

Акціонування створює необхідні умови для залучення приватних інвестицій в залізничний транспорт, які дуже потрібні для модернізації залізничного сектора України і підвищення конкурентоспроможності української економіки.

УДК 330.341.1:656.2 (477)

### ПРІОРИТЕТНІСТЬ ІННОВАЦІЙ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт як ключова ланка соціально-економічної системи держави та стратегічно важлива галузь національної економіки, яка визначає характер економічних зв'язків та є учасником загальнонаціонального виробничого процесу, багато в чому формує основні засади державної політики економічного розвитку.

Адже, на сучасному етапі розвитку головним завданням інноваційного розвитку залізниць, як і більшості вітчизняних підприємств, є впровадження науково-технічних досягнень, які забезпечать відновлення його технологічної бази та сприятимуть виходу на якісно новий рівень транспортного обслуговування. Вантажний рухомий склад Укрзалізниці експлуатується за межею нормативного терміну та підлягає

негайному оновленню. Зокрема, рівень зносу по електропоїздам досяг 80,3%; дизель-поїздам – 93,1%, а в цілому по Укрзалізниці фізичний рівень зносу основних фондів залізничної галузі перевищує 80%, якщо й надалі будуть спостерігатися тенденції старіння, то у 2015 році лише близько 94% на піввагонів підлягатимуть списанню. Наразі за межами призначеного виробниками нормативного терміну служби експлуатується 57,3% електропоїздів постійного та змінного струмів, 88,7% дизель-поїздів, а стан наявного моторвагонного рухомого складу підійшов до критичної рівня. Це обумовило необхідність реалізації кардинальних заходів в сфері оновлення матеріально-технічної бази Укрзалізниці шляхом активізації інноваційних процесів в галузі.

Якщо звернутися до основ, які забезпечують інноваційний розвиток підприємств, то на основі вивчення підходів до класифікації інновацій, можна зробити висновок, що забезпечити інноваційний розвиток залізничного транспорту можливо лише за рахунок провадження матеріально-технічних інновацій, оскільки відновлення техніко-технологічної бази Укрзалізниці відбувається виключно шляхом освоєння нових виробничих технологій, застосування новітніх матеріалів, полуфабрикатів, нових методів прийняття управлінських рішень та маркетингових технологій. Відповідно до цього можна представити піраміду пріоритетності інновацій для залізничного транспорту України, яка буде мати наступний вигляд:



Рис. 1 – Піраміда пріоритетності інновацій

Отже, матеріально-технічні та технологічні інновації виступають поліпшувальними інноваціями для залізничного транспорту. Це пояснюється тим, що з матеріально-технічним та технологічними інноваціями пов'язане саме оновлення, модернізація та використання нових технологій

перевізного процесу, впровадження новітнього обладнання та електронних систем керування рухомим складом, сучасних зразків рухомого складу, новітніх систем обслуговування колій та забезпечення всієї системи колійного господарства, а також різного роду матеріалі, технічної оснастки, інструменту, використання

яких забезпечить зростання рівня технологічного оновлення бази Укрзалізниці та стане основою інноваційного розвитку залізничного транспорту.

УДК 338.246.025.2..656.072

### ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО ТА ВИСОКОШВИДКІСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ

*Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями. Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України загального користування.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу, з кожним наступним роком збільшується. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації Державної Концепції реформування залізничного транспорту України.

Визначено об'єктивні передумови державного регулювання ринку пасажирських залізничних перевезень. В процесі розроблення

теоретичних підходів до проблем впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху запропоновано нове бачення концептуальних підходів до удосконалення пасажирського транспорту залізниць.

Проаналізовано методологічні підходи до оцінювання передумов та розвитку швидкісного та високошвидкісного залізничного руху у світі, обґрунтовано доцільність організації управління та регулювання процесом впровадження цього залізничного руху на залізницях України, визначено, що досвід проектування та експлуатації високошвидкісних мереж у Європі Скандинавських країнах та СНД є цінним джерелом для започаткування в залізничній галузі України. Розроблено та запропоновано модель економіки та управління національним господарством пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування.

УДК 625.18.27

### ЗАРУБЕЖНИЙ ПОДХОД ПРОВЕДЕННЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

*Котик В.В., к.э.н., ст. преподаватель,  
Моцная И.В., аспирант (УкрГАЗТ)*

Осуществляя структурные преобразования на железнодорожном транспорте Украины возникает острая необходимость их разделения на функциональные подразделения. Изучен и обобщен зарубежный опыт осуществления структурных реформ железных дорог таких стран как Финляндии, Швейцарии, Португалии, и других. Реструктуризация государственных железных дорог Финляндии, производилась с разделением функций эксплуатации и содержания инфраструктуры, позволила выделить средства на приобретение современного подвижного состава и модернизацию изношенного пути (старше 30 лет).

Реформы на Федеральных железных дорогах в Швейцарии начаты несколько позднее, чем в других европейских странах, но более быстрыми темпами. Новая администрация наделена большими правами в области принятия решений. Государственная компания разделена на три: пассажирских, грузовых перевозок и инфраструктуры. Принцип свободного доступа к национальной сети реализован на концессионной или конкурентной основе.

Спустя три года после получения статуса государственной компании с ограниченной ответственностью Федеральные железные дороги Швейцарии представляют одну из самых стабильных в мире железнодорожных систем в