

СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВІ ПРОБЛЕМИ

В.М. КАРПОВ,
к.е.н., Інститут економіки та прогнозування України НАН України

Економічні та історичні передумови формування транспортної інфраструктури України

У статті розглянуті економічні та історичні передумови формування вітчизняної транспортної інфраструктури, досліджені сучасні проблеми її розвитку та запропоновані шляхи їх подолання.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, проблеми розвитку галузей інфраструктури, проблеми розвитку.

В статье рассмотрены экономические предпосылки формирования отечественной транспортной инфраструктуры, исследованы современные проблемы ее развития и сделаны предложения по их преодолению.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, проблемы развития отраслей инфраструктуры, проблемы развития.

There are the considered economic pre-conditions historical forming of domestic transporting infrastructure in the article, research modern problems of its development and offered ways of their overcoming.

Постановка проблеми. Сучасний стан транспортної інфраструктури не відповідає вимогам європейських та світових нормативів та стандартів. У статті досліджуються базові умови, за яких формувалася транспортна інфраструктура країни, та її вплив на подальший розвиток економіки країни.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Питання становлення транспортної інфраструктури розглядалися та досліджувалися в наукових працях вітчизняних вчених,

таких як О.О. Бакаєв [1], Ю.Ф. Кулаєв [2], А.М. Новікова [3], Г.М. Кірка [4], Ю.М. Цветов, М.М. Толкачева, Л.А. Мартинова, Л. Макаренко [5], А.І. Чупров [6], К.П. Шекфельд, В.А. Іваницький, [7], В.І. Якунін [8].

У дослідженнях були висвітлені основні етапи, економічні та технічні проблеми становлення залізничного транспорту в умовах ринкової економіки, визначені проблеми, які були пов'язані із становленням транспортної інфраструктури країни, чинники негативного та позитивного впливу на її розвиток, висвітлені проблеми сьогодення. Але автори досліджень розглядали процес формування транспортної інфраструктури під різними кутами зору та в різних напрямках діяльності тих чи інших видів транспорту, не розглядаючи їх як транспорту систему, яка має забезпечити єдність та комплексність обслуговування транспортними послугами всього національного господарства.

Стаття спрямована на комплексний аналіз основних чинників розвитку транспортної інфраструктури в контексті історичних та економічних аспектів її розвитку та підвищення ефективності забезпечення транспортними послугами національного господарства України.

Метою статті є дослідження економічних передумов формування вітчизняної транспортної інфраструктури, чинники, що мали свій вплив в період її становлення, вивчення проблем, набутих в період незалежності держави та розробка шляхів їх подолання.

СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВІ ПРОБЛЕМИ

Виклад основного матеріалу. Вітчизняний транспортний комплекс посідає стратегічно важливе місце в сучасній економічній системі України. З одного боку, він є досить прибутковою галуззю національного господарства, яка забезпечує суттєвий вклад в валовий внутрішній продукт, значну частину бюджетних надходжень та зайнятість населення, з іншого – транспорт є тією інфраструктурною підсистемою, яка формує господарські зв'язки між суб'єктами вітчизняної економіки. Він сприяє інтегруванню окремих підприємств в єдиний господарський виробничий комплекс та є одним із основних чинників, що впливають на конкурентоспроможність вітчизняних товарів.

Двоїста природа транспортного комплексу є визначальним чинником того, що стан його розвитку та актуальні проблеми здійснюють мультиплікативний вплив на макроекономічну ситуацію в державі. Через це аналіз проблем даного сегменту економіки та розробка інструментів їх вирішення були і залишаються досить актуальними темами впродовж останніх років. Особливо відчутно проблеми транспортного комплексу почали проявлятися в 2004–2009 роках, проте в їх основі лежать чинники, що своїм корінням сягають періоду становлення вітчизняної транспортної інфраструктури.

Після проголошення незалежності у 1991 році Україна отримала значну частку транспортного потенціалу колишнього СРСР. Оскільки вона формувалася як складова загальносоюзної та з самого початку створювалася для вирішення загальноекономічних задач єдиного господарського комплексу СРСР, вітчизняна транспортна інфраструктура не змогла гармонічно інтегруватися в рамки нової моделі української економіки. Це було обумовлено такими чинниками:

- транспортна система України в рамках СРСР інтегрувала передусім загальносоюзний господарський комплекс, а не внутрішньоукраїнський, через що після суттєвого послаблення господарських зв'язків між республіками, транспортна інфраструктура між ними і Україною виявилася недостатньо завантаженою;

- у рамках СРСР транспортна система України мала чіткий експортноорієнтований вектор. Вона була основним каналом, через який проходили поставки товарів СРСР в західному напрямі. Через це після різкого звуження експорту ці потужності виявилися не затребуваними. Натомість Україна потребувала формування каналів імпорту, які, навпаки, характеризувалася слабким розвитком;

- парк вантажних вагонів, загальний тоннаж торговельних суден та потужності вітчизняних портів, в Україні виявилися профіцитними через стрімке падіння ВВП та обсягів промислового виробництва. Внаслідок цього склалася необґрунтована впевненість державної влади в нераціональності інвестування в модернізацію та розширення потужностей транспорту;

- у СРСР пріоритетною функцією транспортного комплексу чітко визначалася інфраструктурна, внаслідок чого він мав статус обслуговуючої галузі, ключовим завданням якої

було забезпечення інтегрування товарних потоків держави в єдиний економічний механізм, а не отримання прибутку.

Таким чином, Україна отримала потужний, проте географічно і функціонально розбалансований транспортний комплекс, який мав очевидний профіцит потужностей, проте не міг забезпечити раціональне функціонування господарських зв'язків в межах країни. Формування єдиної транспортної системи із залишків інфраструктури колишнього СРСР потребувало певного часу та активної участі державної влади. Крім того, до проблем, які успадкувала транспортна інфраструктура від колишньої влади, додалися нові проблеми та тенденції розвитку, що виникли в результаті переходу економіки до ринкових відносин та відбилися на стані розвитку транспорту.

Після набуття Україною незалежності в 1991 році та у зв'язку з проведенням ринкових реформ і зміною форм власності на основі акціонування й приватизації частини транспортних засобів, забезпечення єдності транспортного комплексу піддається серйозному випробуванню. Основою для цього став наголос на тому, що не єдність та ефективність, а конкуренція, в тому числі між видами транспорту, є двигуном формування ринкових відносин.

Виходячи з реалій розвитку економіки України транспортний комплекс набув нових проблем та тенденцій, які відбилися на його сучасному стані. Головними чинниками, що вплинули на його розвиток, стали:

1. Прийняття у 1991 році Декларації про державний суверенітет України і закону про її економічну самостійність докорінно за останні роки змінило рівень економічного розвитку країни і характер виробничих відносин, орієнтованих на ринкову економіку. При цьому головною рисою цього періоду є формування основ принципів нової економіки при майже повному руйнуванні адміністративно-командної системи економічних відносин.

Нині понад 85% від загального обсягу реалізованої промислової продукції виробляється недержавними підприємствами, що свідчить про докорінну зміну у формах власності та формуванні фундаменту ринкової економіки.

2. Докорінні зміни виробничих відносин у першому десятилітті супроводжувалися глибинними процесами руйнування продуктивних сил, розвалом багатьох галузей економіки. Країна переживала тривалу економічну кризу. За роки кризи (1990–1999) обсяг ВВП зменшився на 59,2%, промислової продукції – на 48,9%, сільськогосподарської – на 51,5%. Різко погіршилося соціально-економічне становище населення країни. Економічна криза найбільш відчутно вплинула на транспортний сектор економіки. Обсяги транспортної роботи за цей період скоротилися більш ніж у 4,0 раза з усіма впливаючими негативними наслідками.

Характерною рисою розвитку України після проголошення її незалежності (крім різкого зменшення обсягів виробництва та зниження життєвого рівня населення) є високий рівень зовнішньої орієнтації, що робить економіку держави залежною від кон'юнктури світового ринку, змушує націо-

нальні можливості щодо сталого економічного зростання. Обсяги експорту в Україні становлять 46,3% ВВП, водночас понад 48% ВВП становить імпорт. Економіка України на 94,3% пов'язана із зовнішньоторговельним оборотом.

Високий рівень зовнішньої орієнтації економіки України докорінним чином змінив характер транспортно-економічних зв'язків, перетворивши їх основну частину на категорію міжнародних: експортних, імпортних і транзитних.

Україна здійснює зовнішню торгівлю з країнами всіх континентів, але майже 60% загального зовнішнього товарообороту припадає на десять країн: Російську Федерацію, Німеччину, США, Туреччину, Італію, Білорусь, Туркменістан, Китай, Польщу, Угорщину – тобто в напрямі Захід – Схід та фактично відсутні транзитні потоки в напрямку Південь – Північ.

Основні напрями зовнішньоторговельних зв'язків і транзитних перевезень безпосередньо впливають на особливості їх транспортного забезпечення. Так, із країнами СНД формується близько 45% зовнішньоторговельного обороту (експорт – імпорт) України та близько 97% транзитних вантажопотоків, реалізація яких виконується в основному двома видами транспорту – залізничним і трубопровідним, які за економічними та техніко-технологічними умовами не є конкурентними між собою. Близько 20% зовнішньоторговельного обороту України припадає на європейські країни, транспортне забезпечення яких здійснюється в основному залізничним транспортом, і частково річковим та автомобільним.

На решту країн припадає майже 35% зовнішньоторговельного обороту України, транспортування товарів здійснюється, як правило, у змішаному сполученні за участю водного транспорту. Близько 25% транзитних потоків вантажів транспортується також у змішаному сполученні за участю залізничного та водного транспорту. Таким чином, трубопровідний, морський і річковий транспорт фактично повністю зайняті на обслуговуванні зовнішньоекономічних зв'язків України та транзитних потоків вантажів. На залізничному транспорті питома вага таких перевезень становить близько 32%. Незначний обсяг міжнародних перевезень (майже 4%) виконує автомобільний транспорт. Треба зазначити, що основними перевізниками вантажів міжнародного транзиту територією України, в тому числі у змішаному сполученні за участю водного транспорту, є залізничний та трубопровідний транспорт.

У цих умовах основним системоутворюючим компонентом у структурі економіки України, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та збільшення її ролі у міжнародному розподілі праці є залізничний транспорт. Це фактично єдиний вид транспорту, що забезпечує міжгалузеві, міжрегіональні та міжнародні транспортно-економічні зв'язки, а також транзитні потоки вантажів і пасажирів без наявності конкуренції з боку водного (морського та річкового) й автомобільного транспорту.

Незважаючи на значне зниження обсягів перевезень вантажів та пасажирів, транспортний комплекс України в

умовах різкого зростання частини міжнародних перевезень у загальному обсязі перевезень потребує серйозної реструктуризації, оновлення основних фондів, удосконалення технології перевезень і підвищення якості транспортно-експедиторських послуг відповідно до вимог ринкової економіки, європейських і світових стандартів якості у цій галузі. Особливо актуальною є проблема інвестування транспортного сектора економіки, вартість основних виробничих фондів якого становить близько 13% загальної вартості виробничого потенціалу країни.

Вирішення питань структурної перебудови транспортного сектора економіки України, навіть в умовах зниження обсягів перевезень, потребує значних капітальних вкладень для підтримання його працездатності та підвищення якості транспортного обслуговування. Сучасний рівень інвестування розвитку транспорту не перевищує 20% від потрібного обсягу, що веде до прискорення кризи основних фондів, і перш за все їхньої активної частини (рухомого складу), рівень зношення яких вже перевищує критичну величину та досягає 70–85%.

Слід зазначити, що в умовах дефіциту фінансових ресурсів формування міжнародних транспортних коридорів є одним із головних стратегічних напрямів економічної та соціальної політики в Україні. Вони забезпечують розвиток зовнішньоторговельних зв'язків, які є основним джерелом валютних надходжень до платіжного балансу України та сприяють утвердженню України як транзитної держави.

Особливо погіршився фінансовий стан морського, залізничного та авіаційного транспорту, що виключає можливість самофінансування їхнього розвитку навіть на рівні мінімальних вимог забезпечення працездатності. В цих умовах виникла потреба віднайти нетрадиційні рішення щодо джерел фінансування розвитку транспортного комплексу України як у цілому, так і для створення міжнародних транспортних коридорів зокрема.

Фінансування транспортної інфраструктури в більшості випадків зводилося до забезпечення підтримки її поточної діяльності. Крім того, загальний спад у промисловості спричинив зниження попиту на послуги перевізників, а інвестиції держави в розвиток транспортної інфраструктури різко скоротилися (рис. 1).

Зменшення обсягів інвестицій в транспортний комплекс та уповільнення його розвитку стало причиною того, що національна транспортна інфраструктура виявилася нездатною оперативно розширити свою пропускну спроможність та задовольнити запити вітчизняних виробників. Проблеми виявлялися як в неповній завантаженості виробничих потужностей економіки, так і у втраті потенційних прибутків підприємств транспортного комплексу.

Під впливом суб'єктивних та об'єктивних чинників завантаженість транспортної інфраструктури за 90–ті роки ХХ ст. скоротилася в 3–8 разів. Зокрема, в 2000 році порівняно з 1990 роком обсяги вантажних перевезень залізничним

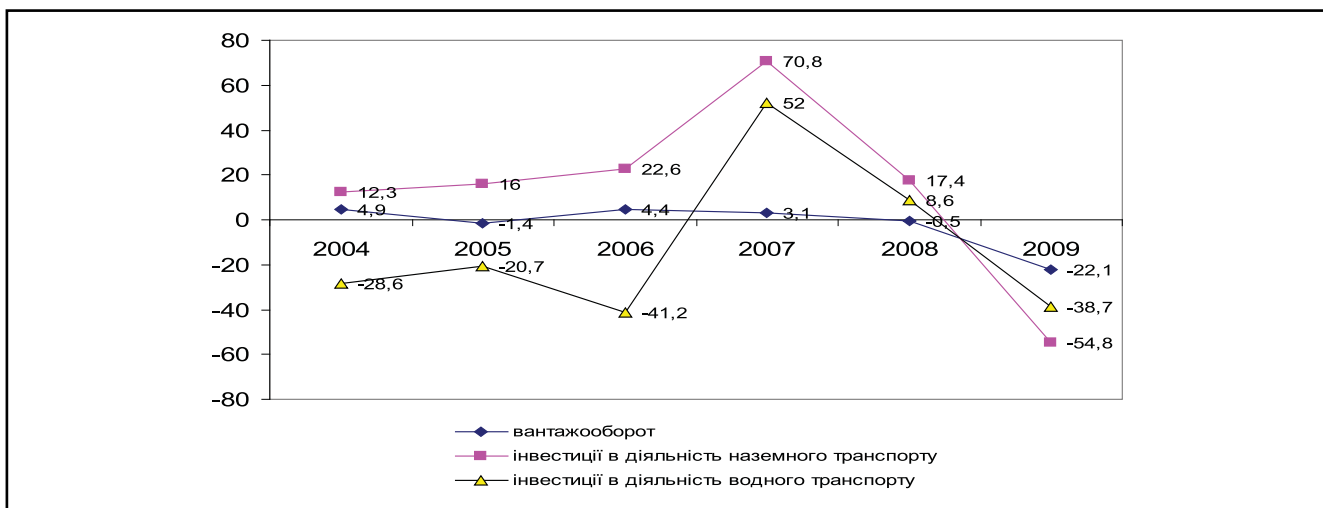


Рисунок 1. Інвестиції та вантажообіг (% до попереднього року)

Джерело: Держкомстат.

транспортном скоротилися в 2,7 раза, автомобільним – в 5,2, морським – в 8,5, річковим – в 8 разів.

Різкий спад обсягів вантажних перевезень можна розглядати як закономірний процес звуження пропускної здатності вітчизняної транспортної інфраструктури і виведення з експлуатації надлишкових потужностей. Проте, якщо кількісний показник наявності вагонів, суден, автопарку дійсно перевищував потреби України, то питання якості транспортної інфраструктури було актуальним для держави вже з початку 1990-х років.

Зокрема, в 1994 році ЄС відмовився пропускати українські вагони на свою територію через невідповідність стандартам якості. Аналогічних санкцій зазнали і вітчизняні автоперевізники, екологічні характеристики транспортних засобів яких не відповідали директивам ЄС та правилам ЄЕК ООН.

Ринкові реформи, що стартували в 1990-х роках, практично не зачепили транспортну інфраструктуру, яка не перетворилася на прибутковий вид економічної діяльності. Її пріоритетними завданнями залишалися наповнення державного бюджету, забезпечення населення дешевими послугами та підтримка промисловості за рахунок занижених тарифів на обслуговування вантажів. Аналогічна ситуація спостерігалася і в першій половині нинішнього десятиліття. Доки транспортна інфраструктура задовольняла запити економіки за рахунок радянських потужностей, уряд не приділяв їй достатньої уваги.

Проте починаючи з 2000 року вітчизняна економіка почала нарощувати обсяги виробництва, що відповідно підвищувало попит на послуги транспортної інфраструктури. Різновекторний розвиток реального сектору економіки та транспортного комплексу став причиною виникнення «слабких місць» у транспортних комунікаційних каналах. Через це уповільнювалися як товарні потоки в межах України, так і зовнішньоекономічні господарські зв'язки. Починаючи з другої половини нинішнього десятиліття ці проблеми стали настільки гострими, що трансформувалися із локальних га-

лузевих диспропорцій у стримуючий фактор економічного зростання України.

При цьому необхідно визначити, що на даний момент Україна все ще має досить потужну транспортну інфраструктуру, яка за багатьма параметрами випереджає навіть європейські системи.

За вантажообігом залізничний транспорт України займає перше місце у порівнянні з країнами ЄС, автомобільний поступається багатьом країнам, зокрема Німеччині, Іспанії, Франції, Італії, Польщі (рис. 2).

Експорт послуг України у 2009 році становив \$9,6 млрд., з них транспортних послуг – \$6,3 млрд. (65,7%). При цьому частка транспортних послуг у структурі імпорту послуг становить 19,3%, що повністю забезпечило позитивне сальдо торгівлі послугами в розмірі \$4,4 млрд. та вплинуло, у свою чергу, на зменшення розміру від'ємного сальдо зовнішньоторговельного обороту товарів у 3,2 раза у порівнянні з 2008 роком.

Найбільші обсяги експорту вантажів за основними видами транспортування у 2009 році розподілялися таким чином: залізничними вагонами – 45,4%, вантажними автомобілями – 4,3%, морськими суднами було перевезено 1,3% від загального обсягу експорту товарів. Серед основних видів транспортування, якими ввозились товари в Україну, значна частка припадала на трубопровідний транспорт – 54,1%, залізничний – 26,3, автомобільний – 7,9% від загального обсягу імпорту вантажів.

У порівнянні з європейською, транспортна система України виглядає дещо розбалансованою. Зокрема, на відміну від європейського вітчизняний транспортний комплекс характеризується розширеною часткою залізниць в загальному обсязі перевезень та значно меншою роллю водного транспорту (рис. 3).

Дана диспропорція обумовлена такими чинниками:

– домінуванням перевезення в Україні насипних та навалювальних вантажів, які за технологічною специфікою опти-

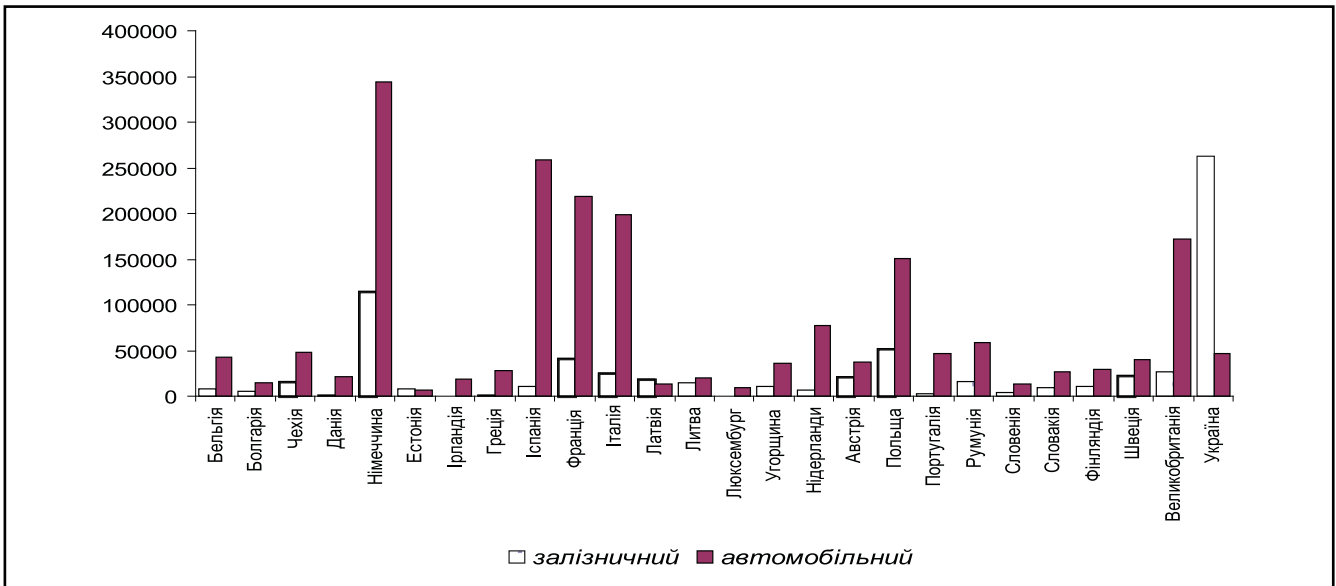


Рисунок 2. Вантажообіг залізничного та автомобільного транспорту України та країн Європейського Союзу, млн. ткм
Джерело: www.ec.europa.eu

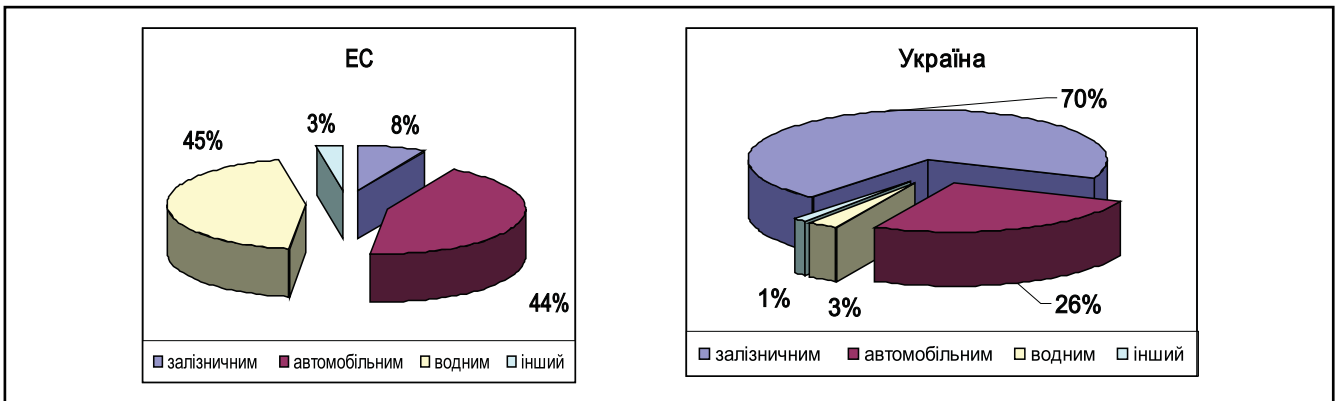


Рисунок 3. Порівняльна характеристика вантажоперевезень за видами транспортування
Джерело: Держкомстат.

мально транспортувати залізничним транспортом. Основними об'єктами вантажоперевезення є металопродукція, руди, вугілля, кокс, вапняки, будівельні матеріали та зернові;

- масштабністю вантажів: основні клієнти Укрзалізниці, передусім металургійні, вугільні, гірничі, аграрні, машинобудівні підприємства, як правило, транспортують свою продукцію великими партіями, що в межах країни за відсутності розгалуженої системи водних шляхів раціонально організувати за допомогою залізниці;

- залізниці є швидким та прямим каналом сполучення з країнами пострадянського простору, які займають значну долю в зовнішньоторговельному обороті України. При цьому з більшістю з них в Україні відсутні прямі водні канали сполучення;

- стримуванням урядом до 2005 року тарифів на перевезення Укрзалізницею, що робило залізничний транспорт порівняно дешевим способом транспортування вантажів;

- штучним обмеженням розвитку потенціалу водного транспорту через наявність значних бюрократичних перешкод, неадекватну тарифну політику та відсутність стратегії виведення галузі з кризи;

- різким скороченням за останні двадцять років морського та річкового торгового флоту, що обумовлено як виведенням із експлуатації старіючих суден, так і переходом багатьох суден під прапори інших країн;

- скороченням майже вдвічі річкових судноплавних шляхів сполучення;

- відносно низьким попитом на перевезення продукції дрібними партіями, високими цінами на пальне, відсутністю якісних доріг, що в загальному підсумку стримує розвиток автомобільного транспорту.

Структурний дисбаланс вітчизняного транспортного комплексу в порівнянні з європейською моделлю в значній мірі є об'єктивним і навряд коли-небудь буде вирівняний. Це обумовлено як природними умовами України, так і специфічною конфігурацією національного господарства, інтегруючим та комунікаційним каналом якого є залізниці.

Водночас нереалізований потенціал водного транспорту є проблемою, характер якої визначається не об'єктивними економіко-географічними чинниками, а, передусім, неефективністю державної політики в даному напрямку. Варто відмітити, що

Обсяги перевезення вантажів усіма видами транспорту у 2010 році

	Перевезено вантажів		Вантажообіг	
	млн. т	у % до 2009 року	млн. ткм	у % до 2009 року
Усіма видами транспорту	755,3	108,5	404572,9	106,4
в тому числі:				
залізничним	432,5	110,5	218037,6	111,1
автомобільним	158,2	112,0	38697,2	113,8
водним	11,1	113,0	9014,5	113,3
трубопровідним	153,4	99,3	138445,4	97,6
авіаційним	0,1	102,6	378,2	107,8

Джерело: Держкомстат.

в Україні існує значний попит на перевезення водними шляхами, який на даний момент все ще не знаходить адекватної пропозиції. Відтак говорити про структурний дисбаланс транспортного комплексу необхідно в контексті штучного зменшення ролі водного транспорту та в певній мірі, автомобільного.

Починаючи з середини нинішнього десятиліття в Україні відмічається значний прогрес у розвитку транспортного комплексу, який, щоправда, був призупинений економічною кризою, яка призвела до скорочення обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту. У 2008 році загальний вантажообіг усіх видів транспорту становив 491,7 млрд. ткм, що на 0,2% менше, ніж за 2007 рік.

Через вичерпання можливості оперативного розширення пропускної здатності вітчизняних залізниць певний імпульс для розвитку отримав автомобільний транспорт. Підприємствами даного виду транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2008 рік було перевезено 186,6 млн. т вантажів, що на 10,3% більше порівняно з 2007 роком, та виконано вантажообіг у обсязі 37,4 млрд. ткм, який зріс за цей період на 27,3%. Як показано на рис. 5, в останні роки відмічається стійка тенденція до випереджаючого зростання обсягів перевезення цим видом транспорту. Позитивні тенденції автотранспорту обумовлені його орієнтацією на внутрішні перевезення товарів. Оскільки галузі вітчизняної економіки, які були орієнтовані на внутрішній ринок, закономірно виявилися більш стійкими до економічної кризи, відповідно, й частина транспортної інфраструктури, яка орієнтована на них, постраждала значно менше.

Вітчизняний морський та річковий торговельний флот у 2008 році, навпаки, продемонстрували найгіршу динаміку. Обсяги перевезення вантажів водним транспортом зменшилися на 19,6%. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту порівняно з 2007 роком зменшилися на 25,5%, морського транспорту – на 9,8%. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 7,3%, річковим – на 21,7%. У той же час обсяг переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 4,4% і становив 184,2 млн. т.

Переробка експортних вантажів збільшилася на 17,9%, імпорتنих – на 12,2%, внутрішнього сполучення скоротилася на 17,6%, транзитних вантажів – на 4,1%. Кількість оброблених суден (закордонних та інфракт) – зросла на 7,2% і становила 21,3 тис. одиниць.

Проте вітчизняна статистика не може дати об'єктивної картини, оскільки більша частина торговельного флоту зареєстрована під іноземними прапорами. Про різке зростання водних вантажних перевезень опосередковано може свідчити динаміка обробки вантажів портами України. В період 2005–2008 років обсяг перероблених вантажів морськими та річковими портами України виріс на 21%, що свідчить про достатньо високу динаміку збільшення обсягів перевезення вантажів водним транспортом. Проте економічна криза призвела до їх скорочення у 2009 році на 7,4% у порівнянні з 2008 роком. Тенденція падіння обсягів перероблених вантажів морськими та річковими портами спостерігається і у 2010 році.

Помірну динаміку розвитку продемонстрував залізничний транспорт, ситуація в якому в значній мірі залежить від стану вітчизняної промисловості. Обсяги перевезення вантажів залізницями у 2008 році порівняно з 2007 роком зменшилися на 3,0% (падіння обсягів промислового виробництва за відповідний період становило 3,1%), у тому числі відправлення вантажів – на 3,9%.

У 2010 році відбулося поступове поживлення економіки країни, підприємствами усіх видів транспорту перевезено 755,3 млн. т вантажів, що на 8,5% більше, ніж у попередньому році, загальний вантажообіг становив 404,6 млрд. ткм, що на 6,4% більше, ніж у 2009 році (див. табл.).

Як видно з таблиці, у 2010 році спостерігається тенденція до збільшення обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного. Найбільші темпи зростання вантажообігу демонструють автомобільний (13,8%) та водний (13,3%) види транспорту. Вантажообіг залізниць у 2010 році порівняно з 2009 роком збільшився на 11,1%, у тому числі відправлення вантажів – на 10,5%.

У той же час обсяги переробки вантажів у торговельних і рибних портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшилися на 4,7% у порівнянні з 2009 роком і становили 154,3 млн. т.

Незважаючи на певне зростання обсягів перевезень, проблеми, які стоять перед транспортною інфраструктурою, не усунуті, а лише тимчасово знівельовані.

Висновки

Тому, підсумовуючи вищевикладене, треба відмітити, що стан транспортної інфраструктури не відповідає сучасним

вимогам її функціонування та не забезпечує єдності транспортної системи.

На сучасному етапі виникла нова сукупність взаємопов'язаних загальнодержавних проблем забезпечення комплексного розвитку та раціонального функціонування транспортної інфраструктури України, для усунення яких мають бути вирішені такі основні наукові та практичні завдання:

- визначення як внутрішніх, так і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, що ґрунтуються на перспективі економічного розвитку України;

- забезпечення технічного розвитку та модернізації транспорту та створення системи економіко-фінансового їх супроводження;

- визначення джерел постачання для транспорту паливно-енергетичних ресурсів, рухомого складу, технічних засобів та обладнання з урахуванням можливостей конверсії, імпорту, перепрофілювання діючих потужностей;

- здійснення приватизації та роздержавлення, зміна форм власності підприємств транспорту та вдосконалення організаційних структур;

- кадрове забезпечення транспортного комплексу, наукове та інформаційне забезпечення комплексного та ефективного розвитку і функціонування транспорту;

- соціальний розвиток у транспортній галузі;

- забезпечення мобілізаційної готовності транспортних підприємств і транспортної системи в цілому;

- вирішення екологічних проблем на транспорті завдяки створенню відповідної системи державних стандартів України, що нормують екологічні показники транспортних засобів;

- створення технічних, економічних, організаційних та правових умов для переведення інформаційної технології транспорту на функціонування в режимі міжнародних стандартів за системою національних рахунків;

- створення високоефективної організаційної структури та системи управління транспортним комплексом України, що забезпечують:

- зовнішньоекономічну та міжнародно-правову діяльність в області транспорту;

- мобілізацію резервів та економію ресурсів транспорту;

- екологічно безпечну роботу транспорту;

- безпеку руху та перевезення безпечних вантажів, а також організацію польотів та мореплавання;

- сприяння розвитку та вдосконаленню транспортного обслуговування, що надається приватним сектором;

- створення умов для розвитку конкуренції.

Усі ці завдання стосуються питань економіки, техніко-технологічного розвитку та управління транспортом, які мають виконувати інтегруючу роль у створенні та функціонуванні ефективної транспортної інфраструктури країни.

Література

1. Бакаев А.А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование / [А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, Ю.А. Кутах]. Наземные виды транспорта. – К.: КУЕТТ, Т. 1. – 2003.

2. Кулаев Ю.Ф. Экономика железнодорожного транспорта: навч. посіб. / [Ю.Ф. Кулаев] – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2006.

3. Новікова А.М. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. – Тов. Дорадо-Друк, м. Сквиря, Київська обл.

4. Кірпа Г.М. Залізничі України: історичний нарис. – Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001.

5. Цветов Ю.М. Железнодорожный транспорт Украины та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко та ін.]. – К.: Ред.-видав. центр Державного економіко-технічного університету транспорту, 2008.

6. Чупров А.И. Из прошлого российских железных дорог. – М., 1999.

7. Шекфельд К.П. Развитие системы содержания инфраструктуры // Железнодорожный транспорт. – 2008. – №4.

8. Якунин В.И. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г. – инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране / В.И. Якунин // Железнодорожный транспорт. – 2007. – №12.

Н.О. СИМЧЕНКО,
д.е.н., доцент кафедри менеджменту, НТУУ «КПІ»

Соціально відповідальна діяльність керівника: сутність, принципи та мотиви реалізації

У статті розглянуто сутнісні аспекти соціально відповідальної діяльності керівника в організації. Досліджено сукупність мотивів забезпечення соціально відповідальної діяльності керівника крізь призму реалізації його потенціалу успіху як сукупності компетенцій.

Ключові слова: соціальна відповідальність, соціально відповідальна діяльність керівника, компетенції керівника.

В статье рассмотрены существенные аспекты социальной ответственности деятельности руководителя в органи-