

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

таких організаційно-економічних зв'язків, що з'єднують виробництво одних країн із споживанням його результатів в інших країнах. Сучасний етап інтернаціоналізації виробництва породжений науково-технічною революцією, що розгорнулася, у технологіях, джерелах енергії, обчислювальній і комп'ютерній техніці.

Транспорт є однією із стратегічно важливих галузей економіки України, ефективне функціонування якої є неодмінною умовою структурних перетворень економіки, активізації зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у вантажних та пасажирських перевезеннях. Унікальність транспорту полягає у тому, що, представляючи сферу матеріального виробництва, він одночасно виконує допоміжну функцію інфраструктури обслуговування.

З початком проголошення курсу на формування ринкових відносин в Україні роль транспорту зростає, проте матеріально-технічний стан його та масштаби інвестицій залишалися далеко не оптимальними по відношенню до поточних і особливо перспективних потреб економіки та населення. Причому помітне відставання спостерігалось в усіх видах магістрального транспорту. Досвід ринково розвинутих країн переконує, що транспортні галузі повинні не тільки розвиватися адекватно зростаючим потребам суспільства, але навіть випереджувати їх, тобто мати певний запас резервної потужності на випадок непередбачених потреб, що можуть виникати в екстремальних умовах.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем.

Проте перспективи інтеграції нашої країни у світове господарство і посилення транзитних функцій державі вимагають високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування українського транспортного комплексу, який за обсягами і тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю великих магістральних газо- і нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

У транспортній системі Української держави, у виконанні нею транзитної ролі

важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний і повітряний види транспорту. За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає труднощі перехідного періоду, з більшою або меншою ефективністю долаючи їх. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані «від дверей до дверей» (середня відстань перевезення 1 т вантажів – близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень.

З інтеграцією України у світове господарство, з розвитком торговельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу, а також від різних зборів. При цьому абсолютного зростання витрат, пов'язаних з транспортуванням іноземних вантажів територією України, слід очікувати як у результаті збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту і транзиту, так і внаслідок підвищення тарифів і ставок. Істотно вплине на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі також стан кон'юнктури ринків транспортних послуг (і насамперед – ціни на перевезення вантажів).

УДК 34:656.025.4(100)

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ТРАНЗИТНИХ КОРИДОРІВ

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Сучасний стан розвитку транспортних транзитних коридорів є одним з стратегічних напрямків економічної політики Української держави. Завдяки розвитку цього напрямку