

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Ю.С. Бараши

УДК332.1; 332.122 (1-21)

КРИТЕРІЇ МАКРОРІВНІВ, ПОКАЗНИКИ І ПОРОГОВІ ЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Александрова О.Ю., ст.викладач (УкрДУЗТ)

Для економічної безпеки окремо взятої території принциповими є пороги показників, тобто граничні значення, недотримання (перевищення або недосягнення) яких наводять на початок руйнівних, нерегламентованих процесів на території. Такі індикатори порогових ситуацій (ІПС) можуть виявлятися як окремо, так і в комплексі.

Порогові значення - важливий інструмент системного аналізу, прогнозування і соціально-економічного планування. Теорія безпеки має практичне значення, лише якщо вона органічно включає в свою структуру комплекс характеристик, що описують граничні стани об'єкту.

У сучасній економіці ризик помилок і їх ціна зростають. Для зниження або ослаблення впливу цих помилок система співвідношень індикаторів економічної безпеки повинна стати спеціальним об'єктом аналізу. Це поважно як на макро-, так і на мікрорівнях, як для розвинутої ринкової, так і для перехідної економіки.

У розвиненій ринковій економіці існують, наприклад, максимально можливі межі дефіциту бюджету, асигнувань на оборону, безробіття, екологічні межі охорони довкілля, межі в розподілі багатства між бідними і багатими і так далі. Перехідна економіка, піддана дуже істотній трансформації при слабкому розвитку інструментів і інститутів ринкової економіки, низькій чутливості класичних способів грошово-кредитного регулювання. Тому тут потрібні індикатори-орієнтири розвитку, що визначають кордони негативних процесів, що подають сигнали учасникам ринку про можливі сфери неблагополуччя, пониження загального рівня національної безпеки. Пороговим значенням потрібно додати статус схвалених або затверджених на державному рівні кількісних параметрів, дотримання яких повинне стати неодмінним елементом урядових економічних програм.

Порогові значення економічної безпеки діляться на декілька груп. Найосновніші з них:

- макроекономічні показники, що відображають головні принципові риси

національних інтересів і затверджені на урядовому рівні;

- порогові значення, що розкривають і доповнюють ці головні риси і затверджені Міністерством фінансів України;

- порогові значення функціонального і галузевого рівнів, що стверджуються відповідними міністерствами;

- порогові значення економічної безпеки регіонів.

Зіставлення фактичного рівня індикаторів економічної безпеки з їх пороговими значеннями показало, що останні сповна застосовні для аналізу. По більшості порогових значень індикаторів і найголовніше - за об'ємом ВВП, інвестиціям в основний капітал, інвестиційній активності і, як наслідок, по найважливіших соціальних індикаторах економіка продовжує знаходитися в зоні небезпеки, що при різких коливаннях курсу національної грошової одиниці, підвищенні світових цін на сировинні товари, що імпортуються з інших країн, може означати небезпеку кризисних ситуацій.

УДК 656.078.8(477)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

*Астахов В.М., к.т.н., доцент,
перший проректор (УкрДУЗТ)*

В умовах реформування та нестабільності економіки України, глобалізації світової економіки і торгівлі, залізничному транспорту доводиться вирішувати складні питання адаптації до роботи в ринкових умовах господарювання.

Адже останнім часом крім загального падіння обсягів перевезень, відбувся їх перерозподіл між видами транспорту, в першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних та імпортних вантажів зростає.

Все це негативно позначилось на фінансовому стані залізничного транспорту України. Починаючи з 2000р. борги Укрзалізниці почали поступово збільшуватись. В 2006р. вони перевищили доходи в 20 разів. З тих пір Укрзалізниця продовжила збільшувати борги. Загальна сума боргу Укрзалізниці на початок 2015

р. склала більш ніж 37 млрд. грн. Майже 22 млрд. грн припадає на внутрішній борг компанії. На 01.05.2015р. виникла необхідність провести реструктуризацію 32 млрд. грн, що майже дорівнює всій сумі боргу.

У цих умовах пошук дієвих шляхів забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту та відповідно його ефективності є життєво важливим завданням, адже залізничний транспорт України спроможний стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни.

Головним джерелом формування конкурентних переваг є наявність вигідного геополітичного положення держави, а також поєднання зусиль залізничного транспорту та підприємницьких структур, що є в свою чергу основою для створення єдиної інтермодальної транспортно-логістичної системи, під якою слід вважати макрологістичну транспортну мережу комунікацій, терміналів і логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із пріоритетною участю залізничного транспорту.

Опорними пунктами інтермодальної транспортно-логістичної системи повинні стати транспортно-розподільчі комплекси – організаційні логістичні структури, призначення яких полягає в обробці транзитних, зовнішньоторговельних вантажів, організації перевезень вантажів, що відправляються дрібними відправками, між регіонами України, і наданні широкого спектру транспортно-логістичних послуг. Враховуючи низький рівень контейнерних перевезень в Україні та значний обсяг транспортування вантажів залізничним транспортом у внутрішньодержавному сполученні, транспортно-розподільчі комплекси повинні одночасно здійснювати обслуговування міжнародних транспортних коридорів і промислових підприємств, розташованих у зоні впливу міжнародного транспортного коридору.

Загалом інтермодальна транспортно-логістична система повинна стати засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняти потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу; сприяти реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів

держави та приватного сектору; створити гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

В результаті функціонування транспортно-логістичної інтермодальної системи можна буде забезпечити не лише конкурентоспроможність та ефективність функціонування залізничного транспорту України, а й забезпечити додаткові надходження до бюджету, стимулювати інвестиційну активність, залучити іноземний капітал, вдосконалити технології транспортування, транспортної інфраструктури країни вцілому та розвиток регіонів.

УДК 656.224.027”344”-027.236

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ КУРСУВАННЯ ОКРЕМОГО ДЕННОГО ШВИДКІСНОГО ПОЇЗДА

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Матусевич О. О., ст. викладач (ДНУЗТ)*

Вступ. Зростання кількості швидкісних пасажирських поїздів та зміна напрямків їх курсування збільшили загальну кількість перевезених пасажирів, населеність рухомого складу та частково знизили збитковість швидкісних перевезень. Але не завжди впровадження швидкісних денних поїздів збільшує кількість перевезених пасажирів, оскільки заміна нічних поїздів денними, підвищення вартості проїзду в них та необґрунтоване підвищення терміну поїздки інколи призводить до зворотного ефекту.

Мета. Удосконалити методичний підхід щодо визначення впливу населеності поїзда, вартості проїзду в ньому та питомої ваги експлуатаційних витрат на збільшення відстані поїздки пасажирів швидкісними поїздами за рахунок використання методики покриття витрат доходами від перевезень, що дозволить підвищити ефективність діяльності швидкісної компанії.

Результати. Для реалізації поставленої мети подальші дослідження виконувалися з використанням формули (1), яка представлена в дисертаційній роботі к.е.н. Момот А. В. та визначення точки беззбитковості для конкретного поїзду графічним методом.

$$L_M = \left(\sum_{i=1}^n K_{ПП_i} \cdot C_i \cdot K_p \cdot K_{кон} \cdot K_{псн} \right) / C_{пв} \cdot K_p. \quad (1)$$