

України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, є:

- недостатнє оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними і митними технологіями;

- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;

- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;

- відставання у реалізації державних і галузевих програм в області окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому. Все більшої ваги набуває роль транспорту у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які

забезпечували б розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

УДК [330.322:629.4]:656.2.001.73 (477)

### НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИБОРУ ІНВЕСТИЦІЙ В ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ЕТАПІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,  
Рудковський О.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

На теперішній час залізничний транспорт України знаходиться у дуже скрутному стані – галузь катастрофічно старіє як морально, так і фізично. Знос рухомого складу перевищив критичну відмітку і складає в середньому 85%, а саме: електропоїздів – близько 60 %, дизель-поїздів та електровозів – у середньому 80 %, магістральних тепловозів – 99 %. За інформацією заступника начальника Головного управління з реформування та корпоративного розвитку ДАЗТ України «Укрзалізниці» Квартальної Н.О. «... за 20 років незалежності України потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялися лише на 25-30 %. Їхній обсяг у розвитку залізничного транспорту становив лише близько 3% загальних державних капітальних вкладень за рік, тоді як у розвинених країнах світу цей показник майже в 5 разів вище. На думку експертів, реформування – єдина можливість залучити до галузі інвестиції».

Тому сьогодні українська залізниця знаходиться на шляху поетапного впровадження Державної програми реформування залізничного транспорту України. Реформа, у першу чергу надасть можливість залучити інвестиції в оновлення основних фондів і рухомого складу. Для того, щоб почати оновлення основних фондів Укрзалізниці на найближчі 20 років, враховуючи всі можливі джерела, а це близько 50 млрд. грн., необхідно – 100 млрд. грн.

Оновлення рухомого складу може здійснюватися як за рахунок придбання нової техніки, так і за рахунок модернізації існуючої. В обох випадках це потребує значних капітальних вкладень, особливо коли розглядаються можливості придбання або модернізації із залученням закордонних виробників.

Розробка, освоєння виробництва та придбання сучасного рухомого складу, а також модернізація існуючого, має потребу в проведенні

техніко-економічного аналізу та в науковому обґрунтуванні вибору можливих варіантів оновлення нової техніки з урахуванням особливостей її конструкції, технічного рівня, умов експлуатації, системи поточного ремонту та технічного обслуговування, а також з прогнозуванням витрат на її використання на довгий період часу (30-40 років).

Таким чином, в умовах реформування залізничної галузі України і обмеження інвестицій проблема вибору варіантів оновлення рухомого складу висувається на рівень проблем державного значення, рішення якої безпосередньо впливає на забезпечення національної безпеки і вимагає системного, програмного підходу шляхом проведення узгодженої політики між вченими, виробниками та експлуатаційниками. В основу аналізу та регулювання аспектів економічної ефективності варіантів оновлення рухомого складу, починаючи від його розробки, реалізації та використання, закінчуючи утилізацією, повинна бути покладена концепція вартості життєвого циклу.

УДК 656.222.4

### НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ МЕРЕЖІ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)*

Вимоги міжнародної спільноти до якості транспортних послуг, потреба в інтеграції України до світового та європейського транспортного простору, зобов'язують вітчизняний залізничний транспорт залучати додаткові перевізні можливості залізничних магістралей.

Історично так склалося, що на сьогоднішній день напруженість роботи залізничної інфраструктури різна. До 90% всіх масштабів перевезень відбувається на 45% експлуатаційної мережі залізниць. Інша частина колійної інфраструктури використовується рідко і не покриває витрат на своє утримання.

Одним з ефективних заходів зі збільшення перевезень залізниць виступає зростання швидкості руху як пасажирських, так і вантажних потягів. Тому, запровадження на залізницях швидкісного руху призведе до збільшення конкурентоспроможності галузі в районах з більш високою щільністю населення, особливо при постійному зростанні цін на паливо для автомобільного транспорту.

Для забезпечення найефективнішого застосування всіх існуючих технічних засобів

залізничного транспорту, збільшення пропускної спроможності залізничних мереж, більш швидкої доставки пасажирів та вантажів, «Укрзалізницею» було прийнято рішення про розмежування вантажних та пасажирських перевезень та визначено напрями пасажирського швидкісного руху, які потрібно максимально звільнити від вантажних потягів, та об'їзді (паралельні) напрями для вантажного руху.

Переважно пасажирське сполучення «Укрзалізниця» планує запровадити на напрямках Київ – Жмеринка і далі на Львів і Одесу та Київ – Полтаву - Красноград і далі на Харків, Донецьк, Дніпропетровськ та Сімферополь. Ці напрями планується взяти за основу при створенні повноформатних магістралей зі швидкостями більше 200 км/год. А на вантажних транспортних коридорах планується організувати бізнес-майданчики для вантажних перевезень і транзиту та запровадити на «вантажних» магістралях ще й рух приміських потягів.

Розподіл перевезень на вантажні та пасажирські сприятиме збільшенню швидкостей пасажирських потягів, допоможе створити коридори для транзитних пасажирських та інтермодальних перевезень, оптимізує напрями вантажних перевезень, сприятиме модернізації залізничної інфраструктури, поліпшенню її технічного стану, тощо.

Проте, наявність розмежування вантажних і пасажирських перевезень на вітчизняних залізницях не вирішує всіх проблем вітчизняного транспортного комплексу.

УДК 339.137.2

### СОЧЕТАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И РЫНОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ

*Кирдина Е.Г., д.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Конкурентная среда представляет собой условия функционирования бизнеса, которые побуждают субъектов рынка добиваться конкурентоспособности с учетом действующих норм и правил, устанавливаемых государством в зависимости от целей развития. Таким образом, в конкурентной среде наряду с механизмом конкуренции на микро уровне, должен действовать механизм экономической координации на макро уровне.

Возникновение конкурентной среды, в которой компании зарождаются и обучаются конкурировать, обусловлено четырьмя составляющими конкурентных преимуществ