

Секція

« ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ »

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.М.Соболев

УДК 334.001.25

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
КРИЗИСА НА РАБОТУ И  
ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ  
УКРЗАЛИЗНЫЦИ

*Александрова Е. Ю., ассистент (УкрГАЗТ)*

Грузовые перевозки - основа функционирования железнодорожного транспорта в Украине и основа всей транспортной системы государства. Доля железных дорог на сегодня в транзитных перевозках превышает 95%. Также грузовые перевозки - основа финансового благополучия Укрзалізничці и именно поэтому для обеспечения ее эффективного функционирования необходимо сохранять уровень доходов от перевозки грузов.

Экономический кризис весьма серьезно отразился на работе и финансовом состоянии Укрзалізничці. В целом экономика страны оказалась крайне чувствительной к влиянию кризиса. Так, объемы падения экономики Украины одни из самых высоких в мире. Говоря об макроэкономических показателях, рост реального валового внутреннего продукта (ВВП) Украины в 2008 году по отношению к предыдущему году составил лишь 2,1%, тогда как годом ранее этот показатель был равен 7,6%.

Украинские железные дороги исторически ориентированы на перевозку грузов сырьевых отраслей. Основу грузооборота железной дороги составляют грузы металлургии, химии, перевозка строительных материалов. По всем этим отраслям кризис ударил наиболее сильно. В результате падения производства в отраслях, удельный вес грузов которых в перевозке Укрзалізничці является наиболее весомым, сокращаются и объемы грузоперевозок - только в ноябре 2008 года они снизились до уровня 1998-1999 годов (наименьшего за всю историю существования Укрзалізничці). Если по результатам финансово-хозяйственной деятельности за 9 месяцев 2008 года (до начала кризиса) Укрзалізничці имела прибыль в размере 1,64 млрд. грн., то под влиянием падения объема грузоперевозок получила убыток в сумме 0,8 млрд. грн.

Эксперты считают, что потенциал для преодоления кризиса и обеспечения дальнейшего устойчивого развития у Укрзалізничці есть. Однако, в 2009 году успеха можно добиться, только концентрируя усилия на реализации антикризисных

мероприятий. Одно из главных заданий - обеспечение роста грузооборота железных дорог за счет расширения номенклатуры грузов. Так, увеличению грузопотока будет способствовать более активное сотрудничество железных дорог с грузопроизводителями, причем, как с теми, которые пользуются услугами железных дорог, так и с теми, которые используют для перевозки собственных грузов другие виды транспорта. Так же, можно пойти по опыту Российской Железной Дороги, которая намерена перевозить в высвободившихся полувагонах строительные грузы, что ориентировочно позволит ей сократить в 2009 году падение грузоперевозок до 5-7%. Однако, в отличие от российского строительного рынка, отечественный рынок находится в упадке, поэтому полагаться на ожидаемое замещение металлургических грузов строительными не приходится. Единственная надежда остается на реализацию крупных строительных проектов, приуроченных к ЕВРО-2012.

УДК 338.47:652.22

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО  
ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЇВ  
ДОЦІЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ  
ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ

*Балака Є.І., к.е.н., професор,  
Зорін А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

В теперішній час основним критерієм малодіяльності ділянок залізниць є вісім пар потягів за добу. Як відомо, під критерієм розуміється основна оцінка, що дає кількісну характеристику сутності явища.

Важко погодитись з тим, що діючий критерій об'єктивно показує ступінь ефективної експлуатації ділянки, бо:

- по-перше, цей показник має суто технічний характер, і не дає об'єктивної економічної оцінки доцільності використання залізничного транспорту на цій ділянці;

- по-друге, важко встановити обґрунтування цього критерію, відомо тільки, що він був прийнятий ще з радянських часів, тобто в умовах директивної планової економіки, в той час, коли всі управлінські рішення підпорядковувались тільки одній меті – забезпеченню ефективного функціонування всього народно-господарського комплексу. Інтереси окремих суб'єктів господарювання мали другорядне

значення;

- в-третє, не проводились дослідження щодо його відповідності умовам ринку;

- в-четвертих, всі ділянки відрізняються характером перевезених вантажів, вартістю вантажів, наявністю або відсутністю пасажирських перевезень, швидкістю перевезення та таке інше.

- в-п'яте, у закордонних публікаціях практично відсутнє поняття «малодіяльні» ділянки, зустрічаються визначення малорентабельні, низькорентабельні.

Таким чином, діючий критерій не враховує кількісні та якісні відмінності використання ділянок, не дає уявлення про доходи та експлуатаційні витрати залізниць, які, без сумніву, будуть відрізнятися в залежності від вищевказаних факторів. Згідно діючого критерію 61% загальної довжини мережі залізниць України (13,61 тис.км) слід віднести до малодіяльних, бо вони мають розміри руху вантажних потягів 3-5 пар на добу. Виходячи з цього тільки 39% ділянок забезпечує прибутковість експлуатації залізничного транспорту. Такий підхід викликає сумнів, бо не містить економічно обгрунтованих доходів ступеню діяльності двох третин залізничних ділянок України

Представляється, що тільки переконливо виглядає критерій їх використання. Таких, які застосовуються для визначення малодіяльності на закордонних залізницях є саме: рентабельність, збитковість.

Критерієм малодіяльності залізничних ділянок слід вважати умови, при яких доходи від перевезень дорівнюють загальним витратам.

$$D=3 \quad (1)$$

Тобто при цьому рентабельність ділянки дорівнює 0. Цей критерій відповідає умовам рівновігдності для ділянки, продовження її експлуатації або припинення їх експлуатації.

Запропонована формалізована модель критерію є універсальною для оцінки доцільності експлуатації ділянок залізниць.

УДК 338.47:656.254.1:656.027

### КРИТЕРІЙ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ПОЇЗНОГО РАДІОЗВ'ЯЗКУ НА ДІЛЯНКАХ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Басова Д.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

В теперішній час відсутні достовірні вихідні дані для безпосередньої економічної оцінки ефективності різних технологій організації

дуплексного поїзного радіозв'язку на ділянках швидкісного руху пасажирських поїздів. В таких випадках для попереднього аналізу доцільно використовувати методи експертних оцінок.

Сутність методів експертних оцінок полягає в проведенні експертами інтуїтивно-логічного аналізу проблеми з кількісною оцінкою суджень і наступної формальної обробки результатів за певними алгоритмами.

Для рішення задач такого роду зараз широко використовують метод аналізу ієрархій (МАІ), розроблений американським математиком Т.Сааті, який є ефективним засобом рішення складних багатокритеріальних задач. Застосування МАІ передбачає побудову ієрархічної композиції задачі з наступним рейтингуванням альтернативних рішень.

Першим етапом є структурування проблеми вибору, яке починається з вершини (мети) через проміжні рівні-критерії (техніко-економічні показники) до нижнього рівня, яким, в загальному випадку, є набір альтернатив (проектів).

Аналіз структури моделі проводиться за допомогою процедур розроблених в теорії графів. Основним інструментом для аналізу даних, завдяки якому метод практично не має аналогів при роботі з якісною інформацією, є процедура парних порівнянь. Обчислювальні процедури методу ґрунтуються на основі теорії ненегативних матриць.

На другому етапі на основі парного порівняння виставляються оцінки значимості критеріїв по відношенню до основної мети.

На третьому етапі методом попарного порівняння оцінюють значимість альтернативних проектів по відношенню до кожного критерію.

На заключному етапі виконують розрахунки глобальних або узагальнених пріоритетів. При цьому локальні пріоритети перемножують на пріоритет відповідного критерію на вищому рівні і складають по кожному елементу у відповідності з критеріями, на які впливає елемент.

УДК 69.003:625

### ДОСВІД ВЕДУЧИХ ЗАКОРДОННИХ КРАЇН В УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНИМ КОМПЛЕКСОМ

*Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

За кордоном приділяється найбільша увага питанням управління будівельною галуззю, як однієї з важливих галузей економіки. Фахівці вважають, і це доводиться досвідом, що витрати на удосконалювання управління в остаточному