

**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. Комеліна, В. П. Дубіщев, Н. Л. Панасенко, М. В. Лисенко</i> МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ	476
<i>О. А. Кравченко</i> ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»	478
<i>О. А. Криворученко</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	480
<i>Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко</i> ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНОЇ ТЯГИ В УКРАЇНІ	482
<i>В. Ф. Мінка, І. В. Підопригора</i> ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В МІЖНАРОДНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ НА РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	484
<i>М. М. Мороз, О. В. Мороз, С. О. Король, В. Л. Хорольський, К. В. Васильковська</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	486
<i>М. В. Найдьонова, Н. М. Бонцевич, В. К. Сідельнікова</i> СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	488
<i>Т. С. Обидєннова, Ю. Е. Дуднєва, В. І Чобіток</i> ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ПІДПРИЄМСТВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	490
<i>В. Б. Родченко, Ю. І. Прус, М. С. Свіденська, Д. М. Хрипунова</i> ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ	493
<i>О. Д. Стешенко, В. В. Масалигіна, О. В. Саленко</i> ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ	495
<i>В. М. Тіманюк, Ю. Ю. Черненко</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	497

[5] Законопроект № 2072 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно емісії цінних паперів» <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/651-18>.

[6] Никифорок О. І. Інфраструктурні облігації як інструмент залучення інвестицій для потреб модернізації в практиці зарубіжних країн [Електронний ресурс] / О. І. Никифорок, І. К. Чукаєва // Ефективна економіка. – 2014. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2926>.

УДК 338.47

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ

METHODOLOGICAL BASES OF EVALUATION OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT POTENTIAL IN COUNTRY

*д-р екон. наук О.В. Комеліна, д-р екон. наук В.П. Дубіщев,
канд. екон. наук Н.Л. Панасенко, канд. фіз.-мат. наук М.В. Лисенко
Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка
(м. Полтава)*

*O.V. Komelina, D.Sc. (Econ.), V.P. Dubischtev, D.Sc. (Econ.),
N. L. Panasenko, PhD (Econ.), M. V. Lysenko, PhD (Physico-math.)
Poltava National Technical Yuri Kondratyuk University (Poltava)*

Аналіз існуючих методологічних підходів до дослідження транспортного потенціалу країни свідчить про відсутність єдиного розуміння щодо змісту цього поняття, а також наявність різноманітності підходів щодо оцінювання його розвитку [1-5]. Привертає увагу підхід, що пропонує Алькема В.Г.: оцінка сталого розвитку транспортного потенціалу країни повинна здійснюватися на підставі аналізу інтересів суб'єктів транспортної системи та оцінки ефективності стратегій їхньої реалізації в конкретних економічних умовах [6]. Не менш важливим є управлінський підхід щодо вивчення транспортного потенціалу як результату функціонування транспортної системи країни та її підсистем, що дає змогу здійснювати аналіз, контроль, облік, планування, прогнозування та регулювання діяльності даної галузі у цілому. Для вирішення даних проблем необхідно підвищення ефективності управління єдиною транспортною системою, що вимагає вдосконалення інформаційно-аналітичного забезпечення даної галузі. Важливою складовою частиною такого забезпечення є методика інтегрального оцінювання, що дає можливість для аналізу, контролю, обліку, планування, прогнозування та регулювання діяльності даної галузі.

Оскільки контроль великої кількості різноманітних показників діяльності транспортної системи та формування її потенціалу є складною задачею, бажано систематизувати дані показники та визначити комплексні оцінки всієї системи та

її підсистем. Така факторизація множини показників дає можливість істотно зменшити їх кількість без втрати інформативності, що полегшить прийняття управлінських рішень, контроль їх виконання, планування та прогнозування розвитку даної галузі.

Інтегральна оцінка транспортної системи на період часу t визначається рівністю

$$W_t = \sum_{i=1}^N \alpha_i (\lambda_{i1} \sum_{k=1}^{m_i} \gamma_{i1k} y_{i1kt} + \lambda_{i2} \sum_{k=1}^{n_i} \gamma_{i2k} y_{i2kt}). \quad (1)$$

де α_i – ваговий коефіцієнт i -того виду транспорту, λ_{i1} та λ_{i2} – відповідно вагові коефіцієнти показників результатів діяльності та показників забезпечення для i -того виду транспорту, γ_{i1k} – ваговий коефіцієнт k -того показника в множині показників результатів діяльності i -того виду транспорту, γ_{i2k} – ваговий коефіцієнт k -того показника в множині показників забезпечення i -того виду транспорту, m_i та n_i – відповідно кількість показників результатів діяльності та показників забезпечення для i -того виду транспорту, N – кількість видів транспорту. Для визначення інтегральної оцінки основі методу модифікованої першої головної компоненти потрібно обчислити вагові коефіцієнти α_i , λ_{i1} , λ_{i2} , γ_{i1k} та γ_{i2k} ; визначаємо вагові коефіцієнти γ_{i2k} та інтегральну оцінку $W_{i2t} = \sum_{k=1}^{n_i} \gamma_{i2k} y_{i2kt}$ показників забезпечення i -того виду транспорту.

Одержані інтегральні оцінки транспортної системи України свідчать про втрату її потенціалу. Якщо у 2004 р. показник інтегральної оцінки становив 0,8372 (в інтервалі від 0 до 1), то відповідно у 2010 р. - 0,7099, а у 2016 р. - 0,5192. Серед причин такого становища низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, диспропорції в розвитку окремих видів транспорту, технічна відсталість.

В проекті національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. серед пріоритетних напрямів визначено підвищення конкурентоспроможності та ефективності транспортної системи, інноваційний розвиток транспортної галузі та реалізація глобальних інвестиційних проектів [23]. Реалізація цих завдань передбачає використання новітніх інформаційних технологій: інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи збору плати за проїзд, єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту, «хмарних» технологій зберігання даних, інтелектуальних транспортних систем.

До основних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту потрібно віднести: створення конкурентного ринку послуг залізничного транспорту, модернізацію системи державного управління цим транспортом, запровадження гнучкої тарифної політики, формування мотиваційних механізмів

залучення інвестицій, проведення комплексу робіт з оновлення інфраструктури та підвищення якості обслуговування споживачів.

- [1] Shuia, C., Donga, Y., & Maimaitiminga, M. (2014). Study on the Evaluation Framework System for Regional Comprehensive Transport Planning. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 138, 492-500.
- [2] Jiang, C. (2009, May, 22-24). A Model of Evaluating Transportation System Efficiency Based on Data Envelopment Analysis Approach. Paper presented at the Electronic Commerce and Security 2009, Nanchang.
- [3] Janic, M. (2016). *Transport Systems: Modelling, Planning, and Evaluation*. CRC Press.
- [4] Czech, A., Lewczuk, Je. (2017). Statistical Assessment of the Development of the Transportation System in Chosen Countries – an International Approach. *Procedia Engineering*, 182, 112-119.
- [5] Julia Schmale, Ju., von Schneidemesser, E., & Dörrie, A. (2015). An Integrated Assessment Method for Sustainable Transport System Planning in a Middle Sized German City. *Sustainability*, 7, 1329-1354.
- [6] Алькема В.Г. (2012). Генезис структури транспортного потенціалу України в умовах сталого розвитку. *Маркетинг і менеджмент інновацій*, № 2, с. 172 – 180.

УДК 336.645.1:338.47

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

PROBLEMS OF FORMATION OF INVESTMENT RESOURCES PJSC «UKRZALIZNYTSYA»

д-р экон. наук О. А. Кравченко

Государственный университет инфраструктуры и технологий (г. Киев)

О.А. Kravchenko, D.Sc. (Econ.)

The State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)

Изменение парадигмы развития мировой экономики, провозглашение ведущими странами политики реиндустриализации привело к изменению понимания значения железнодорожного транспорта в обеспечении их развития, прежде всего экономического. Это объясняется особенностями железнодорожных перевозок, а именно возможностью быстрого осуществления больших объёмов грузовых и пассажирских перевозок, их достаточно невысокой себестоимостью, а также экологичностью.

Одной из основных проблем, оказывающих «тормозящее» воздействие на отрасль, является состояние необоротных активов, задействованных в перевозочном процессе. Эта ситуация усугубляется тем, что на основные средства приходится до 90 % активов железнодорожных компаний, что является характерным и для железнодорожного транспорта Украины. Следствием высокого физического износа подвижного состава и инфраструктурных объектов ПАО «Укрзалізниця» стало практически полное исчерпание технического ресурса железных дорог, что может привести к невозможности удовлетворения