

- розбіжності в митному й податковому законодавствах країн-учасниць та ін.

Слід зазначити, що в рамках єврорегіону "Верхній Прут" вперше в світі представниками Чернівецької області (Центр з екологізованих технологій та управління "Буковина") було запропоновано сформувати екологічний єврорегіон (екоеврорегіон) як "форму співробітництва в межах єврорегіону (його складова частина) між органами державного і місцевого управління, спеціалізованими організаціями у сфері охорони довкілля, екологічної безпеки, моніторингу, цивільного захисту населення, санітарно-епідеміологічного нагляду, а також між суб'єктами господарської діяльності межуючих країн, спрямована на покращання техногенно-екологічної безпеки в басейнах річок і на певних територіях з метою забезпечення сталого соціально-економічного розвитку цих територій" [1].

Основною метою створення екоеврорегіону є зацікавленість країн-учасниць у "впровадженні сучасних механізмів управління техногенно-екологічної безпеки на всіх стадіях життєвого циклу виробництва та споживання для покращання конкурентоспроможності продукції, успішної приватизації, інвестування та реконструкції з одночасним забезпеченням сталого соціально-економічного розвитку регіону в цілому" [2]. Одним з найбільш перспективних напрямків реалізації екоеврорегіону є створення Центру чистих виробництв.

Таким чином, можна відзначити, що створення єврорегіонів як форми транскордонного співробітництва безумовно сприяє економічній і в деякій мірі інтеграції країн-учасниць.

І.Кушніренко О., Романюк О. Єврорегіон як форма міжрегіонального співробітництва // Економічний розвиток і державна політика. Практикум / За заг. ред. І.Розпутенка. – К.: К.І.С., 2002. – С. 41-78.

З.Гакман С. Єврорегіон "Верхній Прут" у контексті транскордонного співробітництва // На шляху до Європи. Український досвід єврорегіонів / За ред. С.Максименка, І.Студеннікова. – К.: Логос, 2000. – С. 133-145.

Отримано 12.09.2002

УДК 656.2

В.Л.ДИКАНЬ, д-р екон. наук, І.Ю.КУШНИР  
Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Показано, що створення єдиного оператора вантажних перевезень забезпечить не тільки надійність і ефективність перевезень між такими регіонами країни, як Донбас і

Придніпров'я, але і вирішити проблему транспортного обслуговування найбільшого в Україні промислового регіону.

Для забезпечення успішної роботи залізниці України взагалі, а також скоординованої роботи промислових підприємств, розташованих на території нашої країни, необхідно вирішити питання оновлення рухомого складу сучасними моделями. Одним з шляхів розв'язання цього питання, на наш погляд, є створення єдиного оператора перевезення вантажів (ЄОПВ). Пропонується організувати перевезення агломерату, котунів і флюсів між підприємствами Донбасу і Придніпров'я.

Основні послуги, які надаватиме ЄОПВ, такі: забезпечення своєчасності і збереження вантажу, що доставляється; організація просування вагонів строго за встановленими графіками, введення обов'язкових штрафних санкцій у разі затримок; визначення маршруту перевезення вантажу, оптимальних способів його доставки, пунктів перевалки і перервантаження вантажів; забезпечення максимального використання вантажопідйомності й вантажомісткості транспортних засобів; підготовка транспортних, товаросупровідних та інших необхідних для перевізного процесу документів; відстеження змін в ціновій політиці конкурентів, надання знижок з тарифів; укладання зі страховою компанією договору транспортного страхування вантажу; інформаційне забезпечення вантажовідправників і вантажоодержувачів і т.ін. ЄОПВ планує придбання нового рухомого складу поетапно протягом 8 років. При цьому планується придбання: нових вагонів на вагонобудівних заводах України; старих вагонів на промислових підприємствах України; поступовий викуп старих котуновозів, орендованих в Укрзалізниці. Після проведення капітального ремонту ЄОПВ викупить в Укрзалізниці орендовані вагони, а також почне заміну старих вагонів, придбаних і орендованих у промислових підприємств. У перший рік ЄОПВ здійснюватиме перевезення тільки в орендованих в Укрзалізниці вагонах. Тому прибуткові надходження в перший рік набагато менші подальших років. У міру придбання нових вагонів прибуткові надходження збільшуються. При розрахунках з відправниками вантажу за надані послуги ЄОПВ користується виключно нормами тарифного керівництва №1.

Ефективність створення ЄОПВ значною мірою визначається скороченням витрат шляхом оптимальної організації перевезень власним вагонним парком, що приведе до скорочення потреби в рухомому складі. Під час перевезення вантажів кільцевими відправницькими маршрутами в орендованих і власних вагонах скоротяться оборот вагона, терміни доставки вантажів. Скорочення буде досягнуте за рахунок відповідних змін технологічного процесу: зменшення часу на вантажно-

розвантажувальні роботи, більш повне використання можливостей фронтів навантаження і розвантаження; збільшення швидкості маршрутного відправлення; спрощення перевізних документів.

Джерелом фінансування виступають залучені кошти. Кредит необхідний в перші сім років реалізації проекту для придбання парку вагонів, проведення капітального ремонту, а також для технічного оснащення СОПВ. Річний процент, що передбачається за користування кредитом, визначений на рівні 20%. Погашення кредиту планується з восьмого року, а процентів щорічно протягом одинадцяти років.

На початку перших семи років роботи ЄОПВ передбачається отримання позикових коштів у сумі 55,2 млн.грн., необхідних для купівлі 900 нових котуновозів, 500 старих котуновозів, придбаних в Укрзалізниці, і 100 старих котуновозів, викуплених у промислових підприємств; на проведення капітального ремонту 600 котуновозів, а також на одноразові витрати з організації самого товариства "СОПВ" (придбання меблів, оргтехніки, автомобілів і т.ін.). Отримання позикових коштів передбачається сімома траншами під 20% річних, з виплатою процентів по кредиту в кінці кожного року: в 2004 р. – 14,5 млн. грн.; в 2005 р. – 13,3 млн. грн.; в 2007 р. – 11,6 млн. грн.; в 2008 р. – 7,7 млн. грн.; в 2009 р. – 4,7 млн. грн.; в 2010 р. – 2,8 млн. грн.; в 2011 р. – 0,6 млн. грн. З 2012 р. передбачається почати погашення самого кредиту з останньою виплатою в 2015 році.

ТОВ «ЄОПВ» до кінця періоду реалізації проекту забезпечить власним парком вагонів перевезення більше 4,4 млн. т вантажів на рік, чим внесе істотний вклад у розв'язання питання забезпечення вагонами перевезень вантажів, що постійно збільшуються на українських залізницях. За 11 років ТОВ «ЄОПВ» сплатить в державний і місцеві бюджети різних податків і обов'язкових зборів у сумі 129839,7 тис. грн.

Таким чином, послуги ТОВ «ЄОПВ» завдяки грамотній організації, постійній підтримці власного парку вагонів у справному стані, оптимізації технологічних схем перевезень між регіонами стануть конкурентоспроможними на ринку перевезень, а діяльність товариства принесе відчутний прибуток до бюджету України.

*Отримано 28.08.2002*