

13. Офіційний сайт державного комітету статистики України [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

14. П'ятаченко Г.Г. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції [Текст]/Г.Г.П'ятаченко/- К. "Наукова думка", 1998.

15. Офіційний сайт Міністерства транспорту України [Електронний ресурс]// Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/>.

16. Пероганич Ю.М. Состояние и перспективы правового урегулирования железнодорожного сообщения между Украиной и Польшей в контексте европейских транспортных коридоров //Konferencja Naukowo - Techniczna Wykorzystanie kolejowych przejść granicznych pomiędzy Ukrainą i Polską w aspekcie europejskich korytarzy transportowych. Kielce - Ameliówka - Cedzyna, Polska, 11-12 czerwca 1996. –

Lublin: WDO PKP.[Текст]/Ю.М.Пероганич/ – 1996. – С.55 - 64.

17. Виворіт газової війни [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://vidgolos.com/1056-bb-vivorit-gazovoyi-vijini.html>

18. Саліженко О. В обхід України можливості, які втрачаємо. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://novynar.com.ua/analytics/economics/90536>

19. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори [Текст]// Економіст. - 2002. - № 1. - С. 50-57.

20. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Текст] Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=32874&cat_id=3185475

Анотація. В статті розглянуто основні проблеми транспортної системи України, які негативно впливають на транзитний імідж нашого державства, і виділено комплекс завдань, які підлягають своєчасному вирішенню з метою недопущення транзитної ізоляції

Ключові слова: транспорт, транзит, міжнародні транспортні коридори

Summary. In article it is considered the basic problems of transport system of Ukraine which negatively influence transit image of our state, and it is allocated a complex of tasks which are subject to the urgent decision for the purpose of a non-admission of transit isolation

Keywords: transportation, transit, international transport corridors

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 656.61.07.003

КРИТЕРИАЛЬНЫЕ И ВНЕШНИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

*Винников В.В., д.э.н., профессор,
Кузьменко Ю.А., аспирант,
Кристиогло В.С., аспирант (ОНМА)*

Розглядається оцінка ефективності при прийнятті господарчих і інвестиційних рішень на основі критеріальних та зовнішніх обмежень рівня розвитку національного морського транспорту.

Ключові слова: інтеграційні процеси, ефективність, міжнародні транспортні коридори, інвестиційна діяльність, конкурентоспроможність флоту.

Постановка проблеми. Сложность оценки эффективности при принятии хозяйственных и инвестиционных решений обуславливается отклонением равновесных тарифов от конкретных затрат судоходного предприятия. Поэтому

эффективность может рассчитываться как отношение достигнутых результатов с учетом экономии ресурсов к величине инвестиций, обеспечивающих эту результативность [1, 2]. При решении проблемы государственной поддержки национальных морских

транспортных предприятий эффективность рассчитывается по отношению изменения макроэкономических результатов к общей сумме инвестиций.

С позиции развитой экономической системы хозяйственные приоритеты рассматриваются со стороны потребителей, несмотря на реализацию принципа максимизации прибыли предпринимательскими структурами. Об этом свидетельствует определение: «Эффективность ... есть состояние, при котором ресурсы общества приносят максимум удовлетворения потребителю» [3, с. 306]. Если же обратиться к отечественной методике расчета эффективности, то она в основном отражает интересы производителя.

В качестве экономического ориентира достаточности развития национального транспортного флота или функциональной устойчивости отдельных судоходных компаний следует рассматривать масштабы участия в рынке транспортных услуг, при которых формируется масса прибыли, обеспечивающая равновесное состояние при нормальных налоговых ставках. Такое состояние обеспечивается стратегией, отражающей управление денежной массой [4, 5] и инвестиционной деятельности в рамках предпринимательских задач и макроэкономических интересов [3]. Нельзя согласиться с подходом [6, 7], в основе которого используется в основном принцип стратегических приоритетов экономической системы.

Анализ последних исследований и публикаций. В специальной литературе используется множество терминов, определений, характеризующих производственную сферу деятельности.

Исследователи проблемы убеждают, что сегодня формирование эффективного хозяйственного механизма возможно лишь при условиях институционального подхода. Научные труды: Т. Вэблена, Д. Норта, Ф. Гаека и др., а также видных отечественных экономистов: О. Белоруса, А. Гальчинского, А. Чухна, В. Геца.

Однако, все они посвящены производственной сфере деятельности. Морской транспорт, практически остается мало изученной сферой деятельности, и в частности проблема оценки эффективности при принятии хозяйственных и инвестиционных решений – полностью не решена.

Выделение нерешенных частей проблемы. Важнейшим условием развития и функционирования национальных морских транспортных комплексов следует считать необходимость учета интеграционных процессов и взаимодействия как в системе международных транспортных коридоров, так и на основе мультимодальных транспортных технологий. В связи с этим возникают методические и практические трудности при увязке предпринимательского, совокупного и внесистемного эффектов. Внутри отдельных транспортных предприятий текущий эффект определяется

традиционными методами и основном включает прирост чистых денежных потоков [1].

Обязательным условием обоснования эффективности капитальных вложений является соблюдение предпринимательских интересов и ориентация на макроэкономические и глобальные процессы. В связи с этим эффективность хозяйственных и инвестиционных решений в системе морского транспорта проявляется как в судоходных компаниях, портах, так и вне транспортной системы. В любом случае локальные транспортные подсистемы могут устойчиво функционировать при достижении уровня конкурентоспособности на фраговом рынке и при необходимой государственной поддержке национального предприятия в случае некоммерческих ситуаций.

Основной экономической показатель, через который осуществляется управление и контроль состояния предприятий должен обеспечивать измерение эффекта на всех уровнях управления независимо от формы собственности на основной капитал, надежность оценки [9] функциональной деятельности, возможность планирования результатов и затрат. При государственном регулировании уровня оплаты труда и лимитирования других параметров в добавленной стоимости необходимо учитывать изменения трудоемкости и ресурсоемкости относительно динамики производственных результатов по ограничениям конкурентного рынка.

Формирование целей статьи. При расчетах экономического эффекта по обеспечению устойчивости национальных транспортных предприятий в системе международных транспортных коридоров наибольшую сложность представляет технико-экономическая оценка результатов их реализации. Это обусловлено отсутствием нормативной базы, неопределенность цен на работы и услуги национальных зон. Требуется максимальная формализация и типизация экономико-правовых положений и формирования информационного блока данных для обоснования хозяйственных [10] и инвестиционных решений.

Масштабы и направления нормализованного развития как отраслевых экономических систем, так и территориальных комплексов зависят от соотношения рыночных потребностей и параметров ограниченности инвестиционных ресурсов. Поэтому возникает проблема выбора критерия и показателей эффективности соответствующего развития как транспортной системы в целом, так и отдельных ее составляющих.

Изложение основного материала исследования с обоснованием полученных научных результатов. Критериальными показателями для принятия инвестиционных или хозяйственных решений при изменении ситуации на фраговом или стивидорном рынках являются такие показатели как интенсивность обработки грузовых и транспортных потоков, качество и время доставки грузов. Фактор

времени в системе формирования конечных транспортных показателей обуславливает привлекательность судоходной компании или торгового порта для грузовладельцев с позиции сокращения оборотных средств за время доставки товаров [11].

Несоответствие экономических результатов функциональной деятельности и затрат ресурсов в отдельные периоды дает основание утверждать, что в системе научных и проектных обоснований незавершен процесс критериального обеспечения хозяйственных и инвестиционных решений.

Критериальные ограничения [10] функциональной и инвестиционной деятельности отражают как целевые задачи экономического развития предприятий, так и условия максимизации или оптимизации результатов. Учитывая наличие макроэкономических задач достижения экономической безопасности государства и предпринимательской эффективности создания и использования производственного потенциала, следует различать две группы критериев принятия экономических решений. Это макроэкономический подход, отражающий принципы поддержки национальных судовладельцев или портовых компаний при решении глобальных задач. Особое место занимают критерии формирования провозной или пропускной способности на основе нормальных рыночных механизмов максимизации прибыли.

Среди критериев эффективности инвестиционных и хозяйственных решений как с позиций макроэкономических интересов, так и предпринимательских задач особое место занимает норма прибыли или рентабельности производственных фондов. Она как известно [1] считается основным побудительным мотивом управления инвестициями и важнейшим фактором контроля параметров и вообще целесообразности функциональной деятельности в определенных условиях.

Эффективность хозяйственного механизма характеризуется постоянным возрастанием результатов в течение определенного тренда несмотря на циклические факторы развития фрахтового рынка. Поэтому с учетом общего принципа экономической эффективности параметры развития морских транспортных предприятий в системе совершенной конкуренции фрахтового рынка могут определяться из условия 1.1

$$\sum Q_i = \frac{P_{rf}}{p_c - s_c}, \quad (1.1)$$

где P_{rf} – прибыль транспортного предприятия в соответствии с параметрами позиционирования на фрахтовом рынке;

Q_i – объемы транспортной работы по основным видам шиппинговой деятельности в

соответствии с выработанной и реализуемой стратегией развития национального транспортного комплекса;

p_c – уровень тарифных ставок сектора фрахтового рынка основной операторской деятельности судоходной компании;

s_c – себестоимость морских перевозок по варианту развития проектируемой или анализируемой

транспортной подсистемы $s_c = \frac{P_c}{d}$;

d – коэффициент доходности обеспечивающий нормальные условия финансовой устойчивости флота или портов. Рассчитывается с учетом нормальной рентабельности текущих затрат. Последняя устанавливается в пределах 0,35;

Этот подход позволяет контролировать адекватность инвестиционных процессов относительно параметров рынка и согласуется с основами современной экономической теории [3]. В качестве критериального решения остается возмещение капитальных вложений за расчетный жизненный цикл проекта.

В двадцатом веке параллельно развивались два альтернативных подхода к обоснованию инвестиций и выбору варианта капитальных вложений. В Советском Союзе при ежегодном фактически дискретном централизованном финансировании в качестве основного критерия принимались приведенные затраты (1.2).

$$Z = S + E_H K \rightarrow \min, \quad (1.2)$$

где S – себестоимость единицы продукции, работ или услуг по проекту капитальных вложений;

E_H – нормативный коэффициент эффективности, устанавливаемый в пределах пятилетнего плана по параметрам национального дохода и инвестиционной деятельности;

K – плановые капитальные вложения, обуславливающие развитие и проектный уровень себестоимости.

К недостаткам этого метода обоснования инвестиционных программ следует отнести:

расчет эффективности только на основании показателей, достижение которых планируется в пределах одного года;

несбалансированность показателя с основным критерием работы предприятий, то есть с финансовым результатом производственной деятельности;

слабое обоснование нормативов эффективности при противопоставлении ставки дисконтирования и эффективности.

В экономических системах с жестким принципом возмещения инвестиционных ресурсов обоснование программ капитального строительства

основывалось на расчете чистой текущей стоимости (NPV) [12, 13]. Главным преимуществом такого подхода следует считать расчет результатов за жизненный цикл проекта с учетом действия фактора времени. Широко используется термин «стоимость денег во времени» (time value of money) для

обозначения ставки дисконтирования [1., с. 51]. Главным условием является использование ставки процента, свободной от риска. Обычно такая процентная ставка устанавливается по государственным ценным бумагам.

$$N_{pv} = \sum_{t=0}^T Q_i (p_{ci} - s_i) (1+i)^{-t} - K_{cp} (1+i)^t, \quad (1.3)$$

где T – жизненный цикл проекта развития морского транспортного предприятия;

Q_i – проектный объем перевозок по варианту развития;

p_{st} – расчетная тарифная ставка выполнения транспортной работы, определенная в соответствии динамикой фрахтовых индексов;

s_i – удельные текущие издержки на единицу транспортной работы в расчетном периоде;

i – ставка дисконта, принимаемая по условиям региона операторской деятельности флота или портов;

K_{cp} – величина инвестиционных ресурсов, необходимых для реализации обоснованной экономической стратегии владельца капитальных активов.

Традиционно широко используются следующие основные направления и элементы поддержания адекватной конкурентоспособности предприятий морского транспорта относительно условий рынка транспортных услуг:

концентрация ресурсов в форме выбора и реализации оптимальной величины провозной или пропускной способности, которая соответствует параметрам функциональной и экономической устойчивости;

интенсификация транспортных процессов на основе технического и организационного совершенствования функциональной деятельности;

улучшение использования производственных фондов;

расширение материально-технической базы на основе научно-исследовательских разработок;

оптимизации взаимодействия всех подразделений, формирующих и обслуживающих

транспортные и грузовые потоки на основе интермодальных сообщений и транспортной логистики.

Общие принципы развития рынка транспортных услуг, развитая конкуренция и формирование равновесных тарифов предопределяют закономерности изменения средних затрат, соответствующих нормализованному уровню функционирования судоходных компаний. Поэтому тенденции и динамика изменения провозной способности, структурные сдвиги в грузопотоках позволяют достаточно точно прогнозировать доходные ставки и обосновывать программы развития флота.

Прибыль выступает основной целью становления и устойчивого функционирования морских транспортных предприятий. Вместе с тем при выборе промежуточных стратегий функциональной деятельности под влиянием как внешних, так и внутренних факторов цель отдельных стадий или проектов развития может отходить от принципа максимизации чистого результата. Это частично связано с тем, что прибыль характеризует не уровень эффективности развития и функционирования, а массу результата, отражающего реализацию продукции, работ или услуг. Поэтому самостоятельно необходимо контролировать рациональность использования потенциала по специфическим показателям (1.4).

Если из формулы рентабельности основного капитала вывести допустимую его величину то можно построить механизм управления финансовой устойчивостью морского транспортного предприятия в пределах стандартной цикличности фрахтового рынка

$$K_{cp} = \sum_{i=t}^T (\sum Q_i p_{cf} - \sum W_j n_{rj} p_{crj}) \alpha_{ti} (1 + E_{nc}), \quad (1.4)$$

где Q_i – расчетный объем транспортной работы, определяющий целесообразность экономического развития в пределах проектной стоимости транспортного объекта (K_{cp});

p_{cf} – величина тарифных ставок, которые устанавливаются вследствие преимущественного влияния внешних факторов;

W_j – производственно-экономические параметры транспортного подразделения,

обуславливающие потребности различных видов ресурсов;

n_{rj} – норматив использования экономических ресурсов, обеспечивающий транспортному предприятию условия стоимостной конкурентоспособности;

p_{crj} – рыночная цена единицы экономических ресурсов, необходимых для нормальной деятельности флота или порта;

E_{nc} – коефіцієнт, уявляючий ступінь ризику збереження розрахованого стану фрахтового ринку, формуючого збалансований рівень тарифних ставок.

Становляться очевидними задачі інвестиційної і підприємницької діяльності судовласців або портових корпорацій. При розрахованих обсягах роботи (Q_i), рівноважних тарифах і нормалізованому формуванні постійних витрат максимізація кінцевого результату обмежує масштаби формування основного капіталу, який повинен бути включений за життєвий цикл за умов чистих постійних витрат. Такий підхід дозволяє вибрати варіант розвитку в повній ступені відповідний вимогам відшкодування інвестиційних витрат.

Недостатком методів, на основі яких формувалися портфелі замовлень суднобудівних верфей в плановій системі і в ринкових умовах, слід вважати ігнорування граничної фондоемкості перевізної діяльності. Тому часто виникали проблеми з ефективністю функціональної діяльності окремих типів суден транспортного флоту. “Віднесені витрати – втрачений дохід в результаті відмови від альтернативних варіантів використання ресурсів” [1] фактично не застосовуються при формуванні програм розвитку національного морського транспортного комплексу.

Для прийняття стратегічних рішень, що відображають базові параметри функціонування, прибуток повинен бути очищений від сум, отриманих за ринкових умов. Головним залишається принцип врахування всього потенціалу ресурсів, які визначили рівень конкурентної ефективності.

На етапі становлення України як морської держави важливі правильні економіко-правові рішення, спрямовані на визнання національних підприємств морського транспорту як рівноправних суб'єктів міжнародного фрахтового ринку. Найважливішим критерієм в цьому аспекті слід вважати створення єдиних правових і економічних умов розвитку флоту і торгових портів для різних форм власності.

Для виявлення стійких закономірностей розвитку морського транспорту України і обґрунтування принципів управління стійкістю його функціонування необхідно достатньо тривалий період формування результатів. Слід мати на увазі, що тільки з 1992 року почали формуватися нові умови функціонування національного морського транспорту. До цього періоду існувала інша база вантажів, інші принципи фінансування і управління господарською діяльністю. Тому з урахуванням того, що становлення України як морської держави супроводжувалося не тільки новими умовами, але й неоправданими помилками, побудова адекватного морського комплексу потребує особливого критеріального підходу, орієнтованого як на національні інтереси, так і на задачі формування вільних операторів фрахтового ринку під прапором країни.

Враховуючи об'єктивну потребу в розвитку морського транспортного комплексу відносно параметрів міжнародних господарських зв'язей, слід мати на увазі те, що фрахтовий оборот обмежується в значній ступені параметрами вантажопотоків і характером стану міжнародної торгівлі. Відповідно, розрахована сума чистого доходу будь-якого судовласця обмежується, з однієї сторони, часткою освоєння даного сектора фрахтового ринку на основі конкурентоспроможності флоту, а з іншої, економічністю експлуатації транспортних засобів. Тому як одним з принципів розвитку морських транспортних підприємств слід вважати необхідність врахування зовнішніх обмежень граничних витрат.

Реалізація інтеграційних принципів розвитку національного транспортного комплексу веде в кінцевому підсумку не тільки до підвищення конкурентоспроможності на основі зростання інтенсивності обробки вантажів і транспортних потоків, але й до зростання частки витрат на досягнення адекватності стану потенціалу. Ринково визнані параметри оптимізації транспортної системи повинні бути компенсовані додатковими економічними результатами. Прямі і зовнішні ефекти або втрати можуть бути розраховані за умовою (1.5)

$$\Delta E_{\text{ин}} = \sum (\Delta E_L + \Delta E_M + \Delta E_K) (1 - t_x) \alpha_{ti} - \Delta K_{\text{пр}}, \quad (1.5)$$

де: ΔE_L – економічний ефект оптимізації результатів використання трудових ресурсів;

$$\Delta E_L = Q_r \left(\frac{1}{g_{po}} - \frac{1}{g_{pr}} \right) p_{cl} (1 + \xi), \quad (1.6)$$

Q_r – обсяги транспортних робіт, g_{po} , g_{pr} – продуктивність праці за альтернативними варіантами транспортного

обслуживания мирохозяйственных связей, един./чел-час.;
 P_{CL} – среднестатистическая часовая ставка заработной платы;

ξ – Коэффициент, учитывающий дополнительную заработную плату, доплаты и все начисления;
 ΔE_M – экономический эффект рационализации использования материальных и энергетических ресурсов;

$$\Delta E_M = Q_r \left(\frac{1}{m_{eo}} - \frac{1}{m_{er}} \right) P_{cmr} t_p t_q, \quad (1.7)$$

m_{eo} , m_{er} – норматив использования материальных ресурсов на единицу конечного результата по условиям базисной и новой технологии транспортного обслуживания грузовладельцев;

описываются экспоненциальными зависимостями [14].

P_{cmr} – стоимость единицы материальных ресурсов, величина которых изменяется по вариантам транспортного обслуживания;

Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в этом направлении. Механизм управления процессом становления Украины как морской державы представляет собой совокупность форм и методов использования экономических принципов в системе эффективного развития национального морского транспортного потенциала. При прочих равных условиях этот процесс усложняется тем обстоятельством, что внешние торговые и транспортные операторы рассматривают Украину, как страну проводящую пассивную морскую транспортную политику.

t_p – индекс роста производительности альтернативного варианта развития;

t_q – индекс роста качества транспортного обслуживания

Для реализации стратегии активного развития национального судоходного потенциала необходимо разрешение трех важнейших задач:

ΔE_K – изменение объемов капитальных благ, обеспечивающих устойчивость транспортного обслуживания по альтернативным технологиям и ТЭУ предприятий

$$\Delta E_K = H_a (K_{po} t_p t_t - K_{pn}) \quad (1.8)$$

обеспечение нормальных условий для реализации предпринимательской инициативы, нацеленной на формирование провозной способности на основе принципа «предельной склонности к сбережению» частных и коллективных инвесторов;

H_a – норматив амортизационных отчислений по принятой форме расчета;

K_{po} – рыночная стоимость транспортного объекта базового состояния системы;

построение теоретических и методических основ эффективных хозяйственных и инвестиционных решений в системе нормализованного наращивания морского транспортного потенциала;

t_p – индекс роста производительности по варианту развития;

t_t – индекс роста интенсивности транспортных процессов;

всемерная, не противоречащая международному опыту и критериям эффективности, поддержка и защита национальных судовладельцев и торговых портов в периоды становления стратегии развития и кризисных этапов жизненного цикла.

K_{pn} – капитальные вложения, необходимые для реализации стратегии адекватного развития относительно параметров конкурентоспособности и интеграционных процессов

t_x – ставка налога на прибыль транспортных предприятий;

α_{ti} – коэффициент дисконтирования денежных потоков за жизненный цикл проекта;

ΔK_{pt} – приращение капитальной стоимости предприятия в текущем периоде.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

В условиях неравномерности развития и с учетом основных положений теории экономического роста [7] в качестве критерия развития национальных предприятий морского транспорта следует принимать темпы изменения основных показателей. При этом следует иметь ввиду, что цикличность развития и высокая конкуренция на фрахтовом рынке предопределяют неравномерное или скачкообразное изменение показателей. Большинство результатов в течение отдельных этапов жизненного цикла не

1. Бирман Г., Шмидт С. Экономический анализ инвестиционных проектов.- М.: ЮНИТИ, 1997. – 631 с.

2. Вінніков С. В., Ломадзе Т. Критеріальне забезпечення господарських та інвестиційних рішень у торговельному суднопластві. //Вісник соціально-економічних досліджень. № 13, Одеса, 2002. – с. 193 – 197.

3. Самуэльсон П. А., Нордхауз В. Д. Экономика. – М.: Бином-КноРус, 1999. – 799 с.

4. Буркинський Б. В., Котлубай М. І. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт.- Одеса.: ППіЕЕД, 2001. – 121 с.
5. Кинг А. М. Тотальное управление деньгами. – СПб.: Полигон, 1999. – 448 с.
6. Райан Б. Стратегический учет для руководителя. М.: «ЮНИТИ», 1998 – 615 с.
7. Сакс Дж. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход. - М.: «Дело». 1996. – 847 с.
8. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. Принципы инвестиций. – М.: «Вильямс», 2002. – 984 с.
9. Щелкунов В. И. Производственный потенциал Украины. – К.: КМУГА, 1999. – 245с.
10. Экономическая теория./ Под ред. Добрынина А.И. – СПб: ПИТЕР, 2001. – 542 с.
11. Alderton P. M. Sea transport: operation and economics. London: Thomas reed, 1986. – 226 p.
12. Беренс В., Хавранек П. М. Руководство по оценке эффективности Инвестиций.-М.: «ИНФРА-М», 1995. – 528 с.
13. Гитман Л. Дж., Джонк М. Д. Основы инвестирования. - М.: Дело, 1997. - 1008 с.
14. Lalonde B. J., Growth in EDI usage: Career Patterns in Logistics/ - Columbus: Ohio State Univvversity, 1992/ - 352 p.

Аннотация. Рассматривается оценка эффективности при принятии хозяйственных и инвестиционных решений на основе критериальных и внешних ограничений уровня развития национального морского транспорта.

Ключевые слова: интеграционные процессы, эффективность, международные транспортные коридоры, инвестиционная деятельность, конкурентоспособность флота.

Summary. The estimation of efficiency in making business and investment decisions based on the criterion of external constraints and the level of development of the national sea transport.

Keywords: integration processes, efficiency, international transport corridors, investment, competitiveness of the fleet.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.2.001.76

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Ёлкин Д.Г., аспирант (УкрГАЗТ)*

У статті розглянуті пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України в рамках Концепції реформування. Критично проаналізований зарубіжний досвід

Ключові слова: модернізація, швидкісний рух, якість, ціна, реформування

Постановка проблеми. История развития железнодорожного транспорта датируется 25 сентября 1825 годом. С этого времени развитие железнодорожного транспорта происходило не равномерно. Причиной этому были особенности развития самих стран, многовекторность отраслей Стоктоном и Дарлингтоном, предназначенной для перевозки грузов. С этого времени развитие железнодорожного транспорта происходило не равномерно. Причиной этому были особенности развития самих стран, многовекторность отраслей