

-
-
- ✓ залізнично-автомобільний мостовий перехід через р. Дніпро у Києві (робочий рух поїздів через міст планується відкрити у 2008 р.);
 - ✓ пасажирський вокзальний комплекс станції Дарниця;
 - ✓ тягова підстанція Новоград-Волинський;
 - ✓ перенесення ремонтної бази пасажирських вагонів з ЛВЧД-1 (Київ-пас.) на ЛВЧД-9 (Бахмач);
 - ✓ вагономийний комплекс моторвагонного депо Фастів;
 - ✓ електрична централізація станцій Козятин, Брівки, Біла Церква, Полонне та інші об'єкти.

В плані капітальних вкладень закладено придбання 8 електровозів ДС-3, 39 пасажирських вагонів, 14 одиниць колійної техніки та іншого рухомого складу вкрай необхідного для потреб залізниці.

Більше третини обсягу капітальних вкладень буде направлено в першу чергу на модернізацію 220 км колії, а також рухомого складу.

Південно-Західна залізниця впроваджує всі необхідні заходи щодо реалізації намічених цілей і є впевненість, що вказані завдання будуть виконані.

УДК 656.078.8

Дейпека О. Г., Череватенко О. М.

Українська державна академія залізничного транспорту

ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Розглянуто питання розвитку відносин власності на залізничному транспорті та проблеми формування співвідношення різних форм власності у вантажних, пасажирських, ремонтному господарстві, інфраструктурі та інших підприємствах залізничного транспорту.

Сучасний розвиток національної економіки України характеризується негативними явищами, що склалися внаслідок непродуманої економічної політики. На жаль, ще досі не є визначеними пріоритети щодо подальшого розвитку галузі залізничного транспорту. Надзвичайно проблемним залишається питання пріоритетів форм власності. Про це свідчить досить ємний діапазон підходів, що мали місце протягом останні 15 років відносно визначення доцільності появи різноманітних форм власності або існування виключно державної форми власності в сфері залізничного транспорту.

Звертаючись до досвіду зарубіжних країн із сформованими ринковими відносинами щодо реалізації реформування галузі залізничного транспорту, можна зробити висновок про те, що автоматичне копіювання американської чи європейської моделі не є можливим для України внаслідок цілої низки причин. Для залізничної галузі України має бути розроблений власний механізм розвитку галузі залізничних перевезень, який повинен передбачити економічні підходи до стратегічного прориву на базі реальних технологічних рішень, що забезпечить

формування у галузі стартових умов інтеграційної політики з терміновим виходженням шляхів сполучення держави до Європейської залізничної мережі.

Протягом останніх років із зміною економічних підходів та пріоритетів у галузі залізничного транспорту тісно є пов'язаними адміністративні зміни піраміди керівних та управлінських структур, що не є позитивною передумовою сталого розвитку галузі. У більшості випадків зазначене супроводжується майже повним виключенням із порядку денного продовження реалізації програми попередньої адміністрації, яка потрапляє до категорії «крамольних» і заміни її новою, яка також унаслідок недостатньої тривалості часу опиниться незабаром в аналогічній ситуації. Тривалість часу є аргументом на користь реалізації стратегії, і таким чином, вона є передумовою динамічного розвитку галузі і розширення діапазону форм власності.

Щодо можливостей обов'язкової появи у галузі залізничного транспорту різноманітних форм власності, то це вважається необхідною передумовою сталого його розвитку. Впровадження різних форм власності доцільним є у пасажирському, вантажному та ремонтному господарствах. Конку rentне середовище, представлене приватними підприємствами, має взяти на себе об'єкти соціально-культурного побуту, санітарно-курортного господарства і частково торгівельно-збутової сфери і ремонтної бази. Відносно появи регіональних перевізників заслуговує на увагу досвід ВАТ «РЖД», а також ряду європейських країн. Доцільним вважається розглянути питання проведення експериментального дослідження відносно можливостей приватизації лінійних підприємств галузі. Саме експеримент дозволить виважено оцінити всі «за» і «проти» таких дій. Порівняльна оцінка діяльності різних за формою власності підприємств буде основою для прийняття відповідного рішення щодо подальшої господарської діяльності такого підприємства.

Вважається за необхідне також розглянути питання про диверсифікацію діяльності підприємств залізничного транспорту. Йдеться про пошук шляхів щодо зниження комерційного ризику підприємств, які мають отримати статус юридичної особи. Діапазон можливостей відносно таких підприємств є можливим отримати за рахунок проведення маркетингових досліджень в рамках як Укрзалізниці, так і окремих її підрозділів.

Заслуговує на увагу досвід діяльності на ринку залізничних перевезень приватних компаній-операторів, які досить динамічно розвиваються в сфері вантажних перевезень, особливо тих, що характеризуються високою прибутковістю. Ефективна з економічної точки зору діяльність компаній-операторів рухомого складу забезпечена існуванням нормативно встановлених знижок на перевезення вантажів у власних вагонах. Знижки коливаються в межах від 15 % до 36 %, залежно від виду вагона, роду вантажу і тарифної схеми, що використовуються. Зважаючи на успішну роботу компаній-операторів у вантажних перевезеннях, вважається доцільним залучення їх до сфери пасажирських перевезень, розвитку ремонтної бази залізничного транспорту та освоєння операторськими компаніями ринку послуг з надання локомотивної тяги.

Відповідно у сфері пасажирських перевезень необхідно створити сприятливі умови для функціонування приватних перевізників. Взаємодія з приватними компаніями-операторами має бути організована таким чином, щоб залізнична інфраструктура не була ареною боротьби за вигідну „нитку” графіка, а стала полем спільної роботи з розвитку пасажирського сервісу, стимулювання зростання перевезень.

Приватні операторські компанії можуть підвищувати прибутковість пасажирських перевезень за рахунок розвитку маркетингу, підвищення комфортності, гнучкій тарифній політиці, привабливому розкладу руху, більш раціональному використанні власного рухомого складу та розвитку додаткових послуг, зокрема непрофільних, як готельні, послуги таксі, видовищні заходи, туристичне обслуговування тощо. Також важливим напрямком вважається участь приватних перевізних компаній у проектах щодо розвитку швидкісного і високошвидкісного руху на основі використання різних форм державно-приватного співробітництва.

Таким чином, процеси подальшого утвердження різних форм власності в більшості секторів діяльності залізничного транспорту диктуються як сучасними вимогами, що ставляться до транспортних систем з боку клієнтури, так і відповідними міжнародними стандартами, зокрема європейськими директивами щодо залізничного транспорту.

УДК 338.47

Пена Т. В.

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

ТРАНСПОРТ В СИСТЕМІ ІНТЕГРАЦІЇ ТА СТАЛОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

В работе определено место транспортного комплекса в структуре экономики страны, определена его роль в процессах формирования и функционирования экономического пространства, его первоочередные задачи развития в процессе реализации стратегии устойчивого пространственного развития.

Подальший соціально-економічний розвиток України, його пріоритетність в напрямі обраних орієнтирів і векторів потребує розробки та впровадження стратегії сталого просторового розвитку продуктивних сил, яка визначає шляхи та етапи реструктуризації економіки регіонів в єдиному економічному просторі на основі оптимізації зовнішніх та внутрішніх міжрегіональних зв'язків, основою якої є активізація діяльності транспортної системи.

Сталий просторовий розвиток, який постає як об'єктивна необхідність економічного зростання регіонів, країн та макрорегіонів і носить глобальний характер, є економічно, соціально та екологічно збалансований розвиток територій та їх населених пунктів, спрямований на узгодження формування та функціонування їх економічної, соціальної і екологічної складової на основі використання природних, виробничих, трудових, науково-технічних, інформаційних ресурсів та транспортних мереж. Така модель сталого просторового розвитку передбачає збалансованість продуктивних сил, вирішення соціально-економічних задач при збереженні якості природного середовища.