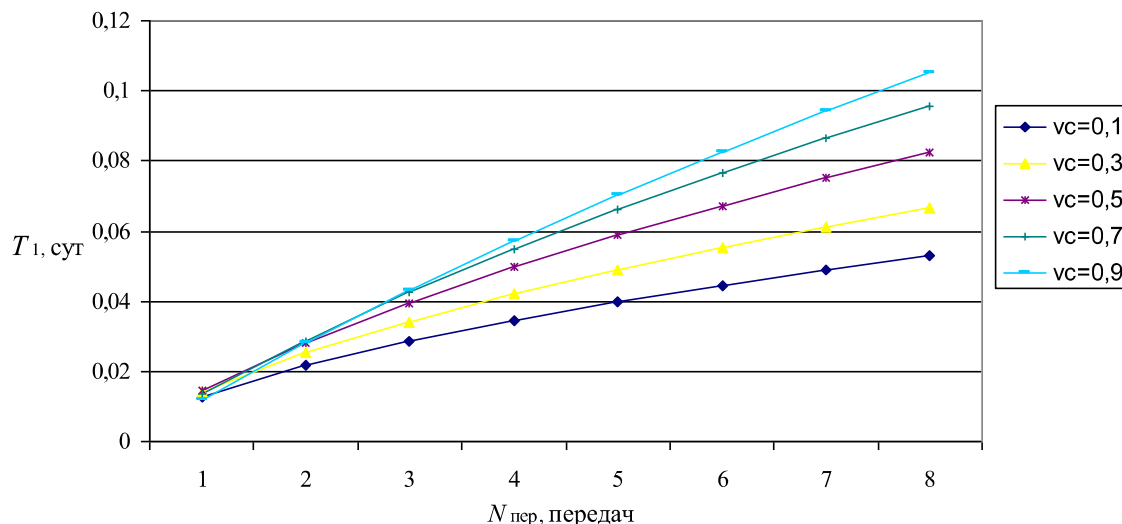


інтенсивності спрoса на продукцію в межах від 0,1 до 0,5, що свідчить про адекватність представленої моделі та її відповідність реальній дійсності.

2) отримані залежності можуть бути

використані при визначенні шляхового розвитку шляхів загального користування в умовах збільшення частки приватних вагонів в загальному потоці.



*Рис. 2. Залежність тривалості тимчасового розміщення вагонів на залізничних шляхах загального користування від кількості передач вагонів*

### Список використаних джерел

1. Еловой, И. А. Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

УДК 330.341.1:625.1(477)

## РОЛЬ ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОГО ВІДНОВЛЕННЯ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Саянін О.М., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт як фундамент транспортної інфраструктури України являється основою для задоволення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів. Колійний комплекс (залізнична колія та колійне господарство) є фундаментом вітчизняного залізничного транспорту. Надійна та якісна робота залізничної галузі залежить, в першу чергу, від стану колійної інфраструктури, основні фонди якої складають 45% всіх основних фондів залізниць. На сьогодні вони зношені на 78%, у тому числі активна частина – від 84,4%. Таким чином,

сьогодні і в найближчому майбутньому стан виробничо - технічної бази залізничного транспорту та технологічний рівень перевезень будуть значно уповільнювати ефективне входження вітчизняного залізничного комплексу до світової транспортної системи.

Враховуючи особливу роль залізничного транспорту в економіці країни і добробуті населення, перед державою стоїть важливе завдання з модернізації та розвитку залізничного транспорту, підвищення його експлуатаційних можливостей та конкурентоспроможності. Подальше вдосконалення залізничних перевезень і зростання їх ефективності не можна досягти необхідного рівня без технічного переоснащення підгалузі. Одним з напрямків вирішення зазначених проблем є вдосконалення колійного господарства залізничного транспорту України і зокрема реконструкції прикордонних пунктів переходу з однієї колії на іншу. Водночас галузь недостатньо забезпечена інвестиціями для вирішення проблем технічного переоснащення.

Однією з особливостей сучасного стану колійного господарства є практично повна відсутність будівництва нових колій. Основною причиною є відсутність можливостей здійснювати інвестиції. Протягом багатьох років рівень інвестицій в інфраструктуру та технології був недостатнім для створення умов реального розвитку залізничного транспорту. Якщо

будівництво й відбувається, то в незначних обсягах і носить характер вирішення локальних проблем. У той же час існує суттєва необхідність у проведенні ремонтно-колійних робіт. Створюється загроза відставання фактичних обсягів виконання ремонту від планової потреби. Це, у свою чергу, призводить до обмеження швидкостей руху поїздів і, як наслідок, – до зменшення пропускної і провізної спроможності, а також створює загрозу безпеці руху. На рисунку 1. Наглядно представлено зміну експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування [2].

Проблеми стану основних засобів колійного господарства нерозривно пов'язані з безпекою та швидкістю руху поїздів, пропускною та провізною спроможністю підприємств залізничного транспорту – комфортом проїзду пасажирів, обороноздатністю та стійкістю до надзвичайних подій держави. Цей перелік далеко не вичерпний. А також він може містити:

забезпеченість промисловості в перевезеннях, забезпеченість транспортом населення країни, особливо у віддалених місцевостях із нерозвиненими шляхами сполучення тощо. Існує необхідність розробки і впровадження організаційно - економічних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів з урахуванням сучасних умов української економіки та наявних господарських інструментів з метою сталого функціонування інфраструктури залізничного транспорту та задоволення попиту в перевезеннях. Існування основних засобів виробництва, їх функціонування тісно пов'язані з поняттям відтворення. Останнє явище можна розглядати як систему, тобто сукупність елементів економічного механізму підприємства та зв'язки між ними, які взаємодіють з метою відновлення виробничого потенціалу суб'єкта господарської діяльності.



Рис. 1. Зміна експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування

З точки зору стабільності проведення виробничо-господарської діяльності – це внутрішньо необхідний процес, що поєднує елементи як простого, так і розширеного відтворення. У площині джерел фінансового забезпечення відтворення спирається, в першу чергу, на кошти, накопичені за рахунок амортизаційних відрахувань, та частку створеної за участі даних засобів виробництва додаткової вартості, тобто частину прибутку. Потреба у визначенні меж нормального відтворення особливо актуалізувалася в умовах природно-монопольного становища підприємств на ринку і недостатності фінансування капітальних інвестицій для здійснення ефективної господарської діяльності.

В сучасних умовах господарювання залізничного транспорту постає важливе завдання дотримуватися критеріїв ефективності відтворення основних засобів, які можна

визначити як забезпеченість оновлення в межах адекватності потребам розвитку, що висувуються ринком до виробників продукції або послуг, їх якості й кількості, і також створення передумов для підвищення ступеня економічної ефективності використання засобів виробництва. Відтворювальний розвиток може відбуватися в різних напрямках. Категорія «відтворення основних засобів виробництва» має більше вимірів, ніж два: просте і розширене. Фінансово-економічні механізми оновлення основних засобів залежно від напрямку розвитку виробничого потенціалу можна поділити на такі категорії:

- 1) деградаційний – погіршення якісного стану та зменшення кількісного складу основних засобів;
- 2) консервативний – перебування якісного стану та кількісного складу основних засобів на постійному рівні;

3) прогресивний – покращення якісного стану та кількісного складу основних засобів.

В сучасних умовах функціонування колійного господарства необхідним є здійснення відтворення основних засобів на інноваційній основі. Для збереження конкурентоспроможності на вітчизняному та міжнародному транспортному ринку з перевезень, для можливості входження у міжнародну транспортну систему необхідно виконати всі вимоги, що передбачені у Директивах Європейського Союзу. Це стає можливим при впровадженні інновацій та залученні інвестицій у розвиток швидкісних перевезень та забезпеченні інтероперабельності залізничних систем. Пошук шляхів здійснення безперервного, постійного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі може стати темою по- дальших досліджень.

### Список використаних джерел

1. Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2008. - № 24. – с. 14-19.

2. Транспорт. Статистична інформація Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Демченко М.А. Відтворення основних засобів колійного господарства на інноваційній основі [Електронний ресурс] / М.А. Демченко // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». Київ - 2016. - № 35. – с. 75-83.– Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. Каличева Н.Є. особливості інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України / Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2016. - № 55. – с. 68-72.

УДК 339.165.4-27.511

## КАЧЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

*Сенько Е.В., к.э.н., доцент (НУ «ОМА»)*

Наряду с очевидными изменениями количественных характеристик глобального и локальных сегментов морской транспортной индустрии особое внимание должен привлекать

процесс качественных изменений в структуре торгового мореплавания. Однако особенности их проявления в исследованиях раскрываются недостаточно четко, потому что они не поддаются традиционным методам математического моделирования. Именно поэтому, несмотря на интенсивность разработки экономико-математических методов анализа и прогнозирования, практическая ценность их использования оказалась не соответствующей рыночным масштабам. В менеджменте операторской деятельности судоходных компаний он не получил применения. Поэтому в исследованиях принципов устойчивого развития флота внимание следует сосредоточить на разработке системно-логического подхода. Важно раскрытие закономерностей функциональной деятельности флота структурно-логическими моделями причинно-следственных связей симметрии производственных параметров и результатов позиционирования отдельных компаний в торговом судоходстве.

В исследованиях, посвященных экономическому развитию морских транспортных предприятий, качественные параметры рассматриваются эпизодически. В то же время, как показывает тенденция современного конкурентного позиционирования флота, важнейшими аспектами развития, несмотря на рост капиталоемкости, становится качественное отличие перевозочного процесса. Их отсутствие обуславливает отнесение флота в категорию субстандартного с жестким администрированием со стороны международных организаций, что и предопределяет последующее ограничение финансовой устойчивости.

В системе принятия инвестиционных решений по критериям устойчивости в рынке морской торговли норматив эффективности и параметры дисконтирования результатов подчинены общему правилу: «Преобладающая годовая процентная ставка отражает большую ценность, которую люди приписывают благам, имеющимся сейчас, по сравнению с благами, ожидаемыми через год» [1, с. 210]. В то же время этот принцип может быть широко реализован в относительно стабильных условиях формирования потока доходов. Кроме того, в Украине не развит фондовый рынок, обеспечивающий устойчивость возрастания накоплений вследствие их рационального использования.

При выборе предпринимательской стратегии развития морской транспортной индустрии в соответствии с действующей