

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>О. В. Маковоз, А. С. Глазкова</i> ЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УКРАЇНІ	416
<i>Ю. В. Мирошниченко, І. В. Моцна, Н. В. Гриценко</i> ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ОРГАНІЗАЦІЙНО - СТРУКТУРНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ	417
<i>А. А. Михальченко</i> НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РЕФОРМИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ	419
<i>В. О. Овчиннікова, А. В. Толстова, Г. В. Обруч, Г. Є. Островерх</i> СУТНІСТЬ ТА ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ВИРОБНИЧОЇ СТРАТЕГІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	421
<i>А. В. Полярус, Е.О. Поляков, И. Л. Назаренко, Ю. Т. Боровик, Н. В. Кондратюк</i> ОБНАРУЖЕНИЕ “СКАЧКОВ” ПАРАМЕТРОВ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ	423
<i>І. М. Посохов, О. В. Чепіжко</i> СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ	425
<i>М. В. Потетюєва</i> МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ МАЙНОВИМ КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	427
<i>Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева, Т. И. Фрасинюк</i> МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ УСТОЙЧИВОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ	429
<i>В. В. Прохорова, О. Ю. Давидова</i> ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОЯЛЬНОСТІ СПОЖИВАЧІВ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ	432
<i>В. В. Прохорова, Н. В. Чебанова, Ю. В. Ус</i> ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОСИСТЕМИ	434

инновационная активность, уровень безработицы в стране и др. макроэкономические показатели);

3) в изучаемом процессе могут наблюдаться быстрые изменения параметров процесса, вызванные влиянием случайных труднопрогнозируемых факторов (например, политических, внешнеэкономических, факторов изменения спроса на продукцию, цен на комплектующие и т.д.).

Таким образом, применение предложенного математического аппарата при моделировании экономических процессов позволит определить возникшие, но еще не обнаруженные из-за наличия шумов резкие изменения параметров изучаемого процесса, т. е. “скачки”, что позволит на самом раннем этапе диагностировать негативные изменения и использовать эту информацию для принятия своевременных решений, для корректировки траектории движения экономической системы к заданной цели.

[1] Шмидт А.В. Марковские модели экономических систем [Электронный ресурс] / А.В. Шмидт, В.А. Чурюкин // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2015. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/markovskie-modeli-ekonomicheskikh-sistem> (дата обращения: 18.03.2018).

[2] Прогнозування рівня фінансового стану машинобудівного підприємства за допомогою марківських процесів / Т.В. Решетняк // Економічний вісник Донбасу. — 2016. — № 3 (45). — С. 146–148.

[3] Холод, Н. И. Цепи Маркова как инструмент моделирования деятельности предприятий АПК в условиях неопределенности [Текст] / Н. И. Холод, А. А. Ефремов // Научные труды Белорусского государственного экономического университета. - Минск: БГЭУ, 2015. - Вып. 8. - С. 398-405.

[4] Полярус О. В., Барчан В. В., Поляков Э. О., Коваль А. О. Оптимальна система виявлення і оцінювання стрибків амплітуди вібрацій динамічних об'єктів [Текст] // Восточно-европейский журнал передовых технологий. - 2009. - №6(42). - С. 21 - 23.

УДК 338.2

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

MODERN APPROACHES TO SUPPLY COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORT IN TERMS OF EUROPEAN INTEGRATION

докт. екон. наук І.М. Посохов, О.В. Чепіжко

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут» (м. Харків)

I.M. Posokhov, D.Sc. (Econ.), E.V. Chepizhko

National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute" (Kharkiv)

В умовах суперечливого процесу трансформації структури світової економіки, особливе значення для України набуває пріоритет забезпечення національної конкурентоспроможності на світових ринках, що обумовлено динамічними інтеграційними процесами на макро- і мікрорівні, високою конкуренцією в

боротьбі за світові ринки, посиленням тенденцій глобалізації, підвищенням рівня невизначеності і інформаційною революцією [1; 2].

Україна займає 81 місце серед 138 держав у рейтингу національної конкурентоспроможності, піднявшись на 4 позиції щодо значення рейтингу минулого року, та належить до групи країн перехідної стадії розвитку «від екстенсивного розвитку – до ефективного». Незважаючи на те, що такий стан країни визначає однаковий ступінь важливості розвитку складових конкурентоспроможності як субіндексу «Базові вимоги», так й субіндексу «Драйвер ефективності», зростання якого залежить від інвестицій, прискорене зростання конкурентоспроможності забезпечується завдяки використанню новітніх світових технологій на вітчизняних підприємствах [1; 3; 4; 5].

Вибираючи модель економічного розвитку, кожна країна, в залежності від стадії свого розвитку, прагне використовувати свої порівняльні і конкурентні переваги в різних областях. Економічна політика країни є ефективною і конкурентоспроможною лише тоді, коли знайдено баланс між вимогами світових ринків і соціальними потребами власної країни, які визначені історично сформованою системою цінностей і традицій [6; 7; 8; 9].

Прискорення процесів інтеграції України в європейську та світову економіку вимагає вивчення і узагальнення досвіду високорозвинених країн – лідерів світової конкурентоспроможності по формуванні власних підходів до побудови ефективних національних моделей та забезпечення високого рівня конкурентоспроможності в світовому господарстві.

Інтеграція України до Європейського Союзу потребує розвитку транспортної системи України відповідно до високих вимог якості ринку транспортних послуг ЄС. Залізничний транспорт є частиною транспортної системи, що стимулює економічне зростання та розвиток міжнародної торгівлі шляхом забезпечення транспортно-економічних зв'язків. Залізничний транспорт займає перше місце за вантажообігом та пасажиропотоками та є основним видом транспорту, який забезпечує міжнародні зв'язки та експортний потенціал України. У наш час вкрай актуальна реалізація заходів з демонополізації та реформування залізничного транспорту (згідно директив ЄС), від якого залежить ефективний розвиток транспортної системи України.

Фінансово-економічні показники ПАТ «Укрзалізниця» за січень-лютий 2018 року продовжують демонструвати позитивну динаміку роботи компанії. За оперативними даними, «Укрзалізниця» отримала прибуток в сумі 19,9 млн. грн. Доходи від перевезень склали 12 млрд. грн., що більше відповідного минулорічного показника на 1,3 млрд. грн. або 12,2 %. За 2 місяці цього року вантажообіг збільшився на 1,6 % від планового показника, а пасажирообіг — на 5,2 % до відповідного показника минулого року. Позитивної динаміки фінансових показників роботи "Укрзалізниці" в перші місяці 2018 року вдалося досягти завдяки злагодженій роботі колективу, конструктивним стосункам з клієнтами та урядовій підтримці галузі. Одним зі стратегічних завдань для галузі є капітальні інвестиції в оновлення основних фондів. За 2 місяці 2018 року за рахунок власних коштів було освоєно майже 1,7 млрд. грн капітальних інвестицій, що 2,5 разів більше, ніж за відповідний період 2017 року. За три

місяці 2018 року ПАТ «Укрзалізниця» вже побудувала та придбала 1230 піввагонів, з яких 805 збудовано на власних потужностях, а решту – придбано у виробників, що перевищує в 6 разів показники 2017 року. Планується до кінця 2018 року – додати до існуючого парку залізниці понад 7 тис. нових піввагонів, 3600 збудувати та придбати 3450, із яких 3 тис. – за кошти інвесторів. [2].

- [1] Ukraine – Global Competitiveness Index [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/countryeconomy-profiles/#economy=UKR>
- [2] В 2018 «Укрзалізниця» отримала прибуток майже 20 млн. гривень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/v-2018-ukrzhaliznica-otrimala-pributok-majze-20-mln-griven>
- [3] Посохов І. М. Актуальність управління конкурентоспроможністю підприємства на засадах процесного підходу / І. М. Посохов, О. В. Чепіжко // Економічний розвиток і спадщина Семена Кузнеця, присвячена 115 річниці від дня народження видатного економіста, Нобелівського лауреата з економіки 1971 року : тези доп., 26-28 травня 2016 р. – Харків : [б. в.], 2016. – С. 190-193.
- [4] Сучасні тенденції міжнародних економічних відносин. Економічна інтеграція України у світове господарство : кол. монографія / І. М. Посохов [та ін.] ; ред. І. М. Посохов [та ін.] ; Харківський політехнічний ін-т, нац. техн. ун-т. – Харків : НТУ «ХПІ», 2016. – 450 с.
- [5] Posokhov I. M. Evolution of theoretical approaches to the competitiveness conception / I. M. Posokhov, E. V. Chepizhko // Theoretical & Applied Science. – 2017. – Iss. 04, vol. 48. – P. 177-188.
- [6] Posokhov I. M. Research nature and concepts "competitive enterprise" / I. M. Posokhov, E. V. Chepizhko // Science and Technology. – 2016. – № 3. – P. 154-168.
- [7] Посохов І.М. Теоретичні та практичні аспекти управління ризиками корпорацій / І. М. Посохов. – Харків.: ПВПП «Слово», 2014. – 499 с.
- [8] Посохов І. М. Організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії в рамках корпоративної структури «МЕТЗАЛМАШБУДЕНЕРГО» / І. М. Посохов // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 114-119.
- [9] Посохов І. М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД / І. М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2015. – № 60. – С. 115-119.

УДК 336.5.02:656.2

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ МАЙНОВИМ КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

MECHANISM OF MANAGEMENT OF THE PROPERTY COMPLEX OF RAILWAY TRANSPORT

*канд. екон. наук М.В. Потетюєва
ПАТ «Укрзалізниця» (м. Київ)*

*M.V. Potetiuiieva, PhD (Econ.)
JSC «Ukrzhalyznyiia» (Kyiv)*

Найбільшим суб'єктом підприємницької діяльності, що надає послуги з перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом є Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі – ПАТ «Укрзалізниця»), що виконує функції з надання населенню і організаціям транспортних послуг по всій території країни, а також підтримує співпрацю з залізницями інших країн, забезпечуючи виконання рішень, визначених нормативними актами – директивами ЄС 2001/2, 2001/13, 2001/14.