

стран и других участников транспортного процесса на базе эффективного использования современных информационно-управляющих технологий.

**УДК 338.49:656.2**

### ФАКТОРИ Й УМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

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

Чому ж саме зараз питання розвитку виробничої інфраструктури постали так гостро у науково-теоретичному і практичному плані? Принаймі, тут можна виділити три моменти.

По-перше, об'єктивний хід господарського розвитку по шляху інтеграції господарства, кооперування; створення господарських комплексів — агропромислового, територіально-виробничого, паливно-енергетичного відбувається тільки на базі спеціалізації і диференціації (як вертикальної, так і горизонтальної) виробничого процесу з метою максимально використовувати «ефект місця». Усе це не може бути реалізоване без наявності і функціонування вже відособленого механізму передачі речовини, енергії, інформації, виробничих навичок і науково-технічних ідей. Іншими словами, інтенсифікація господарства в умовах НТР можлива тільки при подальшому поглибленні територіального розподілу праці, вимагає виділення і відділення від основних виробничих функцій визначеного передавального механізму, «каналів зв'язку», які б забезпечили стики між окремими народно-господарчими блоками. Таким чином, проблема упредметнених зв'язків, що встановлюються на всіх рівнях, зводиться, власне кажучи, до проблеми інфраструктури, точніше — до територіальної організації інфраструктури, що здійснює циркуляцію речовини, енергії та інформації на території.

Мобільність економіки, її здатність швидко адаптуватися до динамічних умов ринку можливі тільки за умов організаційного відокремлення і формування особливих, самостійних галузей інфраструктури, що й забезпечує необхідний, принципово вищий рівень якості допоміжних і обслуговуючих робіт.

Тільки такий комплексний підхід до вивчення елементів і мереж інфраструктури як каналів зв'язку, дає змогу виявити її роль у трансформації виробничої структури господарства, що відображається, з одного боку, у концентрації й укрупненні виробництва і відповідному формуванні інфраструктурних полімагістралей (коридорів), а з іншого боку — спеціалізації і просторовому розосередженні і роздрібненні виробничих функцій і пов'язаною з ним процесом системою фідерних (живильних) мереж, спеціалізованих технічних засобів. В одночас, кожна

галузь господарства (у тому числі й інфраструктурна — така, як транспорт, наприклад) має «свою», інфраструктура яка обслуговує тільки її; що у даному випадку складається зі стабільних фондових елементів.

По-друге, перехід «пострадянської» економіки на рейки ринкового господарства супроводжується посиленням орієнтації на кінцевий результат, на споживача. Звідси в господарчій тріаді «виробництво-розподіл-споживання» стали змінюватися акценти, по-новому постає проблема зв'язків, реалізації — залежно від ступеня задоволення потреб як суспільних, так і індивідуальних.

Що стосується транспортної інфраструктури, то підвищення її ролі на сучасному етапі пов'язане з різким підвищенням вимог різноманітної клієнтури до якості інфраструктурної забезпеченості, відбувається відома диференціація і спеціалізація послуг, підсилюється «адресність» інфраструктурного забезпечення. Разом з тим, чим вищий рівень розвитку транспортної інфраструктури, тим більшою мірою надає її «видима» роль. Її наявність і безперерйне функціонування стає «природним», залежність від територіальної структури господарства слабшає.

**УДК: 656.2.001.73:338.47**

### УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ УКРАЇНИ

*Ейтуніс Г. Д., д.е.н., начальник адміністративної  
служби (Південно-Західна залізниця)*

Для України розвиток транспортної системи має ключове значення. За умови реформування економіки України, широкого її включення до системи світових господарських зв'язків необхідно буде вирішувати складні проблеми адаптації транспортного комплексу держави до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечення зростаючих вимог до якості й ефективності транспортних послуг. Саме це потребує реформування системи управління транспортом, до основних принципів якого належать:

- розмежування функцій державного управління та управління підприємств ТДК;
- розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління в об'єднаннях підприємств переважно на комерційній основі.

На залізничному транспорті обов'язковою умовою реформування управління є збереження єдиної системи залізничного транспорту України як цілісного виробничо-господарського комплексу. Для розмежування функцій державного і господарського управління передбачається створення на базі