

принципах. Саме з цією метою, необхідно звернути увагу на будівництво нових мультимодальних транспортно-логістичних центрів у всіх великих транспортних вузлах країни.

**УДК 656.078.8**

### **РОЛЬ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ Й ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В ЕКОНОМІЦІ КРАЇНИ**

*Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент УкрДАТ*

З огляду на перехідний характер розвитку української економіки, проблема її конкурентоспроможності актуалізується не тільки в площині конкуренції за місце у міжнародному поділі праці, а також і в контексті формування та відстоювання національною економікою статусу країни у глобальних політико-економічних процесах. Розглянутий підхід є досить популярним, оскільки найкраще відтворює кінцеві інтегральні цілі забезпечення конкурентоспроможності національної економіки та її синергійний ефект – якість життя населення, економічну безпеку, геополітичну стабільність тощо.

Створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

Для цього слід діяти за такими напрямками:

- розвиток ринку послуг вантажного транспорту;
- створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень і справедливих ринкових умов конкуренції між видами транспорту, гарантування якості інтермодальних перевезень, їх привабливості та доступності для транспортних операторів;
- розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів;
- забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, швидкості доставки, збереження вантажів,

інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів.

Одним з найперспективніших напрямів формування та забезпечення національної конкурентоспроможності України має стати мобілізація транзитного потенціалу держави, який спирається на геоекономічні переваги України та є ресурсом динамічного розвитку інтеграційних процесів у всіх регіонах світу.

Особливе географічне положення України визначає її високий транзитний потенціал як держави, що об'єктивно має відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, що формуються на провідних напрямках міжнародної торгівлі Європа – Азія, Північна Європа – Близький Схід, країни африканського континенту.

Модернізація транспортної системи, підвищення якості організації доставки транзитних вантажів можуть істотно збільшити обсяги транзитних перевезень, які є основним джерелом експорту транспортних послуг.

Підвищення якісних та кількісних показників транзитності країни, посилення її ваги на європейському транзитному ринку має сприяти зміцненню конкурентоспроможності України. Збільшення надходжень до бюджету країни від транзитних перевезень стане додатковим стимулом для удосконалення якості транспортної інфраструктури.

**УДК 338.49:656.2**

### **ІНФРАСТРУКТУРНА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДАТ)*

Транспорт відіграє провідну роль в розвитку економіки будь-якої держави. Залізничному транспорту належить важливе місце у розвитку транспортної інфраструктури в світі. Світові тенденції сьогодення характеризуються стрімким підвищенням швидкості перевезень. У відповідності зі стратегічним документом ЄС «Біла книга «Транспорт 2050» до 2050 року більше половини вантажних перевезень на відстань більше 300 км мають здійснюватися залізничним і водним транспортом. В пасажирських перевезеннях на середні відстані головну роль також будуть відігравати поїзди. До 2050 року планується закінчити створення європейської мережі високошвидкісних потягів, а до 2030 – в 3 рази збільшити наявну мережу високошвидкісних залізниць при збереженні щільної залізничної мережі у всіх країнах-членах ЄС. [1]

В процесі впровадження швидкісного руху вирішуються дві основні задачі: розробка і використання високошвидкісного рухомого складу та створення відповідної інфраструктури.

Згідно вимог, що викладені в пакеті директив ЄС по залізничному транспорту [2], так званому «пакеті залізничної інфраструктури», і на яких базуються реформи залізничного транспорту України, інфраструктура має бути відділена від перевізної діяльності, залишаючись в руках одного власника. В той час як в експлуатаційній сфері має бути відкритий доступ третім особам до користування залізничною мережею.

В зв'язку з цим, якщо поліпшення рухомого складу може бути проведене за рахунок створення конкурентного середовища на залізничному транспорті і залучення сторонніх компаній до здійснення перевезень і, як наслідок, оновлення або модернізації з їхньою допомогою рухомого складу. То поліпшення інфраструктури (як природно монопольного сектору) повністю лягає на плечі Укрзалізниці.

Провідні світові експерти вважають рівень розвитку інфраструктури ключовим фактором конкурентоспроможності економіки. Потреби в розвитку стратегічної транспортної інфраструктури до 2030 року за прогнозами організації економічного співробітництва та розвитку складуть 11,3 трлн.долл. Витрати на розвиток залізничної інфраструктури від цієї суми мають скласти 5 трлн.долл. або 44%. [1]

За даними звіту The Global Competitiveness Report 2013—2014 [3] за якістю залізничної інфраструктури Україна займає 25 місце в світі. Незважаючи на достатньо високий рейтинг, інфраструктура залізничного транспорту України все ще знаходиться в незадовільному стані для впровадження високошвидкісного руху та розвитку міжнародних транспортних коридорів. Транспортна система України не готова до значного росту обсягів перевезень та експорту вантажів через порти. Наслідками недофінансування залізничної інфраструктури також є недовивіз продукції найважливіших галузей промисловості та обмеження росту пасажирських перевезень і перехід пасажирів на автомобільний та авіаційний транспорт.

Таким чином, фінансові вкладення держави в транспортну інфраструктуру є одним з ключових інструментів розвитку економіки і важливим елементом антикризової політики держави.

#### Список літератури

1 Дмитриева И. Трансьєвропейский размах [Текст]/ И.Дмитриева //Транспорт России. – 2012. – №17 (723)

2 Реформа на железнодорожном транспорте. – Шестьдесят седьмая сессия Экономического и социального совета ООН, Женева, 23–25 октября 2013 года. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/>

[trans/doc/2013/sc2/ECE-TRANS-SC2-2013-05r.pdf](http://trans/doc/2013/sc2/ECE-TRANS-SC2-2013-05r.pdf)

3 The Global Competitiveness Report 2013—2014 [Электронный ресурс]. –Режим доступа: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2013-14.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf)

УДК 656.61.076-3

## ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ФРАХТОВОГО РЫНКА ПОД ВЛИЯНИЕМ ВНЕШНИХ УСЛОВИЙ

*Яворская А.Ф., аспирант (ОНМА)*

Фрахтовый рынок характеризуется принципиальной разновидностью товарных рынков. Во-первых, центральной особенностью является то, что в роли товара, т. е. предмета купли-продажи, выступает не материализованный продукт труда, а транспортные услуги. Они в свою очередь зависят от динамики и структуры традиционных товарных рынков.

Денежным выражением стоимости транспортных услуг является цена перевозки, которая при доставке грузов морем выражается в виде фрахтовой ставки и тарифа.

Мировой фрахтовый рынок разделяют на сегменты, используя целый ряд критериев: тип судов, их размеры, перевозимые товары, тип сообщения, география операций, условия конкуренции, обусловленные характером собственности на суда.

По характеру работы флота морское судоходство делят на линейное и трамповое, которые образуют соответствующие фрахтовые рынки (фрахтовый рынок линейного тоннажа и фрахтовый рынок трампового тоннажа). Между ними имеются значительные различия, выражающиеся, прежде всего в назначении и качестве услуг, предоставляемых морским транспортом заказчиком. Кроме того, следует иметь ввиду внефрахтовые сегменты: каботажные маршруты и работу флота транснациональных компаний

Тарифы — система цен перевозки, действующая в линейном судоходстве с жестким регулированием.

Что ж касается фрахтовой ставки, которая применяется в трамповом судоходстве и представляет собой цену, которая устанавливается при заключении каждого отдельного договора по соглашению сторон (фрахтователя и фрахтовщика) и действительна только на период данной сделки.

Размер фрахтовой ставки зависит не только от себестоимости транспортной работы, но и от вида и транспортной характеристики груза, условий рейса и связанных с ним расходов, а также от конъюнктуры