

УДК 338.47:656.025.4

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ЗДОРОВОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТА МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ведмідь І.С., спірант (УкрДУЗТ)

Залізничні вантажні перевезення, навряд чи, можна назвати менш досконалыми, ніж морські. Якщо звернути увагу на історію споруди залізниць на Європейському континенті, то ми бачимо, що більшість їх будувалася перед усім в напрямленні меридіанів, а не перпендикулярно їм. І у наш час спостерігається, що більшість залізниць приближується в основному до направлення північ-південь - поперек Європейського материка, ніж схід-захід - вдовж материка, причому споруди поперечних залізниць визивались комерційними потребами, а поздовжніх – часто стратегічними та політичними міркуваннями.

Найбільш вантажний рух спостерігається поперечними напрямками. Так, в більшості випадків, доходність поперечних шляхів більша, ніж поздовжніх. Вказані явища закінчуються з географічних обрисів Європи, яка представляє собою півострів, оточений морями переважно в поздовжньому напрямку, внаслідок чого більш вигідні перевезення товарів морем, ніж залізницями. І навпаки – рух залізничним транспортом відбувається поперечним направленням до портів, для подальшого направлення звідти вантажів на судах або з морських портів, тобто після чого як товар уникнув вже перевезення із залізничного транспорту, наскільки це було можливо.

В Південно-Західній частині Російської імперії, зараз Україні, вирощувалось десятки мільйонів центнерів зерна, вироблявся цукор, тютюну, м'ясо, шкіри, сукно, яке не завжди можна було транспортувати в центральні райони держави до портів Чорного моря. Спочатку залізниця, котрими сьогодні володіє Україна, будували держава та промисловці на концесійних умовах. Комерційний інтерес підштовхував підприємців до будівництва залізничного шляху з Одеси в напрямленні Кременчука, де вивантажувався Дніпром товар. В свою чергу вирішування стратегічних питань настоювали на першочерговому будівництві залізничних ліній Київ - Одеса.

Ще за часів, виникнення першого залізничного вантажного руху на території України в 1861 році, місія залізниці полягала у перевезенні вантажу вантажовласників-підприємців, задоволення перш за все їх потреб, а вже потім потреб населення у товарах. Тоді навіть маршрути прокладання, мали свої вигоди. Граф Бобринський, виконував обов'язків міністра шляхів сполучення в 1869-1871

роках, настоював на тому, щоб дорога була прокладена як можна ближче до його заводів, власності цукрозаводчиків. Таким чином, лінія Фастів - Знаменка і з'явилася завдяки розвитку цукрової промисловості. Так, і Бердичево – Брестська колія, збудована в 1870-1873 роках, переправила хлібні вантажі. Основою залізниці є магістралі, що призначалися для доставки товарів на експорт та в регіони Правобережжя з одеського порту в балтійський. Однак, заважали і конфлікти з землевласниками, висував дуже дорогу ціну за свої ділянки. І залізничні колії прокладались з мінімальним використанням приватних земель, із-за чого залізниця будувалась не по коротшому шляху. Також, і особливості ландшафту часто не дозволяли продовжити будівлю дороги її коротшою відстанню.

Якщо розглянуто конкуренцію, представлену залізницями і морським транспортом, звичайно розглядають тільки ту конкуренцію, котра абсолютно забирає вантажі, а не ту яка скорочує їх рух транспортом. Ця ж остання конкуренція займає головне значення. Легко скласти поняття про значення морської конкуренції залізницям, хоча тільки з наступного чинника, маса товарів між країнами Європейського материка і навіть пунктами однієї і тієї ж країни рухається не по залізницях, які їх з'єднують, а морем і тільки частиною залізницями в тих випадках, коли перевезення стає неминучим для досягнення сухопутної межі, тобто потрібного порту тієї держави, яку обрав для себе вантажовласник.

На нашу думку, історія виникнення вантажного транспорту, наряду з залізничним та морським, є основоположним та фундаментальним. Тільки тісний, продуктивний, взаємовигідний зв'язок між залізничним та морським транспортом, загальні концесійні умови перевезення вантажу зможе збільшити транзит вантажів, об'єми експортних та імпорتنих товарів на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту, особливо міжнародних транспортних коридорів.

УДК 656.2.008.8

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ЗАЛУЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Волохова І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так і країн, що розвиваються, свідчать про зростання активності

застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Особливий інтерес до цієї практики спостерігається у пострадянських країнах, які в ході реформування транспортної галузі зіштовхнулися з низкою проблем, пов'язаних зі значним старінням матеріально-технічної бази, недостатнім обсягом інвестицій, зниженням конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Інвестиційно-інноваційна діяльність є ключовим фактором розвитку не тільки залізничного транспорту, але й соціально-економічного розвитку держави в цілому. Високий рівень інноваційної здатності господарюючих суб'єктів є найважливішою умовою забезпечення безпеки перевезень залізничного транспорту України в міжнародній транспортній системі.

Реформування українських залізниць привело до необхідності прийняття Закону «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010р., який закріплює принципи здійснення державно-приватного партнерства (ДПП). Прийнятий закон виступає своєрідним каталізатором розвитку державно-приватного партнерства, що стимулює значне збільшення кількості інвестицій в інфраструктурні галузі української економіки.

Вибір державою цього шляху є закономірним, адже його свого часу дотримувалися всі розвинені країни, а зараз його механізми активно використовують у країнах з перехідною економікою і особливо популярні у Південній Америці та Азійсько-Тихоокеанському регіоні. За останні 10 років в державах з низьким і середнім рівнем доходу на душу населення тільки в транспортному секторі реалізовано понад 800 подібних проектів, а загальний обсяг залучених інвестицій перевищив 141 млрд. доларів США.

Розвиток співробітництва приватних структур і влади на залізничному транспорті на відміну від традиційних відносин, які сформувалися ще за часів планової економіки, сприятиме утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління. Використовуючи механізм ДПП, держава вирішує системні проблеми без різкого зростання витрат, розподіляючи ризики з бізнес-партнерами, а комерційні підприємства отримують доступ до закритих раніше ринків за прямої підтримки держави. При цьому досягається подвійна вигода кінцевого споживача: суспільство отримує, з одного боку, сучасну інфраструктуру, а з іншого – робочі місця, професійне зростання, поліпшення якості життя.

Проекти державно-приватного партнерства прискорять розвиток залізничного транспорту України завдяки розширенню участі приватного бізнесу у виконанні частини соціальних,

економічних, організаційних, управлінських та інших функцій держави й місцевого самоврядування.

УДК 349.6

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА НА БЕЗПЕЧНЕ НАВКОЛИШНЄ ПРИРОДНЕ СЕРЕДОВИЩЕ

Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент (УкрДУЗТ)

1. Залізничний транспорт – життєво необхідна галузь економіки України. Від його успішного розвитку залежить наш добробут. На сьогоднішній день ми маємо довгосрочну Комплексну програму утвердження України як транзитної держави і Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. де передбачено розбудову міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень і інше. Такі програмні цілі породжують цілу низку екологічних проблем. В цих умовах господарська діяльність тісно пов'язана з об'єктами підвищеної екологічної небезпеки (ОПЕН), що посилює негативний вплив на населення та довкілля.

Забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України є конституційним обов'язком держави (ст. 16 Конституції України). Але велика кількість проблем охорони довкілля мають глобальний характер. Отже для їх вирішення необхідне об'єднання зусиль усіх країн.

2. Право на безпечне навколишнє середовище є одним з основних, керівних принципів міжнародного права навколишнього середовища, який міститься в Стокгольмській декларації ООН з навколишнього середовища (1972 р.). Це перший принцип Декларації де зазначено, що «Людина має основне право на свободу, рівність і сприятливі умови життя в навколишнім середовищі, якість якого дозволяє вести гідне і процвітаюче життя, і несе головну відповідальність за охорону і поліпшення навколишнього середовища на благо нинішнього і майбутнього поколінь». Зокрема, воно визнано у міжнародній доктрині і ввійшло в зміст Конституцій держав світу. В числі перших у Конституції України зафіксовано, що кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди. Дуже важливо, що це право в Основному Законі держави ув'язано з обов'язком не заподіювати шкоду природі та відшкодувати завдані ним збитки. При цьому кожному гарантується право вільного доступу до інформації про стан довкілля, а також право на її поширення. Така інформація ніким не може бути засекречена (ст.ст. 50, 66).