

стану рухомого складу та його наявності. На початок 2012 р. виявлено, що зношеність вантажних вагонів складає 89,2 %.

Для подальшого забезпечення вантажовласників рухомим складом, необхідним для перевезення заданого обсягу вантажів, потребується наявність достатньої кількості справного рухомого складу.

Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є дослідження та визначення кількісної оцінки якості для подальшого створення системи оцінювання придатності вагонів до перевезення.

При використанні математичних та статистичних рішень можливе визначення міри якості, тобто ступеню зносу рухомого складу через функцію інтенсивності експлуатації, яка є лінійною комбінацією для різних типів вантажів.

У зв'язку з різними періодами роботи рухомого складу та різною інтенсивністю його використання, в залежності від роду вантажів введено коефіцієнт інтенсивності експлуатації вагонів, який дозволяє отримати показник, що відображує відсоток зносу рухомого складу та визначити міру якості чисельно. За допомогою цього коефіцієнту визначається динаміка збільшення або зменшення якості вагонів при використанні їх у часі. Кількісна оцінка якості позначається змінними, які враховують стан транспортного ресурсу: придатність вагона до експлуатації з незакінченим терміном служби, з подовженим терміном служби, непридатність вагона до експлуатації.

УДК 338.124.4

ОСНОВНІ АСПЕКТИ АНТИКРИЗОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ

*Маковоз О.В., к.е.н, доцент,
Глазкова А.С., студентка (УкрДАЗТ)*

Антикризове регулювання економіки – свідомі і цілеспрямовані дії держави (певною мірою і могутніх корпорацій та наднаціональних органів) щодо запобігання або зменшення глибини економічних криз, стабілізації господарської кон'юнктури і збільшення темпів економічного зростання.

З такого визначення сутності антикризового регулювання витікає його розуміння як системи, що містить наступні елементи:

- об'єкт регулювання – економічний цикл, а також усе, що впливає на його стан і розвиток (інновації, інтелектуальний капітал, основний капітал, зайнятість тощо);

- сфера розповсюдження – галузь

(промисловість, сільське господарство, фінанси тощо);

- важелі, за допомогою яких можна впливати на циклічні коливання – банківський відсоток, інвестиції, податок, мито, ціна тощо;

- принципи, методи, моделі й механізми антикризового регулювання економіки;

- тривалість – короточасні, середні й довгі цикли;

- система органів, що здійснюють на практиці антикризове регулювання – насамперед це відповідні державні органи, призначення яких є впровадження антикризової політики; крупні корпорації, що впливають на економічну ситуацію, зокрема на механізми виходу з криз; наднаціональні організації, вплив яких теж є достатньо вагомим для розв'язання кризових проблем на міжнародному рівні – Міжнародний валютний фонд, Банк реконструкції й розвитку, тощо;

- законодавче забезпечення антикризової політики країни.

Антикризове регулювання – це процес, за допомогою якого здійснюється вплив держави на економіку з метою скорочення строків і зменшення глибини кризи, а також пом'якшення його негативних соціально-економічних наслідків. Державне антикризове регулювання виконує наступні функції:

- розробка заходів стабілізації економіки під час кризових потрясінь;

- захист ключових підприємств, що перебувають у стратегічно важливих галузях, від кризових процесів, що відбуваються в економіці.

УДК 656.2.001.73 (44)

ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ФРАНЦІЇ

*Мирошниченко Ю.В., к.е.н, асистент
(УкрДАЗТ)*

У Франції реформи було проведено ще в 1996 р., коли була створена компанія, якій підпорядковувалася інфраструктура - Залізнична мережа Франції (RFF). Національній компанії французьких залізниць (SNCF) були делеговані інші функції - оперування вантажними, пасажирськими, приміськими перевезеннями, а також вокзальні комплекси. І перша, і друга компанії — державні. Баланс між інтересами компаній-операторів та RFF забезпечується державним органом регулювання роботи галузей залізничного транспорту. До речі, саме в цьому - особливість функціонування залізничного

транспорт у Франції, хоча залізнична інфраструктура й перебуває на балансі RFF, але її експлуатацією, обслуговуванням і ремонтом займається спеціальна дочірня компанія SNCF Infra, штат якої налічує 53 тис. працівників.

Вокзали та станційні комплекси були відокремлені в дочірню структуру лише в 2009 р. Річ у тім, що вокзали розташовані переважно в центральній частині міста. А тому орендна ціна тут доволі висока. Саме тому є приклади рентабельної роботи таких вокзалів. Поза тим, компанія спрямована на те, щоб створювати нові види послуг на вокзалах. І в цьому велике поле для діяльності, адже в її підпорядкуванні перебуває 3 тис. вокзалів.

На рівні 10 % вантажних перевезень припадає на перевезення приватними операторами французьких залізниць. В пасажирському сегменті на даний час немає приватних операторів, проте розпочався процес їх створення.

У нашій країні приміські залізничні перевезення — хронічно збиткові. А у Франції приміські перевезення — рентабельний бізнес. Хоча це й не надприбутки, проте рівень доходів достатній для гармонійного розвитку. Нині щоденно в цьому секторі працює 5 тис. поїздів у приміській зоні Парижа та 6,9 тис. — по інших регіонах. Щоденно вони перевозять майже 4 млн. пасажирів. Загалом, криза надала новий поштовх регіональним перевезенням. Все більше людей відмовляється від поїздок автомобілем на користь залізничного транспорту.

Хоча в 90-х рр. розглядались пропозиції щодо повної відмови від регіональних залізничних перевезень. Але це було неприйнятно ні з політичної, ні з соціальної точки зору. Поза тим, це посилювало негативне навантаження на довкілля внаслідок посилення використання автотранспорту. Пріоритетним заходом стала передача управління регіональними перевезеннями органам регіональної влади. Нині в кожному регіоні місцева влада сама встановлює тариф, виділяє кошти на закупівлю та утримання рухомого складу.

Між французькими залізницями і місцевою владою укладається угода, в якій прописується, що в певному регіоні буде здійснюватися визначена кількість рейсів, за визначеним розкладом, визначеними поїздами, за утримання яких у належному технічному стані французькі залізниці теж отримують кошти. Саме тому рівень тарифів у різних регіонах відрізняється. Між іншим, якщо з боку залізниць неякісно виконана робота - недотримання графіку або неналежним чином доглядаються за технічним станом потяги, то тоді, згідно з угодою, залізниці повинні виплатити штрафні санкції в місцевий бюджет.

У ході реформування Українських

залізниць дуже важливо те, аби були чітко відокремлені управлінські функції, які мають бути передані Міністерству інфраструктури, та господарські, якими займаються безпосередньо управління залізниць у межах курсування пасажирських потягів. У всіх країнах, де було проведено реформування, створюється ефективна модель, яка дає змогу транспортним компаніям динамічно розвиватися та ставати більш адаптованими до ринку транспортних послуг.

УДК 338.49:656

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Мищенко С.П., к.э.н., доцент (ХНАДУ)

Глобальный финансово-экономический кризис привёл во всех странах мира к падению производства, росту безработицы, снижению доходов населения. Воздействие глобального кризиса на Украину усилено накопленной деформацией структуры экономики, высокой зависимостью от экспорта природных ресурсов, низкой конкурентоспособностью ее несырьевых секторов, ориентацией преимущественно на внешние источники финансирования. Одной из основных причин, осложняющей выход из кризиса и переход к модернизационной экономике, является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, её физическое и моральное устаревание. Стремительное развитие глобальной конкуренции и угрозы международного терроризма усиливают значение безопасности инфраструктуры.

Развитие транспортной инфраструктуры становится одним из важнейших приоритетов модернизации экономики, поскольку именно инфраструктурная услуга создает основу для повышения эффективности и снижения уровня издержек всех секторов экономики.

В современных условиях безопасность инфраструктуры – это состояние инфраструктуры, обеспечивающее, во-первых, безопасность личности, бизнеса и государства; во-вторых, всеобщий доступ к инфраструктуре по справедливым ценам; в третьих, ее инновационность, необходимую для поддержания конкурентоспособности экономики; в четвертых, финансово-экономическую безопасность самой инфраструктуры.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры означает привлечение достаточных для её устойчивого функционирования и развития инвестиций, и их