

транспорт, мають різний характер. До них відносяться специфічний характер їхнього розвитку в минулому, правові, організаційні і технологіям бар'єри, що перешкоджають здійсненню концепції спільного використання переваг окремих видів транспорту.

Прагнення домогтися оптимального використання можливостей окремих видів транспорту з метою підвищити ефективність всієї транспортної системи змушує прийняти концепцію міжвидового підходу при рішенні транспортних проблем. Відповідно до цієї концепції цілі і задачі стають скоріше перед транспортом у цілому, ніж перед його окремими видами.

Одним з перших кроків застосування міжвидового підходу є визначення можливих варіантів використання різних видів транспорту, ефективних для даного транспортного коридору з обліком технологічних, географічних і правових факторів, що впливають на формування перевізного процесу.

Мається на увазі, що види транспорту є елементами транспортного коридору, здатні замінити один одного при виникненні додаткових потреб у перевезеннях, а також при зміні технічних, економічних чи правових умов перевезень усередині коридору внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу чи інших причин.

Таке розуміння транспортного коридору дозволяє при розгляді того чи іншого транспортного напрямку охопити системними дослідженнями усі види транспорту, зайняті в перевезеннях на цьому напрямку незалежно від географічної сфери їхньої діяльності (наземні повітряні, водні і спеціалізовані). Транспортні магістралі окремих видів транспорту, що входять до транспортного коридору, іноді розташовуються на значній відстані одна від одної (наприклад, повітряні і водні шляхи сполучення).

Дослідження міжнародних транспортних коридорів дає можливість оцінювати доцільність нових інвестицій шляхом порівняння їх з витратами по створенню умов для більш повного використання резервів провізної спроможності інших видів транспорту.

Здійснення капіталовкладень у розвиток міжнародних транспортних коридорів пов'язано з національними і міжнародними потребами в перевезеннях у розглянутому регіоні. У залежності від погребі в перевезеннях

виробляється розподіл капіталовкладень між інвесторами.

При дослідженні транспортних коридорів вивчаються можливості підвищення ефективності транспортних операцій у коридорі і використання переваг природного транспортного потенціалу країни (заток, каботажного плавання, внутрішніх водних шляхів - ін.) і недорогих, але ефективних видів транспорту. Визначається, які види транспорту конкуруючими на розглянутому напрямку, а які відіграють власну роль у транспортному коридорі і служать для задоволення тієї частини попиту на перевезення, що залежить від його технічних можливостей.

УДК 656.027(477)

ФОРМУВАННЯ ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ ПРОДУКТИВНИМИ СИЛАМИ В УМОВАХ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспорт – специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь матеріального виробництва і сфери обслуговування, яка забезпечує потреби виробників, господарників та населення з усіх видів перевезень. Це матеріальна основа розвитку виробничо-технологічних внутрішніх і зовнішніх зв'язків країни. Транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку.

Транспортний чинник здійснює вплив на розміщення і галузеву структуру виробництва, без його врахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил. Слід відмітити, що густота сітки залізничних колій в Україні коливається від 40 до 80 км / 100 км кв. цей показник досить високий для світових масштабів.

Забезпечення території розвинутою транспортною системою – важливий критерій високого рівня її освоєння, фактор залучення населення і виробництва та розвитку інтегральних процесів.

Таким чином транспорт виконує важливу функцію у розміщенні продуктивних сил держави. При цьому слід згадати, що продуктивні сили – це сукупність трудових

ресурсів і засобів виробництва.

Перспективи розвитку залізничного транспорту пов'язані з удосконаленням технічних засобів транспорту, електрифікацією залізниць, продовженням будівництва нових залізниць, підвищенням їхнього вантажообігу, активним його інтегруванням в європейську транспортну систему.

Впровадження високошвидкісного руху є об'єктивною вимогою для збереження переваг залізничного транспорту. Аналіз закордонного досвіду розвитку транспортної галузі (в першу чергу пасажирських перевезень) визначає, що при зменшенні пасажиропотоку та падінні конкурентоспроможності пасажирських перевезень пріоритетним напрямом розвитку пасажирських сполучень стає швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух. Це показав опит залізниць Америки, Японії та країн Європи.

Перехід України до ринкової економіки з усією гостротою поставив проблему оптимізації структури економіки та шляхів її перетворення. Вдосконалення структури виробництва – дуже складна і багатопланова проблема. Вона включає в себе в першу чергу соціально-економічну структуру економіки, яка характеризується формами власності на засоби виробництва. Другими важливим елементом є організаційно-економічна будова економіки, що визначається співвідношенням різних форм організації виробництва. Існує також виробничо-технологічна структура економіки, яка виражає внутрішню організацію продуктивних сил, тобто співвідношення матеріального виробництва та сфери послуг, промисловості й сільського господарства, виробництва засобів виробництва та предметів споживання, видобувних та обробних галузей господарства. Вона характеризується питомою вагою на-укомістких та високоекономічних галузей економіки - галузей з повільним обігом капіталу (суднобудування, ракетно-космічна техніка тощо) та галузей зі швидким обігом капіталу (виробництво товарів широкого вжитку, пріоритетні галузі агропромислового комплексу, сфери побуту й торгівлі).

Методологічною базою формування принципів управління продуктивними силами лежать соціальні функції праці. До основних соціальних функцій праці відносяться:

1) соціально-економічна (репродуктивна) функція полягає в дії суб'єктів праці на об'єкти і елементи природного середовища з метою їх перетворення в предмети задоволення потреби

членів суспільства в матеріальні блага і послуги;

2) продуктивна (творча, креативна) функція праці полягає в тій частині трудової діяльності, яка задовольняє потреби людей в творчості і самовираженні;

3) соціально-структуруюча (інтеграційна), функція полягає в диференціації і кооперації зусиль людей, що беруть участь в трудовому процесі. Дві сторони праці - розділення і кооперація - породжують особливу соціальну структуру, що сполучає людей разом з іншими видами соціальних зв'язків;

4) соціально-контролююча функція праці обумовлена тим, що праця як діяльність, організована в інтересах суспільства, є соціальним інститутом, тобто складну систему соціальних стосунків, регульованих за допомогою цінностей, норм поведінки, стандартів діяльності і санкцій. Тому усі учасники трудової діяльності знаходяться у сфері дії відповідної системи соціального контролю. До неї відносяться, зокрема, офіційне трудове законодавство, економічні і технічні трудові нормативи, статuti трудових організацій, посадові інструкції, а також неформальні трудові норми, ґрунтовані на певних цінностях і традиціях, і звичаї, пов'язані важко;

5) соціалізуюча функція трудової діяльності проявляється на індивідуально-особовому рівні. Завдяки участі в ній істотно розширюється і збагачується склад соціальних ролей, зразків поведінки, соціальних норм і цінностей індивідів - працівників. Вони стають активнішими і повноправнішими учасниками громадського життя;

6) соціально-розвиваюча функція праці проявляється в результатах дії змісту трудової діяльності на її суб'єктів (працівники, трудові колективи, суспільство в цілому). Принципове значення має процес розширення творчих компонентів праці. Цей процес в промислово розвинених країнах став особливо інтенсивним в останні десятиліття, пред'являючи усі зростаючі вимоги до значень, загального кругозору і кваліфікації працівників, зміни місць додатка праці. Виникає мотивація підвищення рівня знань і розширення круга професійних навичок;

7) соціально-стратифікаційна (дезінтеграційна) функція є похідною від тієї, що соціально-структурує. Результати різних видів праці по-різному винагороджуються і оцінюються суспільством. Відповідно одні види трудової діяльності признаються більше, а інші - менш важливими і престижними. При цьому

використовується не лише економічні критерії оцінки, але і соціально-культурні, що залежить від конкретних історичних зобов'язань і особливостей розвитку цього суспільства. Таким чином, трудова діяльність разом з домінуючою системою цінностей виконує функцію соціального ранжирування, розміщуючи людей, зайнятих різними за своєю громадською значимістю видами праці, по рангах - східцях стратифікаційної піраміди і сходів престижу.

Високошвидкісний рух активізує перераховані соціальні функції праці, а саме він:

- потребує від працівників галузі якісно нових знань, стимулює їх постійну самоосвіту та підвищення кваліфікації;

- поглиблює розподіл праці й виводить стосунки між працівниками на новий рівень;

- скорочує час отримання послуги, тобто дає змогу поширити спектр бажаних послуг;

- створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між всіма державами Європи.

В першу чергу високошвидкісний рух впливає на розміщення продуктивних сил. Слід вказати, що на розміщення продуктивних сил впливає багато факторів: природно-географічних, геополітичних, демографічних, соціально-економічні та техніко-економічні. Високошвидкісний рух проявляє себе саме у демографічно-економічних факторах (через мобільність громадян), у соціально-економічних факторах (через взаємодію міських і сільських поселень), техніко-економічних факторах (через науково-технічний прогрес у залізничній галузі та екологію транспортного виробництва).

До основних принципів управління продуктивними силами в умовах високошвидкісного залізничного транспорту можна віднести:

- 1) дотримання екологічних вимог розміщення продуктивних сил, збереження просторової цілісності природних систем у процесі їх господарського використання; освоєння та застосування природо- і ресурсозберігаючих, маловідходних та безвідходних технологій; виробництво екологічно чистих видів продукції;

- 2) врахування потреб та інтересів населення в соціально-економічному розвитку території, екологобезпечному проживанні в певному регіоні, розширенні мережі соціально-культурних закладів та сфери послуг, достатній забезпеченості робочими місцями, створенні територіальних центрів соціальної допомоги.

Більш активному розвитку високошвидкісного руху в Україні заперечують деякі моменти, а саме: застарілість основних фондів, низькі показники електрифікації залізничних колій, низька середня швидкість перевезення поїздів, низький сервіз обслуговування пасажирів на вокзалах та поїздах.

Сьогодні підґрунтям конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні стати не тимчасові конкурентні переваги, отримані на основі державної підтримки, а стійкі конкурентні переваги, які є результатом зваженої економічної політики, спрямованої на забезпечення якості ресурсів, що використовуються і їх стійкості до зовнішніх загроз.

УДК 338.47:656.025.4(477)

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ВІДНОСИНИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЯК ТРАНЗИТНОЇ ДЕРЖАВИ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Розвиток глобальної економіки та функціонування світового ринку загалом були б неможливими без розвинутого транспорту й системи комунікацій. Саме бурхливий розвиток транспорту в ХХ столітті спричинив поглиблення міжнародного поділу праці й набуття світовим ринком сучасних специфічних рис, коли географічна віддаленість виробника і споживача вже перестала бути вагомим чинником, що перешкоджає економічним зв'язкам. Ринок транспортних перевезень у сучасних умовах трансформувалася в ринок логістичних послуг, що є, без сумніву, основною тенденцією його сучасного розвитку.

Транспорт, як галузь народного господарства, характеризується тим, що в процесі його діяльності безпосередньо не створюється кінцевий продукт. Його продукція – це транспортні послуги (з переміщення в просторі та в часі пасажирів і вантажів), що використовуються споживачем лише в момент їх виконання.

Економічною основою сучасного всесвітнього господарства служить інтернаціоналізація виробництва – розвиток