

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

«правила ромба»: наличием в стране факторов производства, необходимых для ведения конкурентной борьбы в данной отрасли; наличием спроса на внутреннем рынке; наличием в стране отраслей-поставщиков, конкурентоспособных на международном уровне; уровнем конкуренции и условий создания организации и управления компаниями. Правило ромба выступает как система, поскольку отдельно каждый элемент не позволяет добиваться конкурентных преимуществ. Вместе с тем, позиции в ромбе обладают также свойствами взаимного усиления (синергии).

Определяющая роль в развитии конкурентоспособного производства принадлежит государству. На него возложены те основные функции, которые не может выполнить рынок. Существует необходимость создания единого организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью продукции, который предлагается рассматривать как систему методов направленных на наиболее полное удовлетворение спроса потребителей и стимулирование развития конкурентоспособного производства. Это не означает, что на государство возлагается управление всем процессом создания конкурентных преимуществ. Ему принадлежит координирующая роль, которая в совокупности с рыночными механизмами предприятий через связующее звено – отрасль формирует конкурентную среду.

Только там, где государство активно оказывает прямое и косвенное воздействие на конкурентоспособность результатов деятельности отечественных производств, они обладают конкурентными преимуществами.

Концепция исходит из необходимости обеспечить баланс между государственными и рыночными механизмами управления качеством и конкурентоспособностью, а механизмы включают совокупность методов и структуру их сочетания.

Важнейшими регулируемыми государством механизмами конкурентоспособности бизнеса являются: законодательная база по приоритетам качества; механизмы по воспроизводству промышленного капитала и рабочей силы; государственное нормирование, контроль, надзор в области обеспечения качества; подтверждение соответствия требованиям нормативных документов; конкурсная организация государственных заказов на базе требований мировых рынков; льготное кредитование, страхование и налогообложение экспорта; организация государственных и региональных конкурсов качества.

Рыночными механизмами, которые могут использоваться производственным бизнесом в

условиях конкурентной среды и для достижения конкурентных преимуществ добровольно по их выбору, являются: стратегическая модель управления конкурентоспособностью на микро уровне; инновационно-технологическое управление производством на основе оценки результатов деятельности отечественных производств; разработка, внедрение и сертификация систем менеджмента качества или производства; управление затратами на качество.

Каждый из механизмов, как государственных, так и рыночных, не может эффективно функционировать в изолированном виде и должен входить в единую систему согласованных действий. Эти механизмы действуют совместно, синергетически поддерживая и усиливая друг друга.

УДК 338.45:69:03

### АМПЛИТУДА КОЛЕБАНИЙ ЦЕНОВЫХ СТРАТЕГИЙ

*Колесников А.В., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)*

Ценовые стратегии, как исходное ценовых ожиданий, существуют в экономике на всех уровнях. Более того, существуя во времени они манипулируют нашим сознанием во время созидательного процесса, тем самым оказывают не только косвенное, но и прямое влияние на экономическую эффективность создаваемого блага. Количественные вероятности стратегий ценовых ожиданий зависят от поставленной цели и имеют отраслевой характер или особенность.

Прогнозирование ценовой стратегии обусловлено объективной необходимостью создания блага, так как это не только стимулирует научно-технический прогресс, но и является неотъемлемой экономической частью технологии создания блага.

В любом конкретном случае формируется цена ожидания на конец периода: декада, месяц, квартал, год и иной временной период с учётом ценовых и неценовых образующих факторов. Производится расчёт цены в рамках ценовой стратегии и с учётом ценовой политики. Цена формируется на основе существующих возможных ценовых и неценовых факторов на конец ожидаемого горизонта временного периода. Наша вероятность во временном факторе претерпит изменения в сторону уменьшения или увеличения за счёт конкретизации образующих факторов. Вероятность будет составлять колебания от нуля (0) до бесконечности ( $\infty$ ), представляя собой амплитуду ценовых стратегий. Когда приходим к