Для вирішення цієї проблеми Укрзалізницею було розроблено не характерну на сьогоднішній час схему розмежування руху вантажних та пасажирських перевезень, запровадження якої, на думку більшості експертів, дозволить збільшити пропускну спроможність й запровадити прискорений і швидкісний рух пасажирських поїздів на магістральних напрямках Київ-Полтава-Харків/Донецьк/Дніпропетровськ та Київ–Львів/Одеса. В свою чергу, використання такої схеми руху вимагає проведення ряду заходів, серед яких основними є:

- укладання довгих зварних рейкових плит протяжністю від станції до станції (облаштування «оксамитового шляху»);
- впровадження залізобетонної підрейкової основи з пружними рейковими скріпленнями з метою забезпечення довготривалої та безпечної експлуатації залізничної колії;
- улаштування безстикового зварного з'єднання стрілочних переводів з рейковими плитами;
- розробка та експлуатація нових конструкцій стрілочних переводів з безперервною поверхнею кочення, спроможних забезпечити безупинний рух поїздів на проміжних станціях тощо.

Поряд з цим недоцільним стало і використання залізничної техніки, яка є в наявності в парку колійних машин, адже її продуктивність та технічний стан вже давно поступаються відповідним закордонним аналогам. Таким чином, на плечі Укрзалізниці впав непосильний тягар, виконати який власними зусиллями через постійну нестачу фінансових ресурсів та відсутності підтримки з боку держави виявилося не під силу, оскільки проект з реалізації швидкісного руху за даними Програми оцінювався 27 млрд.грн. Незважаючи на це, сьогодні на залізницях України реалізовано ряд широкомасштабних заходів, зокрема:

- укладено 5200 км безстикового "оксамитового шляху", зокрема 2164 км - з рейковими плітями завдовжки з блокділянку або перегін між станціями;
- проведено реконструкцію залізниць і їхньої інфраструктури на напрямках Київ - Харків протяжністю 532 км, Київ -Дніпропетровськ протяжністю 484 км, Київ - Хутір-Михайлівський в напрямку на Москву протяжністю 356 км;
- електрифіковано 648 км залізничних колій, в тому числі напрямки Гребінка - Полтава - Харків, Ковель - Ківерці, Коростень - Новоград-Волинський – Шепетівка;
- побудовано 52,2 км інших колій та проведено реконструкцію п'яти станцій з вкладанням 49 комплектів нових стрілочних переводів на напрямку Знам'янка - Долинська - Миколаїв –Херсон;
- впроваджено в експлуатацію 1704 комплекти нових сучасних конструкцій стрілочних переводів, у тому числі 370 безстикових стрілочних переводів з безперервною поверхнею кочення. 12 тисяч стрілочних переводів укомплектовано вдосконаленими вузлами і деталями;
- укладено 3300 км колій на залізобетонних шпалах з новими безпідкладковими пружними скріпленнями типу КПП-5 і типу КПП-1. 518 км шляху укладено з новою епюрою рейко-шпальної решітки (1680 залізобетонних шпал на 1 км замість типової епюри -1840 шпал на 1 км) і 137 км з новими рейками європейського типу UIC60 замість типових рейок Р65;
- підвищено швидкість руху пасажирських поїздів до 140 км/год впродовж 1268 км головних колій магістральних напрямків і виконано необхідні технічні заходи та підготовку для подальшого підвищення швидкості на цих коліях до 160 км/год.

З виконанням цього обсягу робіт Укрзалізниця понесла величезний фінансовий тягар. Так, лише на підготовку колій на напрямках швидкісного руху в сполученні Львів-Донецьк витрачено 2,7 млрд грн, а на електрифікацію ділянки Полтава-Кременчук - 232 млн грн.

Отже, незважаючи на значення швидкісного руху для залізниць України, сьогодні Укрзалізниця з метою зниження інвестиційного навантаження на залізничну галузь , розраховуючи лише на власні фінансові ресурси, спроможна забезпечити швидкість лише в 160 км/год, відмовляючись від розмежування вантажного та пасажирського руху, що є найбільш доцільним в умовах дефіциту фінансових коштів.

УДК 656.071

ГЛАВНЫЙ ПАРАМЕТР РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Сенько Е.В., к.э.н., доцент (ОНМА)

При выборе направления эффективного позиционирования в действующих условиях конкуренции важна оценка прямых и внетранспортных результатов оптимизации провозной способности флота или грузовых терминалов. Главным параметром оптимизации становится время как для транспортных предприятий, так и для грузовладельцев. Поэтому необходимо методически четко определить ценность данного ресурса. Для транспортных предприятий – это возможность выполнить дополнительный объем работы и получить

соответствующую прибыль, для потребителей транспортных услуг – это сокращение отвлечения оборотных средств и своевременность реализации продукции.

К закономерности развития национальных предприятий морского транспорта, обеспечивающих конкурентную устойчивость, относится степень роста предпринимательской эффективности относительно величины капитальных затрат. Эффективность развития рынка морской торговли, в том числе и всех субъектов его составляющих, предопределяется четким выполнением принципов позиционирования.

Достижение основных предпринимательских целей в морской транспортной индустрии должно основываться на реализации стратегии лидерства нормализации затрат. Резервы оптимизации состояния отдельных транспортных предприятий сводятся к системному расширению участия в интегрированных транспортных комплексах: транспортных коридорах, «морских дорогах», региональных транспортно-технологических системах, мультимодальных технологиях и логистике.

Развитие национального торгового флота необходимо основывать на оценке оправданности ресурсных возможностей в соответствии с прогнозами и направлениями эффективного участия в международном разделении труда. В Украине этот процесс усложнен в связи с неопределенностью стратегической ориентации Восток – Запад. Наиболее реальными оказываются инвестиционные отношения с Китаем и Монголией, которые и должны быть учтены в системе развития морской транспортной индустрии.

В сложившейся ситуации неадекватности состояния морской транспортной индустрии Украины среди важнейших принципов формирования и реализации стратегии нормальной морской державы следует рассматривать принцип целенаправленности прогнозирования. Качественные сдвиги в системе международных экономических отношений, предопределяющие особенности развития транспортного флота в XX1 веке, формируют приоритеты мореплавания на основе судов, обеспечивающих интенсивность перевозочного процесса. Поэтому при ограниченности инвестиционных потоков важна реализация принципа альтернативности развития национального флота, портов и сервисных подразделений морской транспортной индустрии.

В основе альтернатив решения следует рассматривать переход от пассивного восприятия роли морского транспорта в экономической безопасности государства к стимулированию предпринимательской инициативы, нацеленной на равноправное участие операторов флага в обслуживании грузопотоков международных экономических отношений на базе конкурентных преимуществ.

УДК 568.12.06

ПЕРШОЧЕРГОВІ ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ НА ЕТАПАХ ЇЇ РЕФОРМУВАННЯ І РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ

Стрілець А.І. , д.е.н., професор,
Стрілець В.І., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

Ефективна діяльність залізничного транспорту України є необхідною умовою стабілізації та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни. Але аналіз стану галузі свідчить, що її ефективність, якість послуг, рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки в умовах ринку не відповідають сучасним вимогам.

Взаємозв’язок усіх видів транспорту дозволяє говорити про єдину транспортну систему України, яка об’єднує всі економічні регіони країни в єдиний господарський комплекс і впливає на кінцеві техніко-економічні результати їх діяльності. Усі види транспорту в Україні розвиваються, однак залізничний транспорт відіграє вирішальну роль в єдиній транспортній системі країни, забезпечує економічні зв’язки між виробниками і споживачами продукції в Україні і закородонними країнами, здійснює вантажні і пасажирські перевезення.

Через територію держави пролягають основні транспортні трансєвропейські коридори, що дозволяють збільшити обсяги вантажних і пасажирських перевезень, а це потребує тісної взаємодії з автомобільним, річковим, морським і іншими видами транспорту.

Для забезпечення життєдіяльності залізничного транспорту необхідні радикальні заходи структурної перебудови залізничного транспорту його реформування, що потребує вирішення першочергових наступних задач:

-враховуючи значний знос основних фондів (60-90 %) необхідна модернізація рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, його технологічне переоснащення;

-придбання сучасного рухомого складу для пасажирських перевезень, у тому числі швидкісного, що покращить якість перевезень та