**Кутах Юлія Олександрівна. Економічна ефективність роботи різних видів транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів : Дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Київський ун-т економіки і технологій транспорту. — К., 2003. — 216с. : рис., табл. — Бібліогр.: с. 206-213**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Кутах Ю.О. Економічна ефективність роботи різних видів транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів.– Рукопис.**  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв’язку.– Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, 2004.  Дисертаційна робота присвячена розробці моделей та методів визначення економічної ефективності і роботи різних видів транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів. Визначено: поточний стан транзитного потенціалу України, ринку транспортних послуг, обсяги та напрямки експортно-імпортних і транзитних перевезень територією України. Класифіковано основні чинники – час перетину кордону, швидкість перевезення вантажів, стан транспортної інфраструктури, прикордонних пунктів пропуску та узагальнені пріоритету їх розбудови на кордонах України. Розроблено: динамічні моделі визначення економічної ефективності контрейлерних перевезень на маршруті Іллічівськ – Клайпеда, зібрано необхідні дані та виконано конкретні розрахунки; автоматно-ймовірнісну модель функціонування БПК „Іллічівськ – Поті – Іллічівськ” як логістичного товаророзподільчого центру. | |
| |  | | --- | | Дослідження проблеми реалізації транзитних можливостей України є умовою економічного зростання і підсилення конкурентоспроможності не тільки транспорту, но і всієї економіки України. Транспорт у теперішній час перетворився у самостійну сферу експортних послуг, а транзит став однією із найважливіших складових.  В дисертації автором розв’язане наукове завдання розробки теоретичних і методичних основ формування економічних засад функціонування різних видів транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів, що знайшло своє відображення в таких наукових висновках і рекомендаціях автора:  1. Україна має в своєму розпорядженні усі види транспорту, які відіграють ключову роль у соціально-економічному розвитку країни. З огляду на велику площу території України (603,8 тис кв. км), надійне надання транспортних послуг з мінімально можливими транспортними витратами є однією з головних умов сталого функціонування національної економіки.  2. В умовах ринкової економіки всі види транспорту конкурують і взаємодіють між собою, надаючи користувачам транспортні послуги різного обсягу і якості, виходячи зі своїх техніко-експлуатаційних чинників і поточних можливостей, створюючи ринок транспортних послуг.  Порівняльна характеристика різних видів транспорту, які задіяні в кожному з конкретних МТК, необхідна для обґрунтування можливостей вибору користувачем засобу перевезень з урахуванням вимог ринку транспортних послуг. Для цього необхідний аналіз основних конкурентних переваг і недоліків, які характеризують конкретний вид транспорту з урахуванням факторів екологічної безпеки та зниження рівнів забруднень навколишнього середовища.  Подібний порівняльний аналіз необхідний з огляду на те, що Біла книга ЄС з транспорту встановлює, що головною метою міжнародних правил і норм при перевезеннях вантажів є полегшення торгових відносин. Ці відносини не можуть повною мірою врахувати проблеми захисту навколишнього середовища, забезпечення безпеки перевезень, інших виробничих та соціальних проблем.  3. Логістичний аналіз міжнародних перевезень пасажирів і вантажів дає об’єктивну інформацію відносно того факту, що найбільш „вузьким місцем” є перетин кордонів, тому стан та технічне облаштування прикордонних пунктів пропуску потягів та автомобільних транспортних засобів суттєво впливає на економічну ефективність діяльності різних видів транспорту, задіяних в МТК.  4. Визначені сукупності переваг і недоліків окремих видів транспорту знаходять своє висвітлення в техніко-економічних чинниках, що є основою для визначення економічної ефективності і сфер раціонального використання і взаємодії різних способів перевезення пасажирів і вантажів. До таких чинників відноситься: довжина і щільність транспортних мереж; регулярність перевезень; швидкість, терміни і своєчасність доставки; якість обслуговування; собівартість; транспортні витрати; безпека, схоронність вантажів, надійність, екологічність, трудомісткість видів транспорту. Сприятливим чинником подальшого розвитку МТК є наявність значних резервів пропускної здібності залізниць, морських та річкових портів, будівництво нових автомагістралей. Для подальшого використання цих резервів необхідно створити умови для прискорення перетину вантажів державного кордону.  5. Для більш ефективної участі в системі МТК вітчизняного ТДК необхідно з одного боку істотне підвищення якості обслуговування, подальший розвиток процесів інтеграції і взаємодії видів транспорту на умовах взаємовигідного партнерства в межах національних мереж МТК, а з іншого боку – підсилювати конкурентоспроможність окремих видів транспорту у визначених сегментах ринку транспортних послуг з обов’язковим урахуванням переваг, недоліків та особливостей тих чи інших транспортних технологій.  6. Розкрито нормативно-правові, організаційно-технологічні та суто технічні недоліки в організації ПКПП пріоритетними, з яких є ті, що розташовані в зонах проходження МТК. Обґрунтовано необхідність їх подальшої розбудови задля прискорення руху міжнародних перевезень. Запропоновано переглянути нормативи на тривалість проведення контрольно-доглядових операцій на кордоні, посилити контроль за їх дотриманням та відповідальність за їх порушення, якісно вдосконалити технології проведення всіх видів контролю та координацію робіт усіх служб, а для транзитних вантажів – технологію спрощеного контролю.  7. Досліджено та обґрунтовано відповідними розрахунками для залізничного та автомобільного видів транспорту, що економічно ефективним напрямком підвищення конкурентоспроможності залізниць України у галузі транзитних перевезень є встановлення гнучких наскрізних транзитних тарифних ставок, що включили б у себе залізничні тарифи, прикордонні та портові збори, інші (не транспортні) платежі у розмірах, які були б привабливими як для вантажовласників, так і для вантажоперевізників.  8. Чисельними розрахунками підтверджена доречність розвитку комбінованих, зокрема контрейлерних, перевезень залізницями України. Це має створити необхідні і достатні умови переходу від конкуренції з автоперевізниками до взаємовигідного довгострокового партнерства.  9. В результаті економічного аналізу встановлено, що тарифи автомобільного транспорту на відстанях перевезень, що можна зіставити, у 1,7-2 разів перевищують залізничні тарифи. При цьому це не завжди відповідає так само високій якості транспортних послуг. Зокрема, розрахунками доведено, що маршрутна швидкість автомобіля на напрямку Україна – Польща складала біля 25 км/год., тоді як контрейлерними потягами на цьому ж напрямку може бути забезпечена маршрутна швидкість у 38 км/год, у тому числі завдяки прискореному перетину кордону.  10. З метою реалізації потенційних можливостей ефективності логістичних схем розроблена автоматна модель функціонування БПК „Іллічівськ – Поті – Іллічівськ”, які є важливими ланками МТК „Європа – Азія” (проект TRACECA).  Необхідно окремо підкреслити той факт, що вибір процедури оптимізації завжди залишається за ОПР. Це може бути один з методів математичного програмування, метод експертних оцінок, у більш-менш простих ситуаціях - реалізація декількох варіантів варіювання параметрів. Наприклад, коли мова йде про зміну кількості поромів, введення нової лінії поромної переправи, про зміну графіка надходження вантажів та ін. | |