

обеспечение быстрого и всестороннего обновления тягового подвижного состава. Это объясняется тем, что основная часть тягового подвижного состава железных дорог стран СНГ и Балтии закупалась и поставлялась в эксплуатацию в советские времена. Анализ возрастного состояния эксплуатационного парка тягового подвижного состава, в частности железных дорог Украины, указывает на его критическое положение. По сути дела речь идет уже не только о моральном, а и о физическом износе, что чревато серьезными техническими, экономическими и социально-экологическими последствиями. Как известно, от уровня технического совершенства и состояния тягового подвижного состава, условий его эксплуатации, системы ремонта и обслуживания, в конечном итоге, зависят результаты деятельности транспорта в целом.

Обновление тягового подвижного состава может осуществляться как за счет приобретения новой техники, так и за счет модернизации существующей. В обоих случаях это требует значительных капитальных вложений, особенно когда рассматриваются возможности приобретения или модернизации с привлечением зарубежных производителей. В условиях ограничения инвестиций железнодорожному транспорту необходимо учитывать мировой опыт и тенденции развития мирового рынка транспортного машиностроения.

Разработка, освоение производства и приобретение современного подвижного состава, а также модернизация существующего, нуждается в проведении технико-экономического анализа и научного обоснования выбора возможных вариантов обновления новой техники. При этом технико-экономические расчеты должны учитывать этапы: производства прогрессивных видов техники, ее эксплуатации и утилизации. Эти этапы представляют собой длительный период времени (30-40 лет), в течение которого возможны изменения: в национальной экономике; объемов перевозок; стоимостных показателей и нормативной базы; показателей технического состояния (надежности, экономичности, производительности, экологической безопасности технических средств и т. д.).

На современном этапе развития

Евразийской интеграции расширяются возможности приобретения образцов техники и модернизации существующей с привлечением зарубежных производителей, что требует разработки и использования единой методологии технико-экономического обоснования вариантов обновления тягового подвижного состава с учетом всех возможных изменений в течение жизненного цикла.

В настоящее время за рубежом для оценки эффективности инвестиционных проектов находит широкое применение концепция стоимости жизненного цикла (Product Life Cycle Cost - LCC). В отечественной практике использование данного показателя пока еще не нашло такого применения, как за рубежом. Развитие рыночных отношений ставит перед Украинскими железными дорогами задачу более широкого использования этого экономического показателя как одного из основных критериев при оценках и принятии решений инвестиционного характера на долгосрочный период.

Использование методологии стоимости жизненного цикла позволит делать прогнозы целесообразности и выгодности проектов по созданию и внедрению в эксплуатацию новой техники и модернизации существующей.

УДК 625.01: 19.1

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Ковалевич Л. С., к. е. н., начальник
фінансово-економічної служби
(Донецька залізниця)*

Калініченко А. В., здобувач (УкрДУЗТ)

Транспортний комплекс - кровенева система багатогалузевого господарського організму країни не тільки знаходиться в залежності від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, але і результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей,

ефективність їхнього виробництва.

Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускну здатності значною мірою сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискорення розвитку концентрації, спеціалізації і кооперування виробництва, освоєнню найбільш дешевих, але вилучених від місць споживання родовищ, створюють необхідні передумови для зниження поточних і одноразових виробничих витрат у промисловості і сільському господарстві.

Тому було зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78%, а активної частини – до 84,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є заниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2012 році склав лише 2,8% від їх загального обсягу.

Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно незначно збільшується, а інвентарний парк

пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 18800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність використання нових форм здійснення реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається:

1. Стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту; рівнем цін на перевезення й інші послуги.

2. Рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю і якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен даний момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення.

3. Пристосовністю продуктивних сил транспортних підсистем і можливістю диверсифікованості виробництва, особливо при спаді перевезень.

4. Конкурентноздатністю транспортних підсистем у боротьбі за залучення вантажів і пасажирів; підвищенням ефективності їхнього функціонування за рахунок науково обґрунтованого керування розмірами

перевезень і витратами на перевезення.

5. Іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (по потужності і часу) використанні транспортних ресурсів і раціональному використанні їх на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України по водінню великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажонапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більш високий, ніж на залізницях України. Здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування перевезень залізничного транспорту та механізму управління його діяльністю в умовах ринкової економіки.

УДК 338.47:656.025:34

**ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК
КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЯК ЗАПОРУКА
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
СИСТЕМИ УКРАЇНИ. ЗА
ДОСВІДОМ РЕГУЛЮВАННЯ
ВІДНОСИН КОНКУРЕНЦІЇ
РОЗВИНУТИХ КРАЇН СВІТУ**

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності,

національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Проведення ринкових перетворень у транспортній галузі сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси перевізників та споживачів їх послуг.

На протязі тривалого часу в Україні були спроби, в тому числі, досить вдало розвинути конкурентні відносини в такій галузі економіки як транспорт.

Цьому сприяло прийняття важливих нормативних актів, які тривалий час забезпечували захист економічної конкуренції в галузі, в тому числі нормативно – правові акти у сфері економічної конкуренції.

На теперішній час у нашій державі склались певні умови, які у короткостроковій перспективі можуть суттєво збільшити кількість осіб, які здійснюють діяльність у галузі в наслідок її реформування. Але реформування не є копіювання тій системи, яка існує у певному співтоваристві. Необхідно уважно аналізувати та приймати рішення, спираючись не тільки на досвід, наприклад ЄС, а інших розвинутих країн – США.

Для реалізації мети загальнодержавної політики України - вступу до Європейського Союзу - Україна має адаптувати своє національне законодавство та практику його застосування до всієї системи права ЄС таким чином, щоб відповідні норми європейського *acquis* були повністю інкорпоровані у національну систему права (третій копенгагенський критерій). Такий процес є тривалим і продовжується навіть після вступу країни до ЄС.

Транспортне *acquis* ЄС складається із всіх директив, регламентів та рішень, прийнятих на підставі відповідних статей установчих договорів. Воно також включає принципи права та судову практику Суду ЄС, міжнародні угоди в сфері транспорту, учасником яких є Співтовариство, а також відповідні декларації та резолюції Ради міністрів. Про таке розуміння транспортного