

**Дейнека О. Г.**

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **СТРАТЕГІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**Изложены принципиальные подходы к проблеме государственного регулирования отрасли железнодорожного транспорта.**

Механізм економічних складових державного регулювання ринкової економіки є надзвичайно актуальним для залізничного транспорту України. Останній був, є і у майбутньому буде природною монополією. Проте залізничний транспорт протягом останніх років зіткається з цілою низкою негативних обставин, які обумовлюють появу небажаних результатів його діяльності. Подолати обвальне старіння основних виробничих фондів, забезпечити конкурентне позиціонування на ринку транспортних перевезень за рахунок зростання швидкості, надійності, сервісу, тощо можливе за рахунок технологічного прориву галузі у надзвичайно короткий термін часу. Безумовно, вирішення викладеної задачі є стратегічним напрямком розвитку усього транспортного комплексу і залізничного транспорту зокрема.

Об'єктивна необхідність державного регулювання залізничного транспорту обумовлюється як накопиченим власним досвідом господарювання, так і зарубіжними підходами до реформування галузі.

Протягом останніх років в Україні відбуваються радикальні економічні перетворення. У зв'язку з цим постає ряд питань, пов'язаних із впливом держави до ринкових перетворень, що передбачає необхідність державного регулювання економічних процесів. Постає питання щодо конкретних інструментів такого регулювання. Надзвичайно важливе також питання сполучення державного регулювання та механізму ринку.

В умовах корегування Державної концепції реформування залізничного транспорту доцільно звернутися до досвіду впливу держави завдяки механізму нормативних актів, які мають регулювати діяльність суб'єктів ринку, у тому числі таких інститутів, як комерційні банки, біржі, акціонерні товариства. Протягом останніх десятиліть в Європі та США держава збирала податки, за рахунок яких не лише утримувала чиновників. У ряді країн державі належали залізниці. Проте в цілому економічна роль держави на початку ХХ ст. була максимально обмеженою, народне господарство майже виключно було сферою приватного бізнесу.

Положення змінилося у період з початку Першої світової війни, а потім у кінці 20-х років. Західні економісти, які пояснювали економічні кризи випадковими причинами, мали точку зору про небажаність і навіть шкоду державного втручання в економічне життя. Проте криза та депресія 30-х років привели до необхідності наповнення механізму ринкового саморегулювання активним державним регулюванням базових галузей економіки. Економісти провідних країн прийшли до принципового висновку, що ринковий механізм має бути доповненим механізмом прямого державного регулювання економіки. Завдяки цьому і склався відповідний тандем: ринковий механізм і механізм державного регулювання за умов провідної

---

---

---

---

ролі ринку, котрий регулює сучасну ринкову економіку. У нинішніх умовах державне регулювання ринкової економіки має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення НТП на залізничному транспорті, значне підвищення темпів економічного зростання, створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції на ринку перевезень, завойовування нових позицій на світовому ринку транспортних послуг, позбавлення надмірної диференціації прибутків, підтримка високого рівня соціальних послуг і якості життя населення. Тобто йдеться про необхідність надання ринковій економіці соціально орієнтованого змісту. Як відомо, саме зазначені цілі є домінуючими у системі сучасного державного регулювання ринкової економіки провідних розвинутих країн.

Безпосередньо у галузі залізничного транспорту України очікується необхідність інвестування багатьох проєктів, стимулювання державних закупок рухомого складу та елементів інфраструктури залізниць, науково обґрунтована тарифна політика і, як головний аргумент, державне програмування економіки та залізничного транспорту.

Державне макроекономічне програмування є ключовим моментом розвитку новітніх технологій на залізничному транспорті Японії, США, європейських країн. Запозичення цього досвіду має забезпечити інтеграційні процеси на залізничному транспорті в умовах входження України до СОТ.

*УДК 339.9*

***Кривопішин О. М.***

*Південно-Західна залізниця*

## **ДИНАМІЧНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ – ФУНДАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОСТУ ЗАЛІЗНИЦІ**

Географічне становище і конфігурація напрямків дільниць Південно-Західної залізниці визначають її транзитне значення. У загальному обсязі вантажних перевезень понад 70 % становить транзит і це покладає відповідальність у розрізі міждержавних відносин. Через головні ходи столичної магістралі проходить ряд важливих міждержавних транзитних коридорів (Критський №№ 3,5,9, ОСЖД №№ 3,5,7,8,9).

За приведеними обсягами перевезень залізниця посідає перше місце серед залізниць України. По її магістралях перевозиться кожна третя тонна транзитного вантажу. Близько 90 % перевезень виконується електротягою, питома вага електрофікованих дільниць зростає.

Окрім того, що Південно-Західна залізниця є транзитною магістраллю, вона є і пасажирською. Біля третини від загального обсягу пасажирообігу України забезпечується залізничниками столичної магістралі. Щодобово з вокзалу Київ-Пасажирський відправляються та прибувають близько 100 тис. пасажирів, і цей потік із року в рік зростає.

За останні п'ять років всі об'ємні, якісні та фінансові показники роботи

---

---