

УДК 620.91:656.2.003.13

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЗА РАХУНОК
ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ**

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Лакуста Г.Г., здобувач (УкрДАЗТ)*

Ступінь розвитку економіки, та, відповідно, рівень життя населення будь-якої країни безпосередньо пов'язані з кількістю енергії, що споживаються. Якщо до недавнього минулого головним фактором розвитку економіки було збільшення споживання матеріальних і енергетичних ресурсів, то найактуальнішим питанням сьогодення є підвищення ефективності їх використання. Тому, на сучасному етапі розвитку народного господарства, економія паливно-енергетичних, матеріальних, трудових та інших ресурсів є найважливішим завданням вітчизняних підприємств. У зв'язку з цим виникає потреба в розробці сучасних технологій та проведенні організаційно-технічних й економічних заходів щодо енергозбереження. В процесі функціонування залізничного транспорту споживання електроенергії є невід'ємною складовою для подальшого розвитку та реформування галузі. Однак питання енергозбереження та економічного використання енергоресурсів залізничного транспорту стають дедалі актуальнішими, адже за останні роки вартість паливно-енергетичних ресурсів зростає декілька разів і тенденція зростання зберігається.

Питання енергозбереження, яке сприяє економічному росту як залізничного транспорту, так і економіки країни в цілому, є одною з найактуальніших тем на сьогодні. Задоволення потреб суспільства безпосередньо залежить від створення благ, а блага в свою чергу вимагають все більшу кількість енергоресурсів для їх виробництва. Необхідно скоротити використання енергоресурсів, тому що в майбутньому проблема їх обмеженості може виявитися нерозв'язною і привести до фатальних економічних, екологічних, політичних та інших наслідків.

На підставі вищезазначеного було зроблено науково-економічне дослідження з використанням сучасних методів та розроблені пропозиції, які спрямовані на вирішення основного питання підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок раціонального використання енергоресурсів. Оскільки залізничний транспорт у структурі експлуатаційних витрат займає близько 18% енерговитрат, то розробка пропозицій спрямованих на їх скорочення, була покладена в основу дослідження.

Виходячи з вище сказаного, треба відмітити основні завдання для рішення питань енергозбереження на підприємствах залізничного транспорту. У результаті зробленого системного аналізу було встановлено що:

- Обладнання, яке використовується не відповідає сучасним умовам, потребує зміни на нове енергозберігаюче;
- провести автоматизацію технологічних процесів на залізничному транспорті з використанням енергозберігаючих технологій;
- реконструювати систему опалення ремонтних цехів залізниць;
- враховувати людський фактор. Працівники залізничних підприємств повинні економічно споживати електроенергію;
- провести реконструкцію системи освітлення та встановити енергозберігаючі технології.

На сьогодні, в умовах економічної кризи, питання енергозбереження на залізничному транспорті є особливо важливим. Тому реалізація розроблених пропозицій дозволяє скоротити експлуатаційні витрати на енергоносії та підвищити ефективність роботи залізничного транспорту загального користування.

УДК 656.342:338.47

**ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ПІДСИСТЕМИ МІСЬКОГО
ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Приймук О.Р., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Транспортна система України на сучасному етапі розвитку суспільства являє собою сукупність транспортних засобів та обладнання, що забезпечують перевезення пасажирів та вантажів між населеними пунктами та в її межі.

Основними елементами міської пасажирської транспортної системи України, що складає її підсистему є: рухомий склад, виробничо-технічна база, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, технічні засоби зв'язку та управління, адміністративні та житлові будинки, кадрове забезпечення, органи управління. Ефективне та надійне функціонування міської пасажирської транспортної системи досягається лише в умовах повної відповідності складових компонентів усіх основних підсистем та їх постійної взаємодії в роботі, направленої на кінцеву мету – найбільш повного, своєчасного та якісного задоволення

транспортних потреб населення міста.

Усі компоненти міської пасажирської транспортної системи доповнюють один одного та одночасно конкурують за загальний та край дефіцитний ресурс – пропускну спроможність міської вулично-дорожньої мережі. Тому суттю транспортної політики мегаполісів є встановлення пріоритетів, що дозволяють розумними способами розподілити цей ресурс.

Аналізуючи міські пасажирські перевезення по всій Україні видна тенденція їх зростання, що пов'язано з підвищеною рухливістю та попитом населення на транспортні послуги. Взагалі, пасажирські перевезення транспортом загального користування з кожним роком зростають. Особливо це помітно на транспорті широкого користування – метрополітені, де обсяги перевезення за останній рік зріс на 110,5 %. Тому велику увагу слід приділяти будівництву і розвитку цього виду швидкісного електротранспорту в мегаполісах країни, вирішуючи тим самим транспортну проблему великих міст.

Збільшення обсягів перевезення засобами масового міського пасажирського транспорту в мегаполісах можливо за умов розвитку всіх його підсистем, а саме:

- збільшення протяжності мережі метрополітену, швидкого та звичайного трамвая, тролейбусу та автобусу при їх технічному удосконалюванні та покращенню технічного обслуговування;

- зростання парку рухомого складу удосконалених конструкцій та підвищеної місткості, а також його ремонтно-експлуатаційної бази;

- підвищення потужності засобів енергопостачання для міського транспорту на електричній тязі – перетворювач тягових підстанцій, кабельних і контактних мереж;

- широке застосування засобів диспетчеризації управління рухом на мережі міської пасажирської транспортної системи;

- підвищення щільності вулично-дорожньої мережі з інженерними спорудами та засобами автоматизованого управління і регулювання вуличного руху;

- удосконалення та впровадження науково-обґрунтованих методик планування роботи підприємств міського пасажирського транспорту з врахуванням якісних показників обслуговування пасажирів.

УДК 656.61.003

ПРИНЦИПЫ ОТРАЖЕНИЯ ПЕРМАНЕНТНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Эффективность функциональной деятельности судоходных компаний должна учитывать сложную совокупность экономических циклов производства, фрахтового рынка и циклов замены торгового флота. Последнее обстоятельство слабо учитывается системой обоснования типов судов в соответствии с портфелем заказов на строительство. При этом с каждым новым поколением типов судов возрастает уровень безопасности и надежности, что и ведет к росту стоимости дедефта. В то же время сохраняется тенденция сокращения продолжительности жизненного цикла, отвечающего критериям конкурентной устойчивости.

При выборе стратегии эффективного позиционирования морских транспортных предприятий в системе фрахтового рынка, ориентированных на максимизацию финансового результата, следует учитывать ориентацию на реальное денежное потоки. В современных условиях расчетов можно согласиться с положением: «... прибыль это не то же самое, что и деньги. Прибыль – продукт учета, ..., полученная по искусственным правилам и нормативам». Расчет прибыли различается по странам даже без учета налоговой системы. Поэтому в структуре морского транспорта, работающего в условиях глобального фрахтового рынка, принципиальным становится достижение максимума денежных средств. Ибо их отсутствие и предопределило трагическую судьбу Черноморского морского пароходства.

Возрастающая капиталоемкость наращивания провозной способности предопределяет определенное воздействие ряда глобальных закономерностей на параметры и их динамику на фрахтовом рынке. Одна из них сводится к положению: «Импульс предложения обычно характеризуется изменением совокупного объема производства в направлении, противоположном изменением процентных ставок или инфляции». Именно этим предопределяет одновременное повышение системного риска торгового судоходства и роста затрат по страхованию перевозочного процесса.

Система принятия решений должна основываться на принципах перехода предприятий морского транспорта на мультимодальные технологии взаимодействия и обслуживания международных грузопотоков. Необходимость