

дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук: спеціальність 08.00.03 – «Економіка та управління народним господарством»/ І.М. Аксьонов. – Харків, 2008. – 34 с.

З. Колесникова Н.М. Методологія – практичні основи ціноутворення на залізничному

транспорті України: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук: спеціальність 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами» / Колесникова Н.М. – Київ, 2008. – 34 с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Плетникова І.Л.

УДК 338.47:656.2(477)

ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ТА ЕКОНОМІКИ РЕГІОНІВ

Іванкова І.В., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті проаналізовано вплив розвитку економіки регіонів на розвиток залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розвиток економіки країни, залучення в господарський обіг природних ресурсів регіонів України, розширення міжнародних зв'язків, формування і наявність великих промислових і культурних центрів свідчать про необхідність корінного поліпшення транспортного обслуговування всіх областей держави з урахуванням особливостей регіонального розвитку залізничного транспорту, що в свою чергу сприятиме поліпшити інтегрування України до європейських структур.

Зростання конкуренції, політична нестабільність та наявність негативних явищ у сферах економіки України, зумовлюють гостру необхідність реформування залізничного транспорту, який залишається найважливішим чинником розвитку економіки регіонів, провідною ланкою регіональної інфраструктури і є гарантом у вирішенні економічних і соціальних проблем на державному та регіональному рівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у вивчення теоретичних питань реформування економіки (зокрема залізничної галузі) та регіонального розвитку транспорту внесли такі вчені, як Дикань В.Л., Бойко Д.І., Дейнека О.Г., Макаренко М., Мамот А. [1-4]. Але, не зважаючи на високу ступінь теоретичної розробки питань теорії і

практики реформування, хочеться звернути увагу на проблеми взаємозв'язку залізничної галузі та економіки регіонів тяжіння, від вирішення яких залежить подальше існування регіонального транспорту та країни в цілому.

Тому **метою статті** є виявлення впливу регіональних особливостей на діяльність та розвиток залізничного транспорту

Виклад основного матеріалу. З переходом до ринкових умов господарювання перед залізничним транспортом України постало завдання переорієнтації системи управління, яка б прискорила темпи євроінтеграції, сприяла б налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, а також збалансувала інтереси суспільства та споживачів послуг залізничного транспорту.

Для цього в Україні реалізується Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України, в якій зазначені основні причини виникнення проблем та обґрунтовано необхідність початку реформування, а також визначено шляхи та етапи реформування залізничного транспорту [9].

Складовою частиною реформування залізничного транспорту є його реструктуризація, яка передбачає зміну організаційної структури і

моделі управління підприємствами залізничного транспорту та всебічну адаптацію підприємств галузі до умов ринкової економіки.

Тому серед основних напрямків реформування необхідно виділити:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління та створення єдиного суб'єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій і установ;

- розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності;

- формування структур управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення у конкурентному секторі;

- удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті;

- збереження у складі єдиного суб'єкта господарювання об'єктів соціальної

сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства;

Ці заходи та прагнення України інтегруватися в європейське суспільство сприяють переорієнтації підприємств залізничного транспорту на роботу в умовах ринкової економіки. Разом з тим необхідно враховувати взаємозв'язок між діяльністю і розвитком залізничного транспорту та особливостями регіонів його тяжіння.

Роль залізничного транспорту в регіоні визначається тим, що він забезпечує просторово-часове й обмінне з'єднання матеріальних потоків, господарських зв'язків і виробничо-економічних систем у процесі соціально-економічного відтворення. Залізничний транспорт, будучи невід'ємною складовою транспортної інфраструктури, виконуючи свої функції (оптимізуючу, стимулюючу, диференціюючу, комунікаційну, інтегруючу, розподільну, морфологічну) здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, тобто взаємопов'язаний із зовнішнім середовищем. Взаємозв'язок зовнішнього середовища та залізничного транспорту відображено на рис.1.

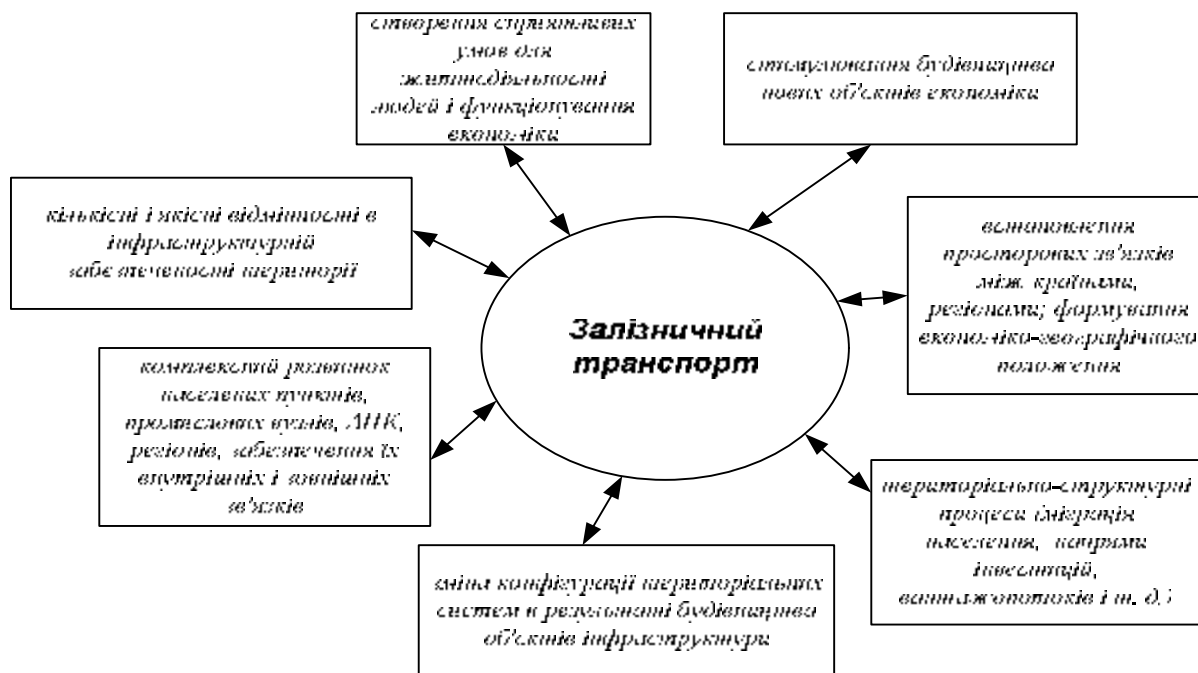


Рисунок 1 – Взаємозв'язок зовнішнього середовища та залізничного транспорту України

Визначення завдань та напрямки взаємозв'язку зовнішнього середовища та залізничного транспорту України покладені в основу Державної програми розвитку транспортної системи

України та враховують пріоритети суміжних програм, насамперед, стратегії економічного і соціального розвитку України "Шляхом європейської інтеграції" на 2004-2015 роки, основні положення якої викладені

в Указі Президента України від 25 травня 2001 р. № 341/2001 “Про Концепцію державної регіональної політики” та концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [6-8].

Так цією концепцією для забезпечення стабільної і рентабельної роботи залізничного транспорту на регіональному рівні передбачено наступні пріоритетні завдання:

- удосконалення структури управління шляхом переходу на дволанкову систему з відокремлення управління інфраструктурою від комерційної діяльності;
- оновлення і модернізація основних фондів, насамперед рухомого складу, розвиток систем телекомунікації. Здійснення заходів по підвищенню продуктивності роботи рухомого складу, подовженню термінів його експлуатації, розвиток з цією метою базових підприємств по ремонту рухомого складу;
- перехід на ресурсозберігаючі, безлюдні та малолюдні технології утримання, технічного обслуговування і ремонту інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоемності перевезень, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростання вимог користувачів до їх

якості, перехід на систему гарантованого забезпечення перевезень за договорами і довгостроковими контрактами, організація системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;

- проведення гнучкої тарифної політики; впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;
- створення умов для рівного доступу до інфраструктури залізничного транспорту компаній-операторів, незалежно від форми власності;
- приведення у відповідність до європейських стандартів та розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- організація швидкісного пасажирського руху [6].

Розглядаючи проблему реформування системи залізничного транспорту з погляду перспектив регіонального розвитку, слід зазначити, що розробка й наступна реалізація проектів розвитку мережної інфраструктури залізничного транспорту в регіонах повинна відбуватися у декілька етапів та привести до наступних найбільш значимих результатів (рис. 2)

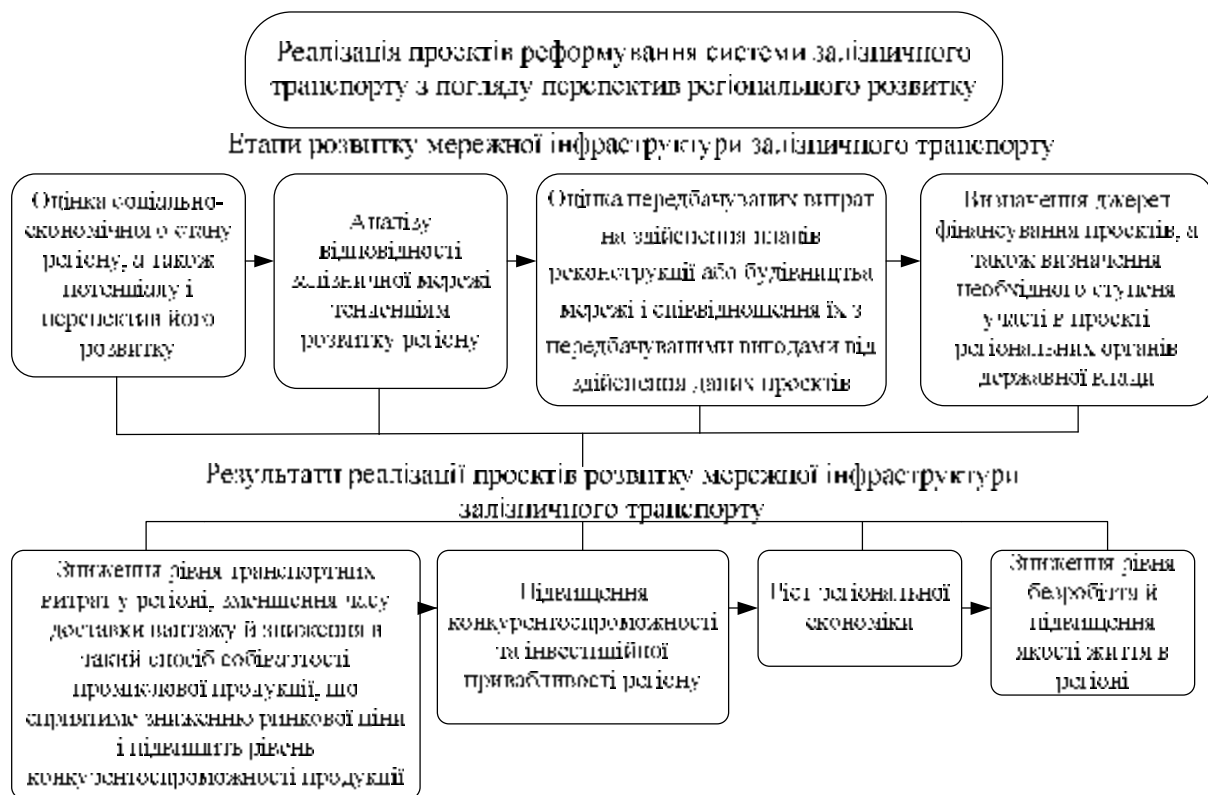


Рисунок 2 - Реалізація проектів реформування системи залізничного транспорту з погляду перспектив регіонального розвитку

Отже без виваженого та ефективного використання регіонально відмінних переваг та можливостей розвитку, неможливе досягнення Україною високої динаміки суспільно-економічного розвитку та включення в процес розбудови конкурентного середовища.

Висновки. Враховуючи вище викладене можна визначити наступні напрямки підвищення ефективності роботи залізничного транспорту регіону з урахуванням територіальних і галузевих інтересів:

- необхідний комплексний підхід до розвитку залізничного транспорту в регіоні, його матеріально-технічної бази для поліпшення транспортного обслуговування підприємств господарського комплексу;
- створення резерву пропускну і провізної можливостей;
- слід також поліпшити організацію перевізного процесу в регіоні і управління ним для підвищення якості обслуговування споживачів;
- забезпечити тісну взаємодію роботи усіх видів транспорту і її координацію у діяльності галузей господарства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразования в системе управления отраслью) // Бизнес Информ. – 2000. - № 11-12. – С.48-50.

2. Дикань В.Л., Дейнека О.Г. Позднякова Л.О. Концепція регіонального розвитку транспорту // Тези науково-практичної конференції «Адміністративне реформування на рівні територіальних органів влади». – Х.: УАДУ, 2001.

3. Макаренко М. Основні проблеми реструктуризації залізниць України/ М. Макаренко // Економіст. - 2003. - № 2. - С.46-49.

4. Момот А. Железнодорожный транспорт в процессе европейской интеграции : Железнодорожная отрасль независимой Украины. Развитие // Весь транспорт. - 2003. - № 1. - С. 26-35

5. Оптимізація управлінських структур // Залізничний транспорт України. – 2003. - №1. – С.42.

6. Стратегії економічного і соціального розвитку України “Шляхом європейської інтеграції” на 2004-2015 роки, затвердженої Указом Президента України від 28 квітня 2004 року № 493

7. Державна стратегія регіонального розвитку України 2004-2015

8. Концепція розвитку транспортно-дорожного комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року

9. Концепція Державної Програми реформування залізничного транспорту: Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. за № 651-р // Офіц. Вісник України. – 2007. - № 1. – с. 250.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 338.47:656.2(477)

ШЛЯХИ ПІДТРИМКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ КРИЗИ

Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

У статті визначені основні напрямки роботи вітчизняної транспортної системи, а саме залізничного транспорту, в умовах кризи, та запропоновано деякі шляхи підтримки галузі.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Швидкі темпи міжнародної торгівлі, які спостерігалися на протязі останніх років, активізували ринок послуг по перевезенню вантажів всіма видами транспорту.

Але, в умовах кризи, динаміка міжнародної торгівлі знизилась, що відразу відобразилося на транспортній системі України, - значно зменшилися темпи імпорту.