

УДК 327.56
UDC 327.56

УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

IMPROVEMENT OF THE INTERACTION OF DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

Volynets L.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Hurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), National Transport University, Kyiv, Ukraine

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Волынец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Україна має досить розвинуту систему шляхів сполучення, що включає в себе автомобільний, залізничний, морський, авіаційний та інші види транспорту. В ринкових умовах кожен вид транспорту діє в своїх інтересах, без врахування загальнодержавного економічного результату, який можна було б отримати при організації ефективної взаємодії різних видів транспорту при вантажних перевезеннях.

В сучасних умовах, при фактичній втраті централізованого управління, розробка альтернативних варіантів логістичного ланцюга доставки вантажів вимагає організації взаємодії конкуруючих видів транспорту шляхом державного регулювання. Саме цьому питанню присвячений матеріал даної публікації.

Огляд публікацій. Проблеми взаємодії різних видів транспорту сьогодення висвітлювались в публікаціях багатьох науковців та практиків, зокрема О. Бабиної, Д. Ломатька, О. Котлубая, Г. Прокудіна, М. Міщенко, Ю. Цветова, Г. Ейтутіса, О. Никифорок та ін. Ця тема стала однією з головних напрямів обговорення науково-практичних конференцій XVII науково-економічного форуму у місті Львів у жовтні 2017 року.

Мета статті полягає в тому, щоб визначити можливі напрями взаємодії різних видів транспорту при перевезеннях вантажів та умови державного регулювання при цьому.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що транспорт – це галузь народного господарства, яка повинна забезпечувати потреби населення та економіки у всіх видах перевезень, а також в інших сферах та галузях та надавати увесь комплекс транспортних послуг. З розвалом Радянського Союзу та ліквідацією централізованої системи планового господарювання, в економічній літературі зникло термінологічне поняття «єдиної транспортної системи країни», що розвивалася за народногосподарськими планами і враховувала взаємодію між автомобільним, залізничним, авіаційним, морським та річковим транспортом.

На теперішній час, маємо транспортно-дорожній комплекс країни, де кожен вид транспорту діє в своїх інтересах, та сукупність економічних відносин, які при цьому розвиваються.

Через своє географічне розташування, Україна засобами автомобільного, морського та залізничного транспорту забезпечує перевезення транзитних та експортно-імпортних вантажів між Сходом та Заходом. Наша країна має потужні сухопутні автомобільні та залізничні прикордонні переходи з Росією, Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Молдовою. З точки зору обсягів перевезень, регіональна філія «Львівська залізниця» по праву вважається головними воротами України в Європу, а транзитні перевезення – основне джерело наповнення доходів ПАТ «Укрзалізниця». Україна на заході межує з шістьма державами, чотири з яких – члени Євросоюзу. Діє 15 залізничних переходів.

В Україні у процесі роздержавлення власності в транспортній галузі було створено понад 880 акціонерних товариств, причому три роки назад, була корпоративізована і Державна адміністрація залізничного транспорту України шляхом створення Публічного акціонерного товариства «Українські залізниці» – ПАТ «Укрзалізниця» із стовідсотковою власністю акцій нашої державою. На нашу думку, тепер доречним було вживання терміну «Національна транспортна система» [6].

У цьому контексті, на чільне місце в управлінні транспортно-дорожнім комплексом має вийти транспортна політика держави. В загальному вигляді, вона має включати в себе комплекс заходів, щодо державного регулювання взаємодії транспортної системи країни з метою повного забезпечення інших галузей народного господарства та суспільства вантажними та пасажирськими перевезеннями.

В сучасних умовах, відповідних владних структур ці функції мають бути покладені на Міністерство інфраструктури України. Нажаль, можна констатувати що в цьому аспекті не все виконується належним чином. Підтвердженням цього слугують розбіжність інтересів Міністерства інфраструктури України з керівництвом ПАТ «Укрзалізниця», з аеропортами та морськими портами, з всеукраїнською асоціацією автомобільних перевезень «ВААП» та «Укравтотранс».

З точки зору логістики, цілком обґрунтованими є позиції в необхідності оптимізації вантажних перевезень декількома видами транспорту і створення координаційного центру державного рівня, який би реалізовував міжгалузеві перспективні транспортні проекти.

Для того щоб показати можливі проекти, для запропонованого координаційного центру, було проаналізовано існуючі напрямки автомобільних міжнародних вантажних перевезень з України до Італії, які проходять через територію Угорщини та Словенії за маршрутами Київ-Мілан-Віченца, сумарною довжиною 5843 кілометрів та Київ-Турин-Київ - протяжність 4446 кілометрів.

В загальному вигляді, для споживача автотранспортних послуг, крім грошових витрат, важливим критерієм є тривалість та своєчасність доставки вантажів, а також заходи повної, або часткової втрати вантажу в процесі його транспортування. На цих маршрутах в осінньо-зимовий період виникають затримки руху, зокрема через гірські перевали, а також при сильних дощах та снігових опадах. Але такі ж проблеми виникають і перед міжнародними автоперевізниками на маршрутах із Італії, Словенії, Угорщини, Австрії тощо.

Альтернативним варіантом, тут може бути часткове, а в майбутньому повне транспортування автофур-каміонів на залізничні платформи по території України. До того ж, це не буде вітчизняним ноу-хау. Адже таке транспортування давно застосовується в Угорщині, де Турецькі автомобільні каміони, що слідують в країні Європейського Союзу, завантажуються на залізничних платформах і транспортуються транзитом через територію Угорщини. При цьому, на державному рівні застосовується прийнятна, для іноземних перевізників, тарифна політика та надається відповідний сервіс для водіїв. Також, увесь автомобільний вантажопотік з Швеції, Норвегії, Німеччини проходить через Швейцарію в Італію та перевозиться залізничним транспортом через тунелі в Альпійських горах.

Прикладом слугують і автомобільні перевезення на маршруті Київ-Мюнхен. Після перетину українсько-польського прикордонного переходу, доїхавши до Катовіце, матеріальний потік завантажуються на платформи європейської ширини і залізницею, через чеську територію, транспортується до Мюнхена. Аналогічна ситуація спостерігається на автомобільному міжнародному маршруті з Києва через територію Польщі та Чехії до пункту призначення в столиці Австрії – Відні, при перевезенні зернових культур. Перспективним може бути автомобільний маршрут перевезень Кропивницький (Україна) – Модена (Італія) із застосуванням комбінетного потягу «Вікінг». Пунктом відправлення в Україні є Нікополь, а пунктом призначення – станція Софія-Товарна (Болгарія). До того ж, цей маршрут може обслуговувати споживачів продукції і в Будапешті (Угорщина) [4].

Логістичний підхід в управлінні транспортними підприємствами набув широкого розвитку в передових країнах світу і виступає одним з дієвих та ефективних інструментів підвищення ефективності роботи транспортних підприємств, оскільки дозволяє оптимізувати матеріальні, фінансові та інформаційні потоки, витрати на їх забезпечення та управління [1]. Одночасно доцільно приділити увагу на відповідність європейським екологічним вимогам за рівнем викидів шкідливих речовин (Євро-1, Євро-2, Євро-3, Євро-4, Євро-5).

До цього 2018 року в Україні таку технологію неможливо було застосувати, бо старий одноколіїний Бескидський тунель, що розташований між станціями Бескид і Скотарське, побудований у 1886р. був в аварійному стані та мав низьку пропускну здатність поїздів. Власне, це єдине вузьке місце 5-го Пан'європейського транспортного коридору (Італія-Словенія-Угорщина-Словаччина-Україна-Росія) [8]. Його габарити не давали можливості перевезення автокаміонів на залізничних платформах. Спорудження двоколіїного нового Бескидського тунелю розпочали у листопаді 2013 року і було закінчено в четвертому кварталі 2017р., а перший потяг пройде новим тунелем у другому кварталі 2018р. Після завершення спорудження пропускну здатність тунелю збільшилася до 100 пар поїздів на добу і з'явилася реальна можливість перевезення авто фур на платформах залізничним транспортом.

Водночас, виходячи з політичних реалій сьогодення, існує велика вірогідність неможливості його повного використання. Якщо проаналізувати «Схему транспортних коридорів», то видно, що всі вони виходять на території Росії або на непідконтрольні Україні частини Донецької та Луганської областей.

Виступаючи у Верховній Раді України 7 вересня 2017 року Президент України Петро Олексійович Порошенко в своєму щорічному посланні відзначив, що «протистояння з Росією матиме тривалу перспективу».

Ось чому, на наш погляд, об'єктивно необхідно почати підготовку транспортної інфраструктури до введення в дію технології перевезення великовантажних автомобілів-відправників із західних країн. За приклад можна взяти досвід сусідньої Угорщини, де реалізувалася спеціальна державна програма введення зазначеної технології.

В цілому, доцільно на Мукачівському залізничному вузлі мати спеціальну колію, з великою місткістю, для подачі залізничних платформ. Поряд необхідно виділити площу для накопичення каміонів перед їх завантаженням на платформи.

З місцевою владою необхідно узгодити прийнятний маршрут від автостради до цієї площі вулицями міста. Потрібно подбати про асфальтування, освітлення та побутовий сервіс. А також, необхідно побудувати залізобетонні під'їзди для заїзду автофургонів на залізничні платформи, їх закріплення, виділення пасажирського вагону, в якому будуть їхати водії каміонів. При потребі, необхідно узгодити фінансові, митні та питання безпеки. Як видно з цього наведеного неповного переліку питань, окремо ні залізничники, ні автотранспортники, ні місцева влада не зможуть їх вирішити. Аналогічні проблеми виникають у Львові, де ми пропонуємо організувати вивантаження автофур із залізничних платформ і відправки їх своїм ходом.

Саме тому, для вирішення системних проблем, що будуть існувати при організації взаємодії між автомобілістами, залізничниками та місцевою владою для вантажних рейсів на цьому напрямку є вкрай необхідне створення координаційного центру державного рівня.

Можливо, на нього доречно покласти і організацію міжнародної реклами, щодо ефективності нового автомобільно-залізничного маршруту.

Залізниці України традиційно відіграють значну роль у транспортуванні вантажів для потреб економіки держави. Проте найпотужніша компанія галузі – ПАТ «Укрзалізниця» – вже давно не є монополістом на ринку перевезень. Найбільший та найпотужніший конкурент залізниці – автотранспорт.

На вибір способу транспортування впливають обмеження. Наприклад, важлива наявність під'їзної колії у відправника й одержувача вантажу, спеціальної перевантажувальної техніки на них, рухомого складу. Що стосується автотранспорту, то це вага. Адже в контейнер, розрахований на 28 т, дозволяється завантажити для перевезення автодорогою лише 24т.

В останні два роки на будівництво автомобільних шляхів в Державному бюджеті України різко збільшено фінансування. Тому «Укравтодор» масово закуповує пересувні автомобільні ваги для запобігання перевантаження рухомого складу, що на думку фахівців буде запобігати передчасному руйнуванню дорожнього покриття. Для автотранспорту природно, це втрата рентабельності перевезень. Залізниця тут виграє, адже практично немає обмежень по вазі й габаритам.

Переваги автотранспорту у стислі терміни і зручність доставки за схемою «від дверей – до дверей». Якщо говорити про залізницю, то це – прогнозована ціна. Адже у автомобілістів вона може сильно змінюватися залежно від вартості дизельного пального і пори року. Яскравий приклад: напередодні Новорічних свят ціни злетіли в 1,5 рази.

За даними видання «Промислові вантажі», у вересні минулого 2017 року перевезення зерна пшениці з Радивилова (Рівненська обл.) до морського торговельного порту Южний (Одеська обл.) на відстань 810 км автотранспортом обходилась у 750 грн/т. Сумарні витрати на доставку залізницею того ж вантажу тим самим маршрутом становили 400 – 500 грн/т, залежно від того, який тип вагонів використовується – власні чи орендовані.

Різниця між видами транспорту суттєва. Вона пов'язана з відстанню, на яку перевозиться вантаж. Чим коротший маршрут, тим більше втрачається вигода залізниці. Критичною точкою вважається відстань у 300 км. До неї вартість відрізняється не суттєво.

На рисунку 1 наведено порівняльну вартість в гривнях за одну тонну перевезення зерна автомобільним транспортом та залізничним транспортом в Україні залежно від відстані. Окремо відзначимо, що тарифи на внутрішні перевезення зерна без урахування можливих знижок в нашій державі найнижчі. Так вартість перевезення однієї тонни зерна залізницею на відстань 500 кілометрів в Україні становить 6,92 долара США, в Білорусі – 7,63, Росії – 10,62, Румунії – 26,54, Словаччині – 46,19 і в Польщі – 54,12 доларів США.

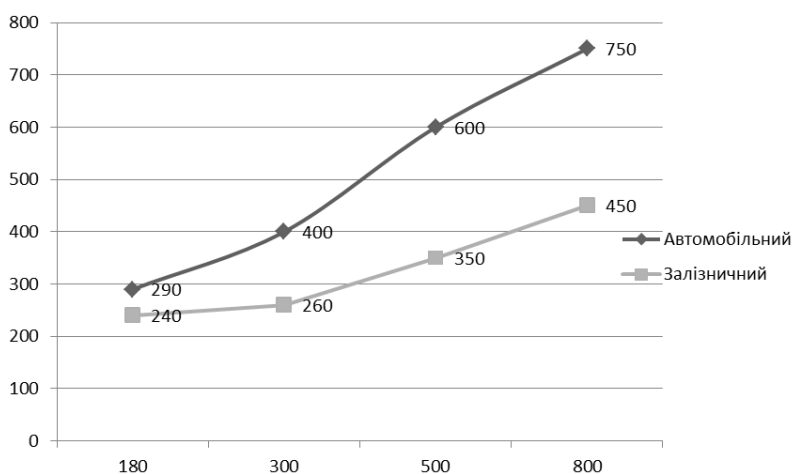


Рисунок 1 – Порівняльна вартість перевезення зерна залежно від відстані
Джерело: інформаційний сервіс «Вантажоперевезення в Україні», 2017 р.

Ті ж самі тенденції вірні й для найпрогресивнішого на сьогоднішній день типу перевезень – у контейнерах. У них розміщують дорожчі вантажі, ніж у відкритих вагонах (не просто сировинні товари). Якщо брати аграрний ринок, то в контейнерах транспортують борошно і соняшникову олію, а також цукор.

Наприклад, перевезення стандартного контейнера маршрутом із Києва до Одеси (відстань – майже 500 км) або назад автотранспортом обійдеться у \$ 500 – 600. Усе залежить від термінів доставки, способу взаєморозрахунків і т.п. Перевезення того ж контейнера залізницею вартуватиме приблизно \$ 340 [6].

Отже, як видно монополії у сфері вантажоперевезень в Україні немає і вибір для вантажовідправника завжди є. Разом з тим, на наш погляд, найбільш ефективна взаємодія різних видів транспорту – так звані мультимодальні перевезення.

Оскільки українська економіка орієнтована через політичну ситуацію на експорт у далекі країни, то часто вирішальним фактором є не те, чим везти в межах держави – автомобілем, залізницею чи річковими суднами, - а міжнародне перевезення морем. Саме воно становить більшу частину від загальних транспортних витрат.

Прокласти транзитні шляхи до Індії та Ірану у 2018-му році в ПАТ «Укрзалізниця» планують завдяки удосконаленню організації перевезень через порти Чорного моря у напрямку Туреччини та Близького Сходу. На сьогодні до 50% транзитних вантажів прямують до торговельних портів України.

Безперешкодний вихід на залізниці Туреччини у 2018-му році без обов'язкового переоформлення перевізних документів підвищить перспективи здійснення перевезень до Ірану та Індії шляхом «порт Бендер-Аббас – порт Мумбай». Також з 1 січня н.р. за рішенням Кабінету Міністрів України знижено ставки портових зборів на 20 %. Це безперечно сприятиме зростанню обсягів транзиту територією нашої держави, а також зменшить експортні витрати виробників України.

Про ще одне питання, яке потребує розгляду на вищому державному рівні. Свого часу з набуттям незалежності в Україні було встановлено, що розвиток метрополітенів відбувається за рахунок місцевих бюджетів, а метрополітенам надано статус комунальних підприємств. Через надзвичайно високу капіталоемність робіт їх розвиток різко уповільнився.

Щасливий поштовх для будівництва нових станцій метро надало проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи по футболу в 2012 році (Євро-2012) в чотирьох містах. З 2007 року, коли почалася підготовка до Євро-2012 в Державному бюджеті України стали передбачатися кошти для розвитку метро в Києві, Харкові і Дніпропетровську. В результаті в 2012 році в Києві з'явилися три нові станції і одна в Харкові. На жаль в Дніпрі тодішній губернатор Дніпропетровської області В. Бондар не зміг організувати виконання запланованих робіт в аеропорту та метрополітені. Там так і залишилось сім станцій першої лінії метро, введеної в дію ще в 1996 році. Саме через ці обставини в 2009 році Європейський футбольний союз – УЕФА, прийняв безпрецедентне рішення в своїй практиці і переніс змагання в підгрупі з Дніпропетровська в запасне місто Харків.

Після Євро-2012 робота по розвитку метрополітенів завмерла. В Києві вже сімнадцять років стоїть збудований міст через р. Дніпро майбутньої лінії метро на Тросцину. В канадських засобах масової інформації декілька років тому були опубліковані фотознімки цієї споруди з промовистою назвою «Міст в нікуди». В Києві є ще один об'єкт – привид. Це станція «Львівська площа», яку поїзди метрополітену проїжджають транзитом. Підземна частина її збудована, а от наземна вже два десятиліття через брак коштів не вирішується. Колись мер Києва О. Омельченко хутко зруйнував двоповерховий ринок «Сінний базар» і на тому все завмерло до цих пір.

Світова наука і практика свідчить, що міста з мільйонним населенням можуть вирішити свої транспортні проблеми тільки з допомогою спорудження метро. В Одесі вже десятиріччями вибирають схему першої черги метро, але через брак коштів в місцевому бюджеті далі популістських заяв справа не рухається. Три варіанти першої черги, що час від часу обговорюються так і залишаються на папері, а до техніко-економічного їх обґрунтування навіть натяку немає.

На наш погляд, проблема фінансування будівництва метрополітенів заслуговує на розгляд на державному рівні. Варто згадати, що за радянських часів виділення коштів на будівництво і розвиток метрополітенів здійснювалось в централізованому порядку Держпланом СРСР по так званому списку № 1, куди включались стратегічні об'єкти.

Висновки. На території нашої держави функціонує 163 тисячі кілометрів автомобільних доріг та 21 тисяча кілометрів залізниць загального користування, а також 10 тисяч кілометрів річкових шляхів. В ринкових умовах кожен вид транспорту має свої економічні завдання і в основному не потребують державного регулювання, за винятком встановлення тарифів. Водночас слід відзначити, що транспорт повинен розвиватися більш стрімкими темпами порівняно з іншими галузями економіки і соціальною сферою для того, щоб зняти інфраструктурні обмеження соціально-економічного розвитку в перспективі. Велике значення має розвиток комбінованих, контейнерних та мультимодальних перевезень, що на наш погляд, потребують координації взаємодії різних видів транспорту на державному рівні. Міністерство інфраструктури України, як державний орган управління транспортно-дорожнім комплексом країни, на нашу думку, мало б стати генератором для справжнього функціонування Великого Шовкового шляху, участі ПАТ «Укрзалізниця» у міжнародному проєкті «Брайтшпур Планунгсгезельшафт мбх», який передбачає побудувати залізничної колії 1520 та інфраструктури прямого залізничного сполучення Чоп-Кошице-Братислава-Відень, прискорення вирішення міжвідомчих проблем, що існують на балто-чорноморському транспортному коридорі, зокрема на маршруті контейнерного поїзда «Вікінг» тощо.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Волинець Л.М., Іванов В.Ю. Теоретичні засади логістичного управління перевезень вантажів у міжнародному сполученні // Управління проєктами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ. – 2010. – Вип. 7.
2. Давидова Т.В. Аналіз інвестиційної привабливості залізничного транспорту України / Т.В. Давидова // Вісник НТУ «ХПІ». – 2012. – № 56 (962). – С. 43–48.
3. Збірники Державної служби статистики за 2016 і 2017 роки.
4. Матеріали XVII міжнародного економічного форуму у Львові. Жовтень 2017 рік.
5. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період: аналіт. доп. / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за заг. ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.
6. Газета «Магістраль» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.magistral@uz.gov.ua.
7. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.
8. Залізничний інформаційний портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua>.
9. Зеркалов Д. Основні поняття, характеристика видів транспорту / Д. Зеркалов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zerkalov.org.ua/node/2482>.
10. Мозолевич Г.Я. Аналіз стану та проблем залізничного транспорту України / Г.Я. Мозолевич, Ю.В. Мацапура, Б.О. Юхіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream>.
11. Monthly series for some 70 economies.[Електроннийресурс]. – Режим доступу: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/monthly_trade_e.ls.

REFERENCES

1. Volynets L.M., Ivanov V.Yu. (2010) Teoretychni zasady lohistychnoho upravlinnya perevezen vantazhiv u mizhnarodnomu spoluchenni [Theoretical principles of logistics management of international freight traffic] Kyiv: Upravlinnya proektamy, systemnyy analiz i lohistyka, Vyp. 7. Projects Management, System Analysis and Logistics. Is. 7.
2. Davydova T.V. (2012) Analiz investytsiynoi pryvablyvosti zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Analysis of investment attractiveness of railway transport of Ukraine] Kharkiv: Visnyk NTU «KhPI» № 56 (962). С. 43–48. Bulletin of NTU "KhPI" № 56 (962). P. 4–48.
3. Zbirnyky Derzhavnoyi sluzhby statystyky (2016, 2017) [Collections of the State Statistics Service.
4. Materialy XVII mizhnarodnoho ekonomichnoho forumu u Lvovi (2017) [Materials of the XVII International Economic Forum in Lviv].
5. Preger D.K., Sobkevich O.V., Yemelyanov O.Yu. (2012) Stratehichni napryamy rozvytku transportnoyi haluzi Ukrayiny u pislyakryzovyy period: analit. dop. [Strategic directions of development of the transport industry of Ukraine in the post-crisis period: analyst. add] Kyiv: NICD.
6. Hazeta mahistral [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: www.magistral@uz.gov.ua.
7. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: www.ukrstat.gov.ua.
8. Zaliznychnyy informatsiynyy portal [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu : [https:// info.uz.ua](https://info.uz.ua).
9. Zerkalov D. Osnovni ponyattya, kharakterystyka vydiv transportu [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://zerkalov.org.ua/node/2482>.
10. Mozolevich G.Ya., Matsapura Yu.V., Yukhina B.O. Analiz stanu ta problem zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream>.
11. Monthly series for some 70 economies [Elektronnyj resurs]. Rezhym dostupu: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/monthly_trade_e.ls.

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 6.

В статті проаналізована ситуація з транспортно-дорожнього комплексу України. Досліджено кожний вид транспорту, який діє в своїх інтересах та сукупність економічних відносин, які при цьому розвиваються. Сформовано основні напрямки на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідального суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг.

Об'єкт дослідження – процес взаємодії різних видів транспорту.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб визначити можливі напрями взаємодії різних видів транспорту при перевезеннях вантажів та ефективні умови державного регулювання при цьому для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі аналізу взаємодії різних видів транспорту виявлено, що основним найефективнішим розвитком цієї взаємодії у сучасній Україні є злагоджена транспортна політика держави. Провівши загальний аналіз роботи всіх видів транспорту можна стверджувати, що розвиток транспортної інфраструктури являється ключовим елементом розвитку всієї економіки країни. Основним завданням при створенні координаційного центру державного рівня, є комплексний розвиток всіх видів транспорту, що і надасть змогу покращити всі вище наведені проблеми.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований системний підхід всіх учасників логістичного ланцюжка та транспортна політика держави призведе до безперервності просування матеріальних потоків по всій території України та за її межами.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВЗАЄМОДІЯ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ДЕРЖАВИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ, ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА, ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ.

ABSTRACT

Volynets L.M., Hurnak V.M. Improvement of the interaction of different types of transport in modern conditions. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 6.

The article analyzes the situation with the transport-road complex of Ukraine. Each type of transport, which acts in its interests, and the totality of economic relations that are developing at the same time are explored. The main directions for strengthening the state transport policy, which is necessary for supplementing and correcting the actions of market mechanisms, are formed in order to provide an effective, responsive public interest in the formation of the state transport system and the market of transport services.

The object of research is the process of interaction between different modes of transport.

The purpose of the study is to determine the possible directions of interaction between different types of transport in the transport of goods and effective conditions of state regulation while ensuring stable economic development, meeting the needs of the population and social production.

Methods of research – methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis of the interaction of different types of transport, it was revealed that the most effective development of this interaction in modern Ukraine is the coordinated transport policy of the state. Having conducted a general analysis of the work of all types of transport, it can be argued that the development of transport infrastructure is a key element in the development of the entire economy of the

country. The main task of creating a focal point of the state level is the complex development of all types of transport, which will enable to improve all of the above problems.

Foreseeable assumptions about the development of the research object - the proposed system approach of all participants in the logistics chain and the transport policy of the state will lead to the continuity of the promotion of material flows throughout the territory of Ukraine and beyond.

KEYWORDS: INTERACTION OF DIFFERENT VEHICLES, TRANSPORT SYSTEM OF THE STATE, LOGISTICS SYSTEM, INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS, STATE TRANSPORT POLICY, LOGISTIC ACTIVITY.

РЕФЕРАТ

Волынец Л.Н. Совершенствование взаимодействия различных видов транспорта в современных условиях / Л.Н. Волынец, В.Н. Гурнак // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 6.

В статье проанализирована ситуация транспортно-дорожного комплекса Украины. Исследовано каждый вид транспорта, который действует в своих интересах, и совокупность экономических отношений, при этом развиваются. Сформированы основные направления усиления государственной транспортной политики, которая необходима для дополнения и корректировки действий рыночных механизмов с целью обеспечения эффективного, отвечающего общественным интересам формирования транспортной системы государства и рынка транспортных услуг.

Объект исследования – процесс взаимодействия различных видов транспорта.

Цель исследования состоит в том, чтобы определить возможные направления взаимодействия различных видов транспорта при перевозках грузов и эффективные условия государственного регулирования при этом для обеспечения стабильного развития экономики, удовлетворение потребностей населения и общественного производства.

Методы исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе анализа взаимодействия различных видов транспорта обнаружено, что основным эффективным развитием этого взаимодействия в современной Украине является слаженная транспортная политика государства. Проведя общий анализ работы всех видов транспорта можно утверждать, что развитие транспортной инфраструктуры является ключевым элементом развития всей экономики страны. Основной задачей при создании координационного центра государственного уровня, является комплексное развитие всех видов транспорта, что и позволит улучшить все выше приведенные проблемы.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – предложен системный подход всех участников логистической цепочки и транспортная политика государства приведет к непрерывности продвижения материальных потоков по всей территории Украины и за ее пределами.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

АВТОРИ:

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

AUTHOR:

Volynets Liudmyla M., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1.

Hurnak Vitalii M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439.

АВТОРЫ:

Волынец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Ilchuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Chernihiv National University of Technology, professor, department of Finances, Banking and Insurance, Chernihiv, Ukraine.