорів в Європі та Україні, які розглядаються як умова залучення додаткових обсягів вантажопотоків з інших видів транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Беручи до уваги інтерес країн до формування сприятливих умов для подальшого розвитку національних економік і забезпечення безпеки, зміцнення добробуту громадян, залучення в світові політичні та економічні процеси, слід окреслити наступні короткострокові та середньострокові цілі їх розвитку:

- 1) підтримка соціально-економічної стабільності та міжнародної безпеки;
- 2) зміцнення добросусідських взаємин між державами-сусідами, що ґрунтуються на повазі інтересів один одного;
- 3) підвищення конкурентоспроможності країн, забезпечення інтеграції в світове господарство з метою досягнення прогресу і процвітання;
- 4) досягнення максимальної ефективності в сумісному вирішенні проблем, породжуваних глобалізацією, використання

її переваг;

5) підвищення рівня життя і добробуту громадян країн тощо.

Отже, головними задачами інтеграції країн є створення сприятливих умов для подальшого зростання національних економік, формування гармонізованого правового простору, орієнтованого на подальший розвиток господарських зв'язків; взаємної торгівлі, вільного руху товарів, капіталу, робочої сили і послуг.

Важливим чинником подолання негативних наслідків світової фінансової кризи є розширення співпраці країн в інфраструктурних галузях, що сприятиме стимулюванню внутрішнього попиту на їх ринках.

Реалізація вказаної мети неможлива без поглибленої інтеграційної взаємодії країн в транспортній сфері. Необхідність розвитку економічних відносин країн обумовлена, перш за все, розвитком їх транспортних систем, а також можливістю забезпечення національних інтересів на світовому ринку транспортних послуг, в першу чергу, за рахунок розвитку регіональної співпраці в галузі транспорту.

Інтеграція транспортних систем повинна стати формою об'єднання бюджетних, кредитних, інвестиційних, інтелектуальних, природних, паливно-енергетичних та інших видів ресурсів з метою подальшого соціально-економічного розвитку територій країн, входження їх до загальноєвропейського транспортного та економічного простору.

Серед основних проблем співпраці країн в галузі залізничного транспорту необхідно виділити наступні:

1. Відсутність гармонізованих законодавчих і правових норм по багатьох напрямках регулювання ринку транспортних послуг.
2. Наявність численних бар'єрів при здійсненні міжнародних пасажирських і вантажних перевезень
3. Відсутність єдиних підходів у формуванні залізничних тарифів на вантажні і пасажирські перевезення.
4. Неоднаковий рівень технічного стану залізничної інфраструктури країн, розрізненість в темпах техніко-технологічного розвитку від провідних залізничних держав.
5. Неоднаковий рівень розвитку логістичної залізничної інфраструктури і послуг тощо.

Розвиток інтеграційної співпраці країн в галузі залізничного транспорту передбачає реалізацію наступних напрямів:

- 1) гармонізація залізничного законодавства відповідно до прийнятих угод і міжнародних стандартів;

2) усунення будь-яких бар'єрів в транспортній взаємодії країн (здійснення заходів по формуванню злагоджених принципів тарифної, податкової і митної політики в галузі залізничного транспорту; розробка єдиної системи тарифів та системи гнучкого оподаткування транспортних підприємств з метою зниження тарифів на перевезення; спрощення процедур перетину кордонів залізничним транспортом за рахунок суміщення прикордонного, митного, транспортного, санітарного та інших видів контролю в один; створення єдиної автоматизованої системи митного контролю);

3) розвиток логістичної інфраструктури (створення сучасної логістичної інфраструктури для підвищення конкурентоспроможності ринку транспортних послуг. Для цього необхідно вжити заходів щодо: формування відповідної нормативно-правової бази в області логістики; створення на території країн сучасних термінально-логістичних комплексів, що забезпечують переробку товаропотоков. Доцільно зосередити увагу на створенні загальної бази даних щодо руху товарів в межах національних логістичних систем, що сприятиме підвищенню ефективності в наданні транспортно-логістичних послуг перевізнику і товаровиробнику; скороченню адміністративних бар'єрів у вирішенні питань, пов'язаних з бізнесом у сфері логістики; впровадженню міжнародного досвіду і сучасних технологій у сфері логістики);

4) формування єдиного інформаційного простору в галузі залізничного транспорту, що потребує створення єдиної бази даних по функціонуванню залізничних транспортних комплексів країн; розробки і впровадження єдиних методик, повної автоматизації документообігу, що передбачає безпаперову технологію оформлення і переміщення перевізних документів; встановлення інформаційного взаємозв'язку між вантажовласником і перевізником, іншими учасниками процесу транспортування на всьому шляху «від дверей до дверей»;

5) розвиток кооперації в транспортному машинобудуванні (створення сприятливих митних і податкових режимів при виробництві і поставці транспортної техніки, що дозволяє в умовах дефіциту фінансових коштів зменшити кінцеву вартість продукції; здійснення злагодженої лізингової політики; забезпечення сприятливого правового режиму створення спільних підприємств, міждержавних фінансово-промислових груп та інших організаційних форм міждержавної кооперації; проведення злагодженої інвестиційної політики);

3) розширення мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), що тяжіють

територіями країн, і модернізація транспортної інфраструктури.

Виконуючи роль основних з'єднувачів у глобальному транспортному просторі, МТК отримали виключне значення у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, технічні характеристики якої узгоджені та дозволяють застосування сучасних сумісних технологій перевезень, на яких ґрунтується інтеграція національних транспортних систем в світове транспортне господарство. МТК складають основу світової логістичної системи, а тому для їх розвитку необхідні наступні умови:

- формування та інноваційний розвиток магістральної транспортної інфраструктури (транспортних комунікацій, терміналів, логістичних центрів тощо);

- експлуатація оновленого відповідно до міжнародних стандартів та екологічно чистого рухомого складу;

- розроблення та виконання положень нормативно-правових актів, що регулюють та формують умови ефективної організації міжнародних перевезень;

- створення та постійне удосконалення інформаційної бази, що обслуговує функціонування МТК;

- надання споживачам високоякісних транспортних послуг тощо.

Актуальне значення має розвиток наступних маршрутів:

1) Китай – Казахстан – Росія – Україна – Білорусь – країни Європи;

2) Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменія – Іран – Туреччина – Балканські країни;

Конкурентні позиції автомобільного транспорту зростають з кожним роком саме тому, що зростає рівень надання транспортних послуг. Для залізничного транспорту перспективи збільшення конкурентоспроможності пов'язані з реалізацією ідеї створення загальноєвропейської рейкової мережі (до якої у перспективі має увійти і Україна), яка призначена, головним чином, для вантажних перевезень і здатна підвищити рівень обслуговування (провізна спроможність, термін доставки і надійність).

В 2001р. Європейська комісія опублікувала «Білу книгу»: «Європейська транспортна політика до 2010 року: час рішень» [11], в якій сформована транспортна політика до 2010р. В документі сформульовано чотири головні задачі транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; усунення «вузьких місць» в транспортній інфраструктурі; орієнтація транспортної

політики на її користувачів; отримання ефекту від глобалізації транспорту.

Влітку 2006р. Європейська Комісія схвалила перегляд середньострокових перспектив розвитку транспорту в ЄС і представила Білу книгу, в якій зроблений акцент на загальні для всіх країн ЄС підходи і сумісний діалог з проблем транспорту. Документ також містить план розвитку галузі до 2020 року. На думку Єврокомісії, основною задачею розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту. В зв'язку з цим значення набуває розвиток інтермодальних перевезень. Транспортна система повинна стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики і інноваційних технологій, надаючи при цьому підвищену увагу різним аспектам безпеки на транспорті і охороні навколишнього середовища.

Послання Європейської комісії за напрямом до інтегрованої, технологічної та орієнтованої на споживача системі було прийнято в 2009р. як доповнення до «Білої книги». Основні висновки Послання такі:

1) Європейська транспортна політика сприяла забезпеченню ефективної системи пересування жителям і комерційним структурам ЄС. Зараз її задачею є забезпечення стійкості системи пересування в майбутньому;

2) екологічна стійкість, міграція, обмеженість ресурсів природного палива, урбанізація і глобалізація є ключовими тенденціями в суспільстві, які зумовлять виклики системі пересування;

3) прискорене запровадження інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливим в подоланні наявних викликів.

4) важливо сприяти розповсюдженню Європейської транспортної політики за межами ЄС з метою забезпечити подальшу інтеграцію сусідніх держав.

Пріоритети в подальшому розвитку залізничного транспорту належать забезпеченню конкурентних позицій на транспортному ринку Європи. Для цього має бути вирішені проблемні питання: відсутності інфраструктури, що відповідає сучасним вимогам; сумісності між залізничними мережами; пошуку інноваційних виробничих технологій; непрозорості витрат, недостатньої продуктивності та низької надійності сервісу, що недостатньо відповідає очікуванням споживачів послуг.

Основні заходи Білої книги полягають у наступному:

1) інтеграція транспортних систем на внутрішньому ринку ЄС. Для цього встановлюються високі стандарти безпеки для транспортних мереж, здійснюється оновлення Директив сумісності за рахунок гармонізації

технічної складової транспортних мереж як умови подальшого розвитку швидкісних перевезень; реалізуються заходи щодо збереження якості послуг, що надаються споживачам. Залізнична мережа може бути конкурентна за умови забезпечення сумісності, тобто організації можливості пересуватися в будь-якому напрямку мережі без технічних перешкод.

У 2001р. видано Директиву ЄС 2001/16 про експлуатаційну сумісність європейських залізниць, яка визначила задачі в галузі розробки відповідних специфікацій, що дають цільові рішення і принципи їхнього впровадження. Перший пакет Технічної специфікації сумісності (TSI) було розроблено спільним представницьким органом управління інфраструктурою, залізничних підприємств і промисловості відповідно до процедури, визначеної в статті 21(2) Директиви ЄС. Першим пріоритетом TSI була група питань по СЦБ, використання інформації для вантажних перевезень, управління рухом, кваліфікації персоналу; для міжнародних перевезень і нормам рівня шуму від рухомого складу. У 2005 році підготовлено специфікації щодо створення і експлуатації залізничного рухомого складу. У 2004 році з'являється Директива ЄС 2004/50, що вносить зміни в попередню та встановлює вимоги до проектування, будівництва, експлуатації, модернізації, відновлення транс'європейської мережі стандартних залізниць [12];

2) безпека залізничної мережі ЄС. Сумісність повинна гарантувати рівень безпеки вище або на рівні того рівня, що досягнутий в національному контексті. Нормативи національної безпеки повинні поступово замінюватися нормативами, які базуються на спільних стандартах, встановлених технічними специфікаціями функціональної сумісності (Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004р.). Сертифікат безпеки повинен бути свідченням, що залізничне підприємство створило свою систему управління безпекою і може забезпечити відповідність стандартам і нормативам безпеки;

3) оптимальне використання інфраструктури. Більшість залізничної інфраструктури розроблено і побудовано у XIX ст. і тому неспроможна на належному рівні забезпечити обслуговування існуючих обсягів перевезень. Мають бути вжиті належні заходи для запобігання доступу або небажаного втручання до стаціонарного обладнання інфраструктури, зменшено ризик для людей (особливо на станціях, через які поїзди рухаються на високих швидкостях). Об'єкти інфраструктури мають бути сконструйовані й споруджені таким чином, щоб обмежити будь-

яку загрозу для здоров'я людей (стабільність, пожежа, доступ, евакуація, платформи тощо). Оптимальне використання інфраструктури також передбачає зниження рівня шуму в навколишньому середовищі, що є головною екологічною проблемою Європи. Заплановані дії компетентних органів в цьому напрямку мають включати: планування руху, планування землекористування, технічні заходи поряд з джерелами шуму, підбір більш тихих пристроїв, нормативні або економічні заходи.

4) удосконалення послуг. В галузі розвитку інтермодальних перевезень в ЄС передбачається: усунення «вузьких місць» в системі внутрішніх наземних комунікацій; введення вискоєфективних навігаційних допоміжних і комунікаційних систем на залізничному транспорті; розвиток логістичних технологій при обслуговуванні інтермодальних перевезень.

В останні роки, підтримуючи концепцію техніко-експлуатаційної сумісності та ідентифікації європейської мережі вантажних перевезень, країни-члени ЄС та учасники транспортного ринку реалізували наступні заходи:

- розробили два комплекти технічних вимог до техніко-експлуатаційної сумісності — один з питань організації перевізної діяльності і управління нею, інший — за інформаційними додатками, необхідним для супроводження вантажів, що перевозяться;

- заснували у ряді країн центри Europtirail, які забезпечують в реальному часі інформацію по просуванню потягів і відхилення від графіка;

- створили структуру RailNetEurope (RNE), яка пропонує клієнтам нитки графіка для потягів міжнародних сполучень та виконують функції координатора для більшості компаній;

- продовжили реалізацію крупних інфраструктурних проектів по розвитку загальноєвропейської транспортної мережі (TEN-T);

- в межах програми впровадження європейської системи управління рухом потягів (ETCS) за участю компаній інфраструктури розробили вимоги до облаштування вантажних коридорів тощо.

Основною проблемою формування єдиної мережі вантажних транспортних коридорів залишається недостатня техніко-експлуатаційна сумісність залізниць країн Європи. Особлива ця проблема гостро постає перед вітчизняним залізничним транспортом. Вільному пересуванню вантажних потягів територіями європейських країн та країн СНД перешкоджають причини технічного плану (невідповідність параметрів інфраструктури)

або різні норми експлуатації. Основним заходом для технічної гармонізації залізничних мереж країн стає прийняття цільових специфікацій TSI, виконання яких відкриває можливості необмеженого обертуту транспортних засобів всією мережею залізниць ЄС. Такі специфікації охоплюють основні вимоги до рухомого складу, які мають визначальне значення для досягнення експлуатаційної сумісності європейської залізничної системи.

Також для вирішення проблеми техніко-експлуатаційної сумісності залізниць на протязі 2007 – 2013 рр. Європейська комісія має намір виділити 500 млн. євро на впровадження системи ETCS на пріоритетних вантажних коридорах. Однак тільки ETCS не може вирішити всі проблеми техніко-експлуатаційної сумісності. Необхідна активна робота всіх причетних сторін для активізації зростання потенційних вантажопотоків.

Процедури при перетинанні кордонів негативно впливають на міжнародні вантажні перевезення. Для забезпечення передачі вантажо- та пасажиропотоків через державний кордон Україна має 49 прикордонних залізничних пунктів пропуску. 13 з них розташовані на західному кордоні: по п'ять знаходяться на кордонах з Польщею та Румунією, два – зі Словаччиною, один – з Угорщиною. На західних кордонах залізничні станції в цілому добре технічно оснащені, але більшість з них не реконструювалися 30-40 років. Тому вони недостатньо пристосовані для виконання комбінованих вантажних перевезень, зокрема контрейлерних. Ускладнює роботу цих станцій і наявність двох типів колії – шириною 1520 мм та 1435 мм. Це обумовлює необхідність перевантаження вантажів або перестановки вагонів з однієї колії на іншу, що потребує додаткових витрат часу і збільшення обігу вагонів у міжнародному сполученні. Обладнання ж для автоматичного переходу вагонів з розсувними колісними парами встановлено лише на двох прикордонних переходах, експлуатується воно поки що в експериментальному режимі, і дуже мала частка вантажних вагонів парку залізниць оснащена розсувними колісними парами. Процедура перевантаження вантажів з вагонів колії 1520 мм у вагони колії 1435 мм та навпаки при перетині кордону з країнами ЄС призводить до збільшення термінів доставки вантажів, збільшення вартості перевезення залізничним транспортом через збільшення кількості та тривалості вантажних операцій і додаткову маневрову роботу з рухомим складом, збільшення обігу вагона, створення потенційної загрози, пов'язаної з перевантаженням потенційно небезпечних вантажів. Як вважають автори [6], для створення сприятливих умов

щодо розвитку міжнародних перевезень, зокрема транзитних, розвитку вантажних транспортних коридорів слід узяти за основу ряд таких заходів:

1) запровадження безперевантажувальної та безперестановочної INTERGAUGE-технології роботи на усіх західних прикордонних переходах України з різною шириною колії, що дозволить скоротити час перетину кордону вантажопотоком до 4 год.;

3) узгодження державної нормативно-правової бази з відповідними європейськими та світовими стандартами, спрощення процедури перетину кордонів та скорочення термінів доставки вантажів;

4) широке застосування уніфікованої накладної ЦІМ/СМГС як вантажно-митної декларації, що дозволить прискорити передачу вантажів на кордонах за рахунок уникнення необхідності переоформлення перевізних документів;

5) внесення змін до нормативної бази митних органів щодо повернення залізниці статусу митного перевізника та до вимог служб карантинного й екологічного контролю при оформленні дозвільних документів на транзитні переміщення окремих вантажів, які суперечать чинному законодавству;

6) реалізація Україною разом з Росією, Словаччиною, Австрією міжнародного проекту продовження колії шириною 1520 мм від Чопа до Відня територіями Словаччини та Австрії, а також будівництво колії шириною 1435 мм територією України.

Створення сприятливих умов для збільшення конкурентоспроможності вантажних транспортних коридорів Європи та України, – це основна мета розвитку контейнерних перевезень вантажів у міжнародному сполученні. Вимоги вантажовласників до якості транспортного обслуговування характеризуються низкою таких показників, як гарантований час доставки, регулярність або ритмічність поставки вантажів, забезпечення засобами перевезення, гнучкість у задоволенні мінливих вимог з боку клієнтури, забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, експлуатаційна надійність усіх елементів логістичного ланцюга доставляння вантажів, комплексність транспортного обслуговування, транспортна забезпеченість території і доступність користувачів, безпека перевезень, екологічність транспорту та ін. Для виконання цих вимог можна використовувати комбіновані перевезення, а саме організації на мережі залізниць вантажних контейнерних поїздів. Розвиток контейнерних перевезень дозволить залучити додаткові обсяги перевезень завдяки найбільш привабливому для ринку транспортних послуг принципу «від дверей до дверей», а

також при доставлянні тих вантажів, перевезення яких не дозволяється в прямих змішаних сполученнях та їх перевантаження на вантажних станціях. Процес доставки вантажів контейнерними поїздами необхідно розглядати, як важливий елемент логістичного транспортного ланцюга вантажних транспортних коридорів.

Висновки. Таким чином, визначено основні аспекти співпраці країн в галузі розвитку залізничних перевезень, у тому числі умови розвитку європейських та вітчизняних вантажних транспортних коридорів, серед яких першочерговими вважаються такі: підтримання концепції техніко-експлуатаційної сумісності та ідентифікації мереж залізничних вантажних перевезень; прийняття цільових специфікацій TSI; упровадження системи ETCS на пріоритетних вантажних коридорах; спрощення процедур при перетинанні кордонів; розвиток комбінованих вантажних перевезень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дейнека О. Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України [Текст] / О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 25. - С. 63-65.

2. Дикань В.Л. Актуальність удешевлення системи комбінированих перевозок в міжнародній транспортній мережі [Текст] / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2006.- № 13. – С. 13-19.

3. Пашенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: монографія [Текст]. - Ніжин: ТОВ Видавництво «Аспект-поліграф», 2008 - 192 с.

4. Сич Є.М. Стратегічні напрямки інтеграції транскордонних транспортних систем в рамках Євро регіону «Дніпро» [Електронний ресурс] / Є.М. Сич, О.М. Парубець. Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vcndtu/Ekon/2010_41/2.htm.

5. Дергаусов М. Особливості розвитку транзитних перевезень і завдання, які вирішуються в умовах глобалізації економіки [Текст] / М. Дергаусов // Схід. – 2003. - № 7. – С.12-18.

6. Столбецов О.Б. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі [Електронний ресурс] / О.Б. Столбецов, Ф.Г. Ткачов // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2010. – Вип. 112. Режим доступу до статті: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Znpudazt/>

2010_112/n112-157.pdf.

7. Хахлюк А. М. Україна-транзитна держава [Текст] / А. М. Хахлюк // Економіка України. – 1999. - № 7. – С.34 – 37.

8. Голиков А. П. Международные интермодальные транспортные системы: место и роль в них Украины [Текст] /А. П. Голиков // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: III международная научно-практическая конференция, 23-27 июня 2008 г.: материалы. – Судак, 2008. – С. 364—366.

9. Кирпа Г. М. Стратегия взаимодействия [Текст] / Г. М. Кирпа // Залізничний транспорт України. – 2003. - № 2003. - № 6. – С. 2-7.

10. Новикова А. М. Україна в системі

міжнародних транспортних коридорів [Текст] / Рада національної безпеки і оборони України; Національний ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 494 с.

11. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final.

12. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права [Текст]/ Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, Т.2: Європейське законодавство. – К., 2006. - 494 с.

Аннотация. Определены основные аспекты сотрудничества стран в отрасли железнодорожного транспорта. Исследованы необходимые предпосылки развития грузовых железнодорожных транспортных коридоров в Европе и Украине, которые рассматриваются как условие привлечения дополнительных объемов грузопотоков с других видов транспорта.

Ключевые слова: грузовые транспортные коридоры, транзитный потенциал, технико-эксплуатационная совместимость.

Summary. The basic aspects of collaboration of countries in industry of railway transport are definite. Necessary pre-conditions of development of freight railway transport corridors in Europe and Ukraine are explored, which are considered as a condition of bringing of additional volumes of goods traffics in from other types of transport.

Keywords: freight transport corridors, transit potential, technical-operating compatibility.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токакова І.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 656.078.8

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Яковенко В.Г., старший викладач (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто основні напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Ключові слова: конкурентоспроможність, підвищення якості послуг, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. В умовах ринкових відносин конкурентоспроможність і ефективність характеризують ступінь розвитку суспільства. Чим вище

конкурентоспроможність держави, тим вище й більш стійкий економічний ріст та життєвий рівень населення і вище економічна

стабільність. Транспортні послуги, як будь-який вид послуг або продукції в умовах ринку повинні бути конкурентоспроможними, тобто високої якості, раціональної вартості, ефективними на рівні міжнародних стандартів. Зростання обсягів вантажоперевезень та нові підходи до доставки вантажів по так званому