

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року за № 821
2. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. № 346 // Урядовий кур'єр. – 1998. № 67 – 68, с.7 – 16
3. Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках. Закон України / Відомості Верховної Ради. 2002.- №24.
4. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права у 2-х томах / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України. За ред. Матвіїва І.Б. – К.: ТОВ “НВП Поліграфсервіс”. 2006.
5. Дикань В.Л. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір. наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2005-№ 9-10, с.13-18
6. Дикань В.Л. Становление и развитие транспортной системы путём создания торгово-транспортной сети «DOOR-TO-DOOR» // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції “Проблеми міжнародних транспортних коридорів і Єдиної транспортної системи України”. Коктебель – 2007.
7. Данько М.І., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Юрченко Ю.М. Економіка міжнародних транспортних перевезень. – Х.: ТОВ «Олант», ЧП Чиженко, 2004. – 352 с.
8. Дєєв О. Універсальний документ //Магістраль від 27.02.08 р., - №15.- с.6
9. Михайлов О. Автомобілісти і влада знайшли загальну мову // Транспорт і логістика. - №17-18, 2008.
10. Ільницька Н. Правові системи Європи й Азії // Транспорт і логістика. - №7-8, 2007.

*Рецензент к.е.н., доцент ДІЗТ Стрілець В.І.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.2(477)

## ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ СКЛАДОВІ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н. професор,  
Позднякова Л.О., д.е.н. професор (УкрДАЗТ)*

*Стаття розкриває економічну сутність методологічних основ розвитку залізничного транспорту України у XXI столітті.*

*Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями.* Безбитковий розвиток транспортної галузі, зокрема залізничного транспорту, в умовах світової фінансово-економічної кризи передбачає термінове прийняття адекватних управлінських рішень, які мають забезпечити не лише виживання, а і технологічний прорив останньої з метою стабільного функціонування в умовах

багатополярного світу. Зазначене може бути реалізованим лише за умов прийняття та виконання відповідної стратегії «прориву». Саме стратегія як генеральна програма дій, що визначає пріоритети проблем і ресурси для досягнення мети безбиткового розвитку галузі залізничних перевезень стане дієвим інструментом управління у випадку, коли державні інституції визначають її належне місце, як базової галузі розвитку, що

забезпечує економічну, політичну та геостратегічну незалежність України.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Загальнотеоретичні складові розвитку залізничного транспорту досить широко висвітлені у економічних виданнях останніх років. Заслужують на увагу праці таких вчених, як Бабич В.П., Дикань В.Л., Бараш Ю.С., Аксьонов І.М., Колеснікова Н.М. Останні три захистили дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук [1,2,3]. Проте комплексно проблема пріоритетів розвитку галузі у ХХІ столітті з позицій якісно нових завдань та переосмислення задач навіть поверхнево не визначена. З огляду на зазначене, метою публікації є перша спроба методологічно виділити економічні вектори розвитку галузі під кутом зору очікуваних перемін та якісно нових пріоритетів, що визначають місце залізничного транспорту в умовах глобалізації бізнесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізничний транспорт доцільно розглядати як галузь, що має забезпечити глобальні потреби економіки Світу ХХІ століття, як галузь, що визначить та остаточно закріпить місце і роль України у міжнародному та Євроазіатському розподілі праці, як галузь, що обумовить стабільні міжрегіональні перевезення в рамках Генеральної схеми розвитку і розміщення продуктивних сил України, як галузь, що вирішить дієвість вантажних і соціально значущих пасажирських перевезень, тобто їх пріоритетність на різних ієрархічних рівнях від території тяжіння дирекції до залізниці і держави в цілому.

Пріоритетність галузі залізничних перевезень визначається обставинами, що вже раніше виникали на порядку денному у зв'язку з тим, що практика орієнтації на монопольне право якогось одного виду транспорту неодноразово приводила до негативних наслідків, що проявлялось у суттєвих глобальних потрясіннях. Особливо чітко вище зазначене мало місце на початку 70-х років ХХ століття, що привело світову економіку до енергетичної кризи. А вже у 50-60 роки маршрути руху нафти мали один безальтернативний морський варіант із Близького Сходу до Європи через Червоне море та Суецький канал. Політична криза в наслідок близькосхідного конфлікту призвела до транспортного колапсу на цьому маршруті. Таким чином, орієнтація лише на один вид транспорту і один напрям маршруту не дає гарантію не повтору негаразд, що вже мали місце раніше. Сучасний залізничний транспорт, який вже вийшов за межі континентального, сьогодні і розглядається, як полімагістраль загальносвітового характеру.

Про те, для залізничного транспорту України притаманні деякі проблеми. Проблеми залізничного транспорту – це збитковість пасажирських, особливо приміських перевезень, ситуація з паливно – енергетичними ресурсами, які постійно дорожчають, обвальне старіння основних виробничих фондів, особливо їх активної складової, жорстка конкуренція на ринку перевезень, яка значно зростає у недалекому майбутньому у зв'язку з інтеграцією України до СОТ. Суттєві коливання вартості енергоносіїв – наслідок витратності світової енергетики, яка кожні 10-12 років подвоює свої споживчі характеристики. Причому енергетика до сьогодні зберігає екстенсивний характер розвитку. При збільшенні питомої ваги витрат на розвідку, експлуатацію та транспортування енергоносіїв слід очікувати у подальшому зростання ваги палива та електроенергії у загальних обсягах витрат залізничного транспорту. Паливно – енергетична складова постійно буде важелем коливання тарифів у бік їх зростання на залізничні перевезення.

Збитковість пасажирських, і особливо, приміських перевезень, що в цілому погіршує фінансово – економічний стан галузі залізничного транспорту, негативно впливає на можливості оновлення основних виробничих фондів. Середній вік локомотива і вагона не дає нині передумов для успішного позиціонування залізничного транспорту на ринку перевезень. Нажаль за останні роки він постійно здає свої позиції автомобільному транспорту. Неодноразові спроби реформ та реконструкцій залізничної галузі натикались на протиріччя і неузгодженість позицій керівництва адміністрацій, які надто часто змінювали одна одну без сприймання відповідальності за доведення задекларованих раніше програм. Більша частина оприлюднених реформ «розсипались» ще на стадії обговорення, а непослідовність управлінських кроків керівників галузі, спонукала до неправомірних, а іноді і протиправних дій. Основним і головним питанням було і залишається питання терміновості реформування, адже Україна залишається практично останньою країною в Європі, де ринкові перетворення і реформування не відбулися.

Як відомо, реформування передбачає вирішення кола питань власності на залізничному транспорті. Вже неодноразово мали місце погляди на доцільність визначення місця і ролі монопольного і конкурентного середовища залізничної галузі. Проте, у практичній діяльності все відбувається так би мовити перевернутим «з ніг на голову». У практиці господарювання зарубіжних країн у сфері залізничних перевезень приватизаційні процеси та сфера діяльності приватного бізнесу – це колишні збиткові

підрозділи, підприємства, перевезення. Що ж до України, то не зрозуміло, чому приватизаційні процеси активізуються у сфері прибуткових вантажних залізничних перевезень? Вбачається за доцільне активізувати діяльність приватного бізнесу на ремонтній базі, а також в інфраструктурній складовій галузі.

Інфраструктурна складова є надзвичайно уразливим компонентом залізничного транспорту. Її життєздатність і конкурентоспроможність в цілому забезпечує привабливість залізничних перевезень їх стабільність і комфорт обслуговування споживачів. Разом з цим практично не виведені із площини обговорення питання щодо подолання технологічного відставання інфраструктури залізничного транспорту з точки зору її причетності до тієї чи іншої форми власності. Виходячи зі здорового глузду ті складові інфраструктури, що традиційно були і залишаються збитковими, наприклад, локомотивні та вагонні депо та інші ремонтні підприємства, зв'язок та СЦБ, об'єкти енергопостачання, установи побутового обслуговування та комунального господарства прибутковими у сучасній ринковій системі господарювання бути не можуть. Доцільно терміново визначитись про необхідність розробки програми поступової приватизації цих об'єктів і регламентувати порядок проведення аукціонів і конкурсів виходячи із державних інтересів та із дотриманням відповідної законодавчої бази. Необхідно також визначитись із можливістю диверсифікувати діяльність підприємств галузі з метою суттєвого розширення їх функціонування та отримання гарантій збільшення діапазону послуг та зниження ризиків та невизначеності на ринку послуг.

Пошук шляхів зростання рівня сервісу транспорту та інфраструктурної складової має орієнтуватись на забезпечення вимог вантажовласників та пасажирів, що сьогодні діють у багатьох провідних країнах. Це – дотримання схеми доставки вантажу «точно в термін» та пасажирів до кінцевого пункту призначення (а у багатьох випадках - навіть за межі залізничного пасажирського терміналу – «легка залізниця».) Перспективи зростання транспортної привабливості залізниць можна передбачити за рахунок того, що паливні та екологічні особливості автомобільних перевезень незабаром віддвинуть їх разом з інфраструктурою на другий план. Тому урахування «побажань» користувачів залізничного транспорту щодо сервісу та умов перевезень лише прискорить стрімке зростання активності галузі.

Попит користувача транспортними послугами є невід'ємним компонентом та запорукою активного позиціонування галузі залізничних перевезень. Залізниця має чітко

усвідомити критерії якості перевезень XXI століття. Головним чинником цих критеріїв є уніфікація перевезень не лише в кордонах держави, а і у зовнішньоекономічних сполученнях. Останнє передбачає пошуки можливості суттєвого зростання швидкості руху не лише в межах України, а і у пунктах перетину державного кордону, як це має місце у Європейських країнах. Уніфікація перевізного процесу та швидкість – передумова успішної інтеграції залізниць до Світового транспортного простору. Інтеграція національних залізниць це значні інвестиції в галузь, запорука успішного проведення футбольного чемпіонату Євро – 2012, а у перспективі можливого позиціонування на ринку транзитних залізничних перевезень для забезпечення функціонування Світових транспортних коридорів, а можливо і транзитних потреб зимової олімпіади в м. Сочі (Російська Федерація).

Доцільним є також необхідність ґрунтовних досліджень тих змін географії напрямків та номенклатури вантажів, що будуть мати місце у недалекому майбутньому, адже науково – технічний процес і надалі має вносити значні корективи у галузеву і територіальну структуру Світової економіки. Реальність прогнозів повинна бути підкріплена готовністю залізничного транспорту взяти на себе додаткову відповідальність за своєчасність та якість доставки вантажів та сервісне обслуговування пасажирів, тобто, вже сьогодні необхідно уявляти основні параметри залізничної галузі України середини XXI століття, спрогнозувати пасажирську та вантажну роботу її на 2020, 2030, 2050 роки.

**Висновки.** Таким чином, теоретичні та методологічні складові розвитку галузі залізничних перевезень потребують ретельних економічних досліджень з урахуванням того, що розвиток залізничного транспорту обов'язково має опереджати розвиток матеріального виробництва і сфери послуг створюючи таким чином «резерв» транспортної роботи. Залізничний транспорт має забезпечити конкурентне позиціонування України на ринку ЄвроАзійських та Світових перевезень.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю.С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук: спеціальність 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами» / Ю.С. Бараш. – Харків, 2008. – 37 с.
2. Аксьонов І.М. Створення механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України: автореферат

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 і