

також використовувати цей маршрут для просування української продукції в обох напрямках. Використання даного транзитного потенціалу вимагає від України реформування транспортного комплексу в цілому, суттєвого збільшення інвестицій у транспортну інфраструктуру, інтеграції внутрішніх водних шляхів до регіональної TEN-T мережі ЄС, оптимізації процесів доставки товарів тощо. Вирішення більшості перерахованих завдань значною мірою залежить від політичної волі держави та розуміння важливості своєчасного долучення до міжнародних проектів.

[1] Кузьмін П.В. Особливості використання транзитного потенціалу України в умовах міжнародної інтеграції / Наукові праці НДФІ. – 2012. – №4 (61). – С. 209-213.

[2] Соляник К.В. Механізми розвитку транзитного потенціалу транспортної системи України. Вісник Хмельницького національного університету. – 2014, № 4, Т.1. – С. 232-236.

[3] Пасічник А.М., Клен О.М., Мірошніченко С.В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті. – 2016, № 12. – С. 88-97.

УДК 625.307:15.

ОБГРУНТУВАННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ

SUBMISSION OF RESTRUCTURING OF RAILWAYS

*канд. екон. наук В.В. Котик, канд. екон. наук В.О. Котик
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Econ.) V.V. Kotik, PhD (Econ.) V.O. Kotik
Ukrainian State University of Railway Transport(Kharkiv)*

Проведення обґрунтованої економічної політики у країні є можливим лише за умов комплексного вирішення проблем реструктуризації галузей які несуть на собі тягар кризового стану економіки. Нажаль залізниці України частково продовжують функціонувати поза межами ринкового середовища. Чисельні спроби проведення реструктуризації залізниць, що мали місце на протязі останніх років виявились лише «косметичним ремонтом» і не привели до очікуваних позитивних результатів. Іншим вектором вирішення проблеми реструктуризації вважається залучення зарубіжної моделі економічних перетворень. З точки зору цього вивчався та обґрунтувався досвід європейських країн, США, Японії, Кореї, Китаю. Проте варіант «шокової терапії», який був основою багатьох зарубіжних країн вважається несприятливим для національної економіки України, яка вже три десятиліття потребує від нескінченних кризових явищ внутрішнього і міжнародного рівнів.

Основні умови для існування приватної власності (на рухомий склад)

вже створені, оскільки на сьогодні значна кількість вагонів належить приватним власникам. У міру створення необхідних умов, реформування, буде розвиватися приватна власність на пасажирські вагони і моторвагонний рухомий склад та локомотиви за рахунок закупівлі нового рухомого складу пасажирськими компаніями та вантажними операторами, що буде стимулювати розвиток конкуренції та залучення приватних інвестицій в капіталоемний бізнес.

Для гарантування рівноправного доступу незалежних, приватних перевізників, за умови збереження єдності інфраструктури та перевізної діяльності, буде створено систему державного регулювання доступу. Передбачається збереження повного державного контролю над інфраструктурою. При переході до нової моделі організації залізничного транспорту його територіально-функціональна організація буде перетворена в організацію за видами діяльності.

Розділення вантажних, пасажирських приміських і пасажирських перевезень у далекому сполученні в результаті реформування обумовлено різницею відповідних ринків, основних фондів та технічних засобів, що використовуються в цих видах діяльності. Цей поділ дозволить більш точно і своєчасно визначати прямі, загальновиробничі та адміністративні експлуатаційні витрати за видами діяльності.

Прозорість діяльності підприємств залізничного транспорту, що буде досягнута шляхом їх розділення, принесе ряд суттєвих переваг: будуть виявлені сфери скорочення експлуатаційних витрат; сформовано основу для ефективного державного регулювання, в т.ч.: прозора структура експлуатаційних витрат сприятиме встановленню оптимальних рівнів тарифів; прозорість необхідного рівня субсидування допоможе ухвалювати політичні рішення щодо закриття або підтримки збиткових ліній; прозорі механізми ухвалення рішень дозволять легше виявляти і карати порушників регуляторних вимог.

Виділення видів діяльності з малими частками перевезень, таких, як дальні пасажирські і приміські пасажирські перевезення, стимулюватиме їх активний розвиток і фокусування на специфічних потребах ринку.

При ухваленні рішення про відокремлення вантажних, пасажирських приміських перевезень і пасажирських перевезень в дальньому сполученні необхідно передбачити механізми фінансування збиткових пасажирських перевезень.

Враховуючи відставання рівня розвитку з боку українських залізниць вважається за необхідне остаточно на законодавчому рівні вирішити питання щодо управління монопольною і конкурентною складовою в сучасних ринкових умовах.

Самим болючим є питання очікування змін щодо зайнятості на залізничному транспорті України. Нажаль, дублювання управлінських

функцій за старою моделлю управління зводить до мінімуму економічний ефект і дає лише негативні результати. Разом з цим, реалізація програми зайнятості на залізниці є надзвичайно гострою і потребує негайного вирішення.

Таким чином, низька невирешених проблем щодо проведення реструктуризації повинна знайти реалізацію розроблених пропозицій, та забезпечити зниження експлуатаційних витрат і підвищення ефективності.

[1] Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 рр. Державна адміністрація залізничного транспорту України. К.: - 2004. – 43 с.

[2] Элвадгер Г.: До 2020 года сеть скоростных линий в Европе удвоится // Швидкісний рух в Європі / Залізничний транспорт України. – 2008. – №4. – С. 60-61.

[3] Менеджмент на залізничному транспорті: За заг. ред. Дейнека О.Г. та Позднякової Л.О. Навч. посібник. - Харків: УкрДАЗТ, 2010. - 300с.

УДК 656.212.5

**ПОКРАЩЕННЯ ХАРАКТЕРИСТИК ПЛАНУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
НАПРЯМКУ ХАРКІВ-ДНІПРО З МЕТОЮ ВВЕДЕННЯ
ШВИДКІСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ**

**IMPROVEMENT OF CHARACTERISTICS OF THE RAILWAY
DIRECTION KHARKIV-DNIPRO WITH THE AIM OF INTRODUCING
THE HIGH-SPEED PASSENGER TRAFFIC**

*канд. техн. наук М. Ю. Куценко¹, канд. техн. наук С. О. Змій¹,
канд. техн. наук О. В. Розсоха¹, канд. техн. наук Г. В. Шаповал¹,
О.О. Семенова²*

¹ Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

² Шевченківська вагонна дільниця АТ «Укрзалізниця» (м. Сміла)

*PhD (Tech.) M. Y. Kutsenko¹, PhD (Tech.) S. O. Zmii¹, PhD (Tech.)
O. V. Rozsokha¹, PhD (Tech.) G. V. Shapoval¹, O. O. Semenova²*

¹ Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

² Shevchenkivka carriage station of JSC "Ukrzaliznytsya" (Smila)

Згідно з [1–4], практика проектування та реконструкції плану залізничної лінії показує, що перебудові піддаються здебільшого одиночні криві малого радіуса, в той час як складні дільниці, що складаються з двох, трьох і чотирьох суміжних кривих залишаються в колишньому вигляді, так як не існує досить наочних і доступних методів їх реконструкції.

Проте в дуже складних умовах плану, реконструкція блоків, що включають три і більше кривих, стає складною і вкрай коштовною, і стає