

УДК 338.47:656.025.4

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ЗДОРОВОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТА МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ведмідь І.С., спірант (УкрДУЗТ)

Залізничні вантажні перевезення, навряд чи, можна назвати менш досконалыми, ніж морські. Якщо звернути увагу на історію споруди залізниць на Європейському континенті, то ми бачимо, що більшість їх будувалася перед усім в напрямленні меридіанів, а не перпендикулярно їм. І у наш час спостерігається, що більшість залізниць приближується в основному до направлення північ-південь - поперек Європейського материка, ніж схід-захід - вдовж материка, причому споруди поперечних залізниць визивались комерційними потребами, а поздовжніх – часто стратегічними та політичними міркуваннями.

Найбільш вантажний рух спостерігається поперечними напрямками. Так, в більшості випадків, доходність поперечних шляхів більша, ніж поздовжніх. Вказані явища закінчуються з географічних обрисів Європи, яка представляє собою півострів, оточений морями переважно в поздовжньому напрямку, внаслідок чого більш вигідні перевезення товарів морем, ніж залізницями. І навпаки – рух залізничним транспортом відбувається поперечним направленням до портів, для подальшого направлення звідти вантажів на судах або з морських портів, тобто після чого як товар уникнув вже перевезення із залізничного транспорту, наскільки це було можливо.

В Південно-Західній частині Російської імперії, зараз Україні, вирощувалось десятки мільйонів центнерів зерна, вироблявся цукор, тютюну, м'ясо, шкіри, сукно, яке не завжди можна було транспортувати в центральні райони держави до портів Чорного моря. Спочатку залізниця, котрими сьогодні володіє Україна, будували держава та промисловці на концесійних умовах. Комерційний інтерес підштовхував підприємців до будівництва залізничного шляху з Одеси в напрямленні Кременчука, де вивантажувався Дніпром товар. В свою чергу вирішування стратегічних питань настоювали на першочерговому будівництві залізничних ліній Київ - Одеса.

Ще за часів, виникнення першого залізничного вантажного руху на території України в 1861 році, місія залізниці полягала у перевезенні вантажу вантажовласників-підприємців, задоволення перш за все їх потреб, а вже потім потреб населення у товарах. Тоді навіть маршрути прокладання, мали свої вигоди. Граф Бобринський, виконував обов'язків міністра шляхів сполучення в 1869-1871

роках, настоював на тому, щоб дорога була прокладена як можна ближче до його заводів, власності цукрозаводчиків. Таким чином, лінія Фастів - Знаменка і з'явилася завдяки розвитку цукрової промисловості. Так, і Бердичево – Брестська колія, збудована в 1870-1873 роках, переправила хлібні вантажі. Основою залізниці є магістралі, що призначалися для доставки товарів на експорт та в регіони Правобережжя з одеського порту в балтійський. Однак, заважали і конфлікти з землевласниками, висував дуже дорогу ціну за свої ділянки. І залізничні колії прокладались з мінімальним використанням приватних земель, із-за чого залізниця будувалась не по коротшому шляху. Також, і особливості ландшафту часто не дозволяли продовжити будівлю дороги її коротшою відстанню.

Якщо розглянуто конкуренцію, представлену залізницями і морським транспортом, звичайно розглядають тільки ту конкуренцію, котра абсолютно забирає вантажі, а не ту яка скорочує їх рух транспортом. Ця ж остання конкуренція займає головне значення. Легко скласти поняття про значення морської конкуренції залізницям, хоча тільки з наступного чинника, маса товарів між країнами Європейського материка і навіть пунктами однієї і тієї ж країни рухається не по залізницях, які їх з'єднують, а морем і тільки частиною залізницями в тих випадках, коли перевезення стає неминучим для досягнення сухопутної межі, тобто потрібного порту тієї держави, яку обрав для себе вантажовласник.

На нашу думку, історія виникнення вантажного транспорту, наряду з залізничним та морським, є основоположним та фундаментальним. Тільки тісний, продуктивний, взаємовигідний зв'язок між залізничним та морським транспортом, загальні концесійні умови перевезення вантажу зможе збільшити транзит вантажів, об'єми експортних та імпорتنих товарів на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту, особливо міжнародних транспортних коридорів.

УДК 656.2.008.8

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ЗАЛУЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Волохова І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так і країн, що розвиваються, свідчать про зростання активності