

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 Укрморрічфлоті 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

амортизаційної політики, забезпечення розвитку конкурентного середовища в транспортному комплексі з метою підвищення його інвестиційної привабливості та необхідно забезпечити погоджений розвиток залізничного транспорту з автомобільним, авіаційним та автотранспортом із застосуванням взаємовигідних схем співробітництва.

Так ж потужної підтримки в оздоровленні транспорту, слід очікувати від широкого використання транспортних комунікацій України, що забезпечить отримання значних валютних надходжень від експорту транспортних послуг. А вигідне геополітичне розташування України надає можливості міждержавного транзиту через українську територію, що є великим, але майже нереалізованим національним ресурсом.

Таким чином, відтворення основних фондів залізничного транспорту України завдяки вище переліченим заходам дозволять країні вийти на принципово новий рівень свого розвитку та стати значною складовою загальноєвропейської і світової транспортних систем.

УДК 656.2:338.47:658

### УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Задоя В.О., аспірант (ДНУЗТ)*

Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття та світова фінансово-економічна криза 2008-2011 років викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні в належному стані матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально-значущі пасажирські перевезення залишилась. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не надавалися кошти на придбання пасажирського рухомого складу та не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

З усіх видів пасажирських залізничних перевезень у найбільш критичному стані знаходяться приміські перевезення, оскільки їх збитковість коливається в межах 86 – 88 %.

Ефективне функціонування приміських

залізничних перевезень пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і підвищенням швидкості руху; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень пасажирів.

Пасажирське господарство кілька років по тому було реформовано і із нього було виділені приміські перевезення. Але це реформування не враховувало майбутнє акціонування залізничного транспорту, можливість організації незалежних приміських пасажирських компаній, економічну самостійність пасажирських перевезень, припинення їх перехресного фінансування за рахунок вантажних, 100 % компенсацію перевезення пільгових категорій громадян та ін.

Одним з напрямків удосконалення механізму управління пасажирськими залізничними перевезеннями в приміському сполученні — організація приміських пасажирських залізничних компаній (далі ППЗК).

Пропонується класифікація моделей реформування пасажирських залізничних перевезень у приміському сполученні залежно від масштабів, ступеня самостійності, відомчої підпорядкованості та кількості власників майбутньої компанії, що дасть можливість визначити їх переваги і недоліки, області оптимального застосування та запропонувати раціональні організаційні структури управління ними:

- *Інтеграційна* — регіональні приміські компанії не є юридичними особами (або є дочірніми підприємствами – юридичні особи) і підпорядковані Департаменту приміських перевезень у складі Державної акціонерної компанії «Українські залізниці»;

- *Розділення* — регіональні приміські компанії – юридичні особи і не підпорядковані нікому крім Міністерства транспорту та зв'язку України;

- *Залізничний холдинг* — регіональні компанії є юридичними особами і підпорядковані Холдингу, 100 % акцій якого належать Державній акціонерній компанії «Українські залізниці»;

- *Холдингова компанія* — регіональні компанії є юридичними особами і підпорядковані Холдингу, основними власниками якого є Державна акціонерна компанія «Українські залізниці» та органи місцевої влади.