

- зміної візків вагонів на пунктах перестановки;

- застосування технології, що заснована на зміні колісних пар в тактовому режимі.

Найбільш розповсюдженим є перший спосіб, тому що він не потребує спеціального облаштування. Недоліком цього способу є несхоронність вантажів при перевантаженні та значні витрати часу. Технічні операції, що пов'язані з перестановкою вагонів за традиційною технологією зміни ходових частин, трудомісткі і також вимагають значних витрат часу. Існуючі способи зміни візків пов'язані із необхідністю тимчасового виключення з роботи і складування на пунктах перестановки вагонів значної кількості візків, що призводить до дорожчання перевезень вантажів в міжнародному сполученні.

Ці недоліки вирішуються при використанні візків з розсувними колісними парами, що повністю виключає необхідність складування змінних ходових частин. Проте для практичного впровадження цієї або іншої системи розсувних колісних пар необхідно вирішити низку запитань, пов'язаних із забезпеченням умов безпеки руху. Прикордонні переходи залишаються традиційно «вузьким місцем», у середньому затримка вагонів у пунктах переходу на стиках колії 1520/1435 мм складає 2,5 доби.

Для скорочення простоїв вагонів на прикордонних переходах необхідно прийняти ряд організаційно-технічних заходів, які передбачають:

1) Удосконалення системи безперевантажувальних перевезень в міжнародному сполученні, що буде базуватися на оцінці варіантів перевантажувальних операцій відповідного рухомого складу, особливо нового покоління, що відповідає одночасно вимогам, що пред'являються на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм. Значні резерви криються у впровадженні технічних засобів прискореного переходу вагонами пунктів стиків колії різної ширини шляхом застосування технології автоматичної зміни у візках колісних пар;

2) Одночасно необхідно оптимізувати розвиток інфраструктури транспортної мережі в рамках збільшення швидкостей руху поїздів, використання сучасних засобів створення системи спеціалізованих маршрутів для змішаних (контейнерних і контрейлерних) перевезень вантажів;

3) Пошук обґрунтування ефективності контейнерних і контрейлерних перевезень і сучасних термінальних комплексів;

4) Організацію власної технічної бази і освоєння нових технологій транспортування вантажів в сукупності з вирішенням питань їх ефективного використання і гнучкої тарифної політики, що сприятиме розвитку перспективних видів перевезень по міжнародних транспортних коридорах України.

УДК 338.47:656.2

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ РОЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ТИПАХ КОН'ЮНКТУРНОГО РОЗВИТКУ

Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Вплив кризи на динаміку макроекономічних показників і показників діяльності транспортної системи очевидні, так само, як взаємозв'язок функціонування залізничного транспорту та економіки. Доказом цього був черговий економічний спад 2008-2010 рр. в Україні, спричинений світовими тенденціями, які є відображенням циклічності економічного розвитку. Тоді транспортна система вже в II півріччі 2008 року відреагувала на кризові явища, що почалися в економіці країни: вантажообіг став скорочуватися, у той час як промисловість ще продовжувала демонструвати ріст. Це пояснюється високою чутливістю роботи залізничного транспорту до кон'юнктурних змін в економіці. У зв'язку з цим та враховуючи значущий вклад залізничного транспорту в створення національного доходу, забезпечення соціальної, політичної, культурної сфер діяльності держави необхідно намагатися нівелювати негативні тенденції стабілізацією роботи залізничної галузі. Оскільки розвиток залізничного транспорту, як великого споживача матеріальних і трудових ресурсів, може виступати стимулом, так званим поштовхом для роботи економіки та спричиняти мультиплікативність розвитку національного господарства.

При чому стратегічне значення залізничного транспорту беззаперечне на всіх чотирьох фазах економічного циклу: спад, депресія, пожвавлення й підйом (чистий ріст). Так, економічна криза, перериваючи підйом, переводить економіку у фазу спаду. Спад характеризується падінням обсягів виробництва. Під час депресії вони стабілізуються на низькому рівні й тут залізничний транспорт може виступити альтернативою більше дорогих видів транспорту тим самим забезпечивши додаткові перевезення собі й підтримати конкурентоспроможність товаровиробників більше низькою транспортною складовою у ціні їхньої продукції і сприяти виведенню економіки у фазу пожвавлення – відновлення існуючого до початку спаду обсягу виробництва, а потім забезпечити потреби в перевезеннях при чистому зростанні виробництва, що є підсумком економічного циклу й розвитку суспільства.

Виходячи з цього, очевидно, що для підтримки транспортних потужностей у всіх типах кон'юнктурного розвитку необхідним є відповідний вимогам рівень функціонування транспортної інфраструктури.

Зокрема для відновлення росту економіки після кризи потрібно, щоб розраховані на

гармонічний розвиток галузі капітальні вкладення були акумульовані на основі реальних заощаджень. При цьому інвестиції повинні направлятися на інноваційний розвиток, щоб кардинально підвищити продуктивність використання виробничих ресурсів, забезпечити ріст реальної ефективності виробництва. Тільки так можна перебороти відзначену вище глибинну причину кризи - зниження уваги до питань продуктивності на тлі «захоплення» нарощуванням вартісних показників, насамперед - капіталізації, у відриві від «фізичної» основи й існування кредитного заручництва.

Отже, правило подолання кризи можна визначити в такий спосіб: необхідні засновані на реальних заощадженнях інвестиції в інновації, що дозволяють підвищити продуктивність і реальну ефективність виробництва. Це положення вірне й для економіки в цілому, і для транспортної галузі. Причому в тій мірі, у якій транспорт є об'єктом державної власності, державного регулювання й відповідної цілеспрямованої державної політики.

УДК 658.152

ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Яковенко В.Г., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах інноваційно-інвестиційна діяльність набуває особливого значення для економіки України. Інновації сприяють підвищенню ефективності народного господарства в цілому, дають можливість підвищувати продуктивність праці, залучати до виробничої сфери нові резерви, тому що вони охоплюють різні аспекти ринкових відносин (виробничі, підприємницькі, соціальні, науково-технічні і маркетингові). Умовою нормального розвитку економіки держави і суб'єктів господарювання всіх форм власності виступають інвестиції.

Інноваційна діяльність передбачає створення цілого комплексу наукових, технологічних, організаційних, фінансових та комерційних заходів, які у своїй сукупності ведуть до інновації повністю готової до реалізації на ринку. Тобто під інноваційною діяльністю розуміється діяльність колективу, спрямовану на забезпечення доведення науково-технічних ідей, винаходів до результату, придатного до практичного застосування та реалізації їх на ринку з метою задоволення потреб суспільства в конкурентноспроможних товарах і послугах. Відповідно до Закону України «Про інноваційну діяльність» інноваційна діяльність визначається як одна з форм інвестиційної діяльності, що здійснюється з метою впровадження

досягнень науково-технічного прогресу у виробництво і соціальну сферу. Ця діяльність охоплює: випуск і поширення принципово нових видів техніки і технології, прогресивні міжгалузеві структурні зрушення, фінансування фундаментальних досліджень для здійснення якісних змін у стані продуктивних сил, розробку і впровадження нової ресурсозберігаючої технології, призначеної для поліпшення соціального й екологічного становища. Серцевиною інноваційної діяльності на підприємстві є освоєння нових видів продукції або методів її виробництва, доставки і реалізації.

Інноваційна діяльність у повному обсязі має комплексний, системний характер і охоплює такі види роботи, як пошук ідей, ліцензій, патентів, кадрів, організацію дослідницької роботи, інженерно-технічну діяльність, яка об'єднує винахідництво, раціоналізацію, конструювання, створення інженерно-технічних об'єктів, інформаційну та маркетингову діяльність. Усе це створює прогресивні умови для інноваційного розвитку та активізації інноваційних процесів, тобто інноваційна діяльність розглядається як сукупність робіт, які виконуються певними організаційними структурами від зародження ідеї, її розроблення і до комерціалізації в умовах конкуренції. До того ж сама новація може бути спроектована, виготовлена, а нововведення так і не відбулося, бо неминуче настає моральне старіння продукту, коли з'являється новий товар-замінник чи нова технологія. Загальновизнано, що процес переведення новації в нововведення потребує витрати різних ресурсів, основними з яких є інвестиції та час. Новації формують ринок новин, інвестиції – ринок капіталу, інновації – ринок чистої конкуренції нововведень.

Інноваційна діяльність тісно пов'язана з інвестиційною, тобто сукупністю практичних дій громадян, юридичних осіб та держави щодо реалізації інвестицій. Законодавець визначає інноваційну діяльність як одну з форм інвестиційної діяльності, що здійснюється з метою впровадження досягнень науково-технічного прогресу у виробництво та соціальну сферу. З іншого боку інвестиції створюють матеріальну основу для інновацій. Тоді інноваційна діяльність, пов'язана з капітальними вкладеннями в інновації, називається інноваційно-інвестиційною. Як правило саме інвестиція є безпосереднім носієм інновації, між тим теоретично інновація без інвестиції також можлива. Тож при дефіциті ресурсів та інвестиційній непривабливості необхідно приділяти увагу розвитку та стимулюванню інноваційно-інвестиційної діяльності галузей народного господарства.

Отже вирішення питань з розвитку інноваційно-інвестиційної діяльності займає важливу позицію в економіці народного господарства. Та потребують подальшого розгляду інноваційні процеси.