

Секція

**«СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО
ТРАНСПОРТУ»**

ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., доцент І.В.Токмакова

УДК 656.027 (477)

**ВИСОКОШВИДКІСНІ
ЗАЛІЗНИЧНІ МАГІСТРАЛІ В
УКРАЇНІ ЯК ЧИННИК
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

Токмакова І.В., д.е.н. доцент (УкрДУЗТ)

В наш час високошвидкісні магістралі стали об'єктом пильної уваги в транспортній сфері. Відомий принцип "час - гроші" для бізнесу сьогодні актуальний як ніколи. Щоб все встигнути і нікуди не спізнитися, людство винаходить все нові способи пересування. Одним з них стали високошвидкісні залізничні магістралі. У Китаї, Японії і Європі поїзди долають 300-350 км за годину при забезпеченні високої якості перевезень, що дозволяє їм успішно конкурувати з літаками. Це і є головним достоїнством залізниць подібного рівня.

В умовах активізації процесів інтеграції України у європейську і світову економічну систему впровадження високошвидкісного руху є перспективним напрямком розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Уряди багатьох країн визнають розвиток високошвидкісного сполучення стратегічним проектом, вкладаючи величезні державні інвестиції в будівництво інфраструктури. Першими важливість підвищення мобільності населення за допомогою організації високошвидкісного повідомлення усвідомили в Японії. Незабаром у процес включилася Європа. В даний час про важливість високошвидкісних магістралей задумалися в США, Індії, Еміратах та інших державах. При цьому кожна з країн йде своїм шляхом: одні роблять ставку на підвищення швидкості, інші фокусуються на розширенні інфраструктури. Протяжність високошвидкісних магістралей у світі становить вже понад 32 тис. км, ще 13 тис. км знаходяться в стадії будівництва. В Україні ж динаміка розвитку швидкісного руху поки

залишається на низькому рівні.

До Євро-2012 «Укрзалізниця» реконструювала і побудувала об'єкти залізничної інфраструктури за напрямками впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів Львів - Здолбунів - Шепетівка - Коростень - Київ, Київ - Полтава - Харків, Київ - Полтава - Красноград - Лозова - Донецьк. В Україні швидкісний рух фінансувалося з позабюджетних джерел. "Укрзалізниця" з власних коштів вклала понад 1,7 млрд. євро в модернізацію інфраструктури і 450 млн. євро кредитних коштів — в нові швидкісні поїзди. Відомство також взяло на себе і експлуатаційні витрати: близько 1 млн. євро на обслуговування одного швидкісного поїзда при 500 тис. км пробігу в рік і 70 тис. євро за обслуговування 1 км нової швидкісної магістралі. У 2012 році був створений сучасний високотехнологічний центр з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів. Його спорудження обійшлося "Укрзалізниці" в 1,1 млн. євро.

Подальший розвиток швидкісного руху в Україні поки під питанням, оскільки потрібно вирішення цілого комплексу завдань, які передбачають розробку нормативних документів, організацію виробництва швидкісного рухомого складу нового покоління, створення технічних засобів для швидкісного руху, проведення спеціальної підготовки кадрів. Необхідно розробити схеми реалізації програми будівництва з використанням механізмів державно-приватного партнерства, програми розділення вантажного і швидкісного (високошвидкісного) пасажирського руху.

Створення в Україні швидкісних магістралей дозволить вирішити низку транспортних завдань, зокрема забезпечити значне скорочення витрат часу на поїздки, підвищити провізну спроможність залізниць, рівень безпеки та комфорту перевезень пасажирів та підвищити імідж України як країни, що застосовує сучасні транспортні технології.

Необхідно враховувати, що впровадження високошвидкісного руху дасть

імпульс науково-технічному розвитку і вдосконаленню технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня.

Реалізація проектів високошвидкісних залізниць матиме загальноекономічне значення та позитивно впливатиме на зайнятість і продуктивність праці, темпи регіонального розвитку та ділову активність у країні. Загалом можна виділити наступні зовнішні ефекти: ефект агломерації, який проявляється у покращенні сполучення між адміністративними центрами та периферійними районами, що сприяє централізації ринку праці та концентрації трудових ресурсів; збільшення зайнятості населення; ефекти регіонального розвитку, які проявляються у підвищенні привабливості віддалених регіонів, їхнього економічному розвитку; збільшення інвестиційної привабливості країни з погляду прямих іноземних інвестицій; розвиток туризму; будівництво нових підприємств; розвиток бізнесу в супутніх сферах діяльності; ефект від зайнятості в будівництві, підвищення надійності транспортних пасажирських перевезень; зростання завантаженості виробничих потужностей промислових підприємств; підвищення кваліфікації вітчизняних будівельних і проектних організацій.

УДК 331.108.2:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Токмакова І.В., д.е.н. доцент,
Кузуб А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Проблема підвищення швидкості перевезень пасажирів та вантажів є сьогодні актуальною з багатьох причин. По-перше – це

можливість інтеграції залізничної галузі у Європейську транспортну систему. По-друге – це здатність до підвищення конкурентоспроможності галузі і прагнення опанування більшого сегменту національного транспортного ринку, стимулювання попиту на транспортні послуги й підвищення показників ефективності господарської й фінансової діяльності залізниць. Третє – впровадження швидкісного руху вимагає приведення залізничних шляхів та всієї інфраструктури до європейських стандартів.

Впровадження швидкісного залізничного транспорту потребує вдосконалення управління за допомогою кадрових ресурсів. Робота з керівними кадрами всіх рівнів повинна виходити з довготривалості та наступності цілей, з нової якості завдань. Саме тому особлива роль у кадровій політиці відводиться розвитку управлінських кадрів галузі, заснованої на програмах управління кар'єрою керівників, які передбачають індивідуальне планування кар'єри кожного працівника з урахуванням потреб організації, облік якостей кандидата на висунення; оптимальне узгодження різних стимулів і гарантій з перспективою просування по службі. При підборі співробітників на керівні посади акцент повинен зміщуватися у бік їх здатності і готовності брати на себе нові й складніші завдання, а отже, і відповідальність.

До числа основних вимог до кадрової політики відносяться: перехід від переважно адміністративних методів управління персоналом до використання економічних, соціальних і морально-психологічних стимулів; цілеспрямована підготовка необхідних для залізничного транспорту кадрів; розробка системи науково обґрунтованого вивчення здібностей і схильностей працівників, їх професійного і посадового просування; якісно новий зміст діяльності служб управління персоналом; організація участі трудящих в управлінні на засадах соціального партнерства.

Формована структура управління на залізничному транспорті неможлива без створення єдиної корпоративної автоматизованої системи управління людськими ресурсами, яка дозволить ефективно розв'язувати такі задачі: визначати стратегію управління персоналом; формувати