

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

Державної адміністрації залізничного транспорту, залізниць та підпорядкованих їм підприємств господарюючого суб'єкта з передачею функцій, що відносяться до державного управління від Укрзалізниці до Міністерства транспорту.

В системі залізничного транспорту здійснюється поступовий розподіл монопольного і конкурентного або потенціально-конкурентного секторів. При цьому, державне регулювання тарифів і цін на послуги повинно зберігатися у монопольному секторі. В конкурентному секторі здійснюється поетапна лібералізація ціноутворення.

Вирішується питання забезпечення доступу компаній-операторів до виробничої інфраструктури залізничного транспорту на рівноправній основі, збереження у складі новостворюваного суб'єкту господарювання об'єктів соціальної сфери, які необхідні для забезпечення соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Основні функції новостворюваного суб'єкту господарювання:

- управління перевізним процесом;
- утримання об'єктів інфраструктури;
- організація і контроль за фінансово-господарською діяльністю підрозділів, що входять до його складу;
- розробка і реалізація єдиної технічної, інвестиційної та соціальної політики;
- надання компаніям-операторам послуг з користування інфраструктурою.

На автомобільному транспорті одним з першочергових завдань є вдосконалення регіонального управління автомобільним транспортом на базі створення системи контролю за рухом транспортних засобів та якістю транспортних послуг, яка повинна забезпечуватись міськими, районними та регіональними центральними диспетчерськими службами. Підлягає розробці та впровадженню система державної підтримки мобілізаційної готовності автотранспортних підприємств.

На авіаційному транспорті необхідно продовжити розвиток системи ліцензування і регулювання ринку повітряних перевезень та державного нагляду за виконанням вимог з безпеки польотів і авіаційної безпеки усіма учасниками авіаційної діяльності. Продовжити процеси розділу функцій державного та господарського управління авіаційними підприємствами з часткою державної власності. Необхідно перетворити національну систему сертифікації авіаційної техніки в повномасштабну, незалежну від закордонних науково-експериментальних центрів.

В дорожньому господарстві з метою подальшого розмежування функцій державного та господарського управління в дорожньому комплексі передбачається реформування державної корпорації "Укравтодор" в центральний орган для забезпечення інтересів

держави як власника автомобільних доріг та контролю за ефективним використанням фінансових ресурсів дорожніх фондів.

На морському транспорті з метою розмежування функцій державного та господарського управління зосередити в Укрморрфлоті функції з управління державним майном та регулювання підприємницькою діяльністю на морському транспорті незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості.

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом.

УДК 330.142.211:656.2

ДО ПИТАННЯ ОЗДОРОВЛЕННЯ Й РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-КОЛІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Єрьоміна М.О., к.е.н., ст. викладач(УкрДАЗТ)

Вирішення ряду питань стосовно оздоровлення й розвитку транспортно-шляхового комплексу дозволило б забезпечити потреби національної економіки в перевезеннях та провести глибокі перетворення транспортної системи країни з метою її поетапної інтеграції до загальноєвропейської і світової транспортних систем.

Однак, однією з проблем, які потребують невідкладного вирішення, є існуюча ще з 80-х років тенденція фізичного спрацювання і морального старіння інфраструктури транспорту і парку транспортних засобів, які пов'язані з порушенням норм відтворювального процесу. На сьогоднішній день в Україні 56% основних фондів залізничного транспорту зношені. Ступінь зношеності рухомого складу – 68%, а відновлення і модернізація галузі фінансуються не більш ніж на 30-40% від необхідного. Але для модернізації галузі потрібні істотні кошти.

Таким чином для вирішення цієї проблеми необхідно розробити комплекс заходів, які мають включати у себе і корегування