

0,512. Полученный результат подтверждает, что доставка груза относится к операциям с высоким риском [4].

Перечень использованных источников

1. Герасименко П.В. Прогнозирование сроков доставки грузов железнодорожным транспортом / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Известия ПГУПС, 2014. № 3 (40), С. 162 -169.

2. Герасименко П.В. Моделирование производственно-экономической деятельности филиала АО «федеральная пассажирская компания» / П.В. Герасименко, Г.Б. Стасишина // В сборнике: Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Материалы VII Международной научно практической конференции. Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте РФ, Факультет экономики и финансов. 2015, С.111-116.

3. Герасименко П.В.Оценивание рисков необеспечения своевременной доставки груза железнодорожным транспортом / П.В. Герасименко, Г.Б. Титов // Материалы 8-й Междунар. Науч.-практич. конф. – Киев: Гос. экономико-технологический ун-т транспорта, 2013. – с. 293-295.

4. Герасименко П.В. Обобщение основных положений методологии оценивание риска // В книге: Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2015). Труды международной научно-практической конференции, под ред. А.В. Бабкина, Санкт-Петербург, 2015, С. 665-671.

УДК 338.47:656.2

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДУЗТ)

Під впливом процесів реформування економіки в Україні поступово складається нова фінансово-економічна система, яка включає в себе різноманітні відносини, пов'язані з утворенням і використанням грошових ресурсів, а також сукупність різноманітних фінансових, економічних установ країни. Враховуючи нинішні умови, а саме: наявність недостатньо потужної промислової та агропромислової ланки; наявність нерозгалуженої транспортної системи, що має міжнародне значення; недостить

активна участь у міжнаціональному територіальному поділі праці; диспаратність промислового і агропромислового виробництва у більшості областях; надмірно високий рівень зосередження промисловості у промислових агломераціях; екстенсивний розвиток сільськогосподарського виробництва з недосконаліми системами землеробства; недостатній розвиток рекреаційного комплексу, що не відповідає значному рекреаційному потенціалу країни; недостатній розвиток ринкової, виробничої, соціальної та екологічної інфраструктури; застарілість технологій, зношеність основних виробничих фондів, слабкий розвиток інноваційної складової; низька забезпеченість паливно-енергетичними, лісовими, водними ресурсами; недостатнє використання потужностей сировинної бази (в т. ч. відходів), зокрема в будівництві тощо, можна зробити висновки, що провідні галузі економіки, такі як промисловість і транспорт, потребують реформування, структурних перетворень та життєвої реорганізаційних заходів.

Збереження позицій України на ринку міжнародних вантажних і пасажирських перевезень, підвищення ефективності використання її транзитних можливостей обумовлюють необхідність зростання конкурентоспроможності національних промислових підприємств, одним із напрямків досягнення якої є їх спільна взаємодія.

Треба зазначити, що залізничний транспорт України є ключовим елементом транспортної інфраструктури економіки. Значення залізничного транспорту в економічному розвитку національної економіки визначається такими основними чинниками:

1) впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності;

2) створенням передумов збільшення транзитного потенціалу України;

3) роллю каталізатора інноваційного процесу в промисловості.

Об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури мають надавати не лише транспортні та складські послуги, вони мають забезпечувати взаємозв'язок усіх учасників транспортно-логістичного процесу на основі єдиної системи обміну інформацією та обслуговування логістичного ланцюга зі створенням додаткової цінності продукції, сприяти створенню умов для ситуаційного управління транспортно-логістичним процесом. Це означає, що транспортно-логістична система має реалізовувати повний перелік транспортно-

логістичних послуг, у тому числі й супутнє обслуговування, розміщуватися в місцях формування та перетину міжнародних вантажопотоків, забезпечувати доступ до різних видів транспорту та відповідно створювати можливість для управління процесом доставки вантажів у режимі реального часу тощо

Таким чином, проблеми залізничного транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють загрози процесам модернізації та переходу на інноваційний шлях розвитку як вітчизняних залізниць, так і економічної системи країни. Розвиток залізничної галузі безпосередньо залежить від роботи реального сектора економіки країни.

Міжнародні транспортні системи істотно впливають на формування міжнародного торгового обміну. Велику роль відіграють у цьому випадку транспортні витрати, які залежать від використовуються для перевезення видів транспорту і самої технології перевезення. А це в свою чергу залежить від рівня розвитку транспортної інфраструктури. Роль транспортного фактора в забезпеченні міжнародного товарообігу стає очевидною за допомогою зіставлення просторового відстані і так званого економічного відстані, під яким слід розуміти перешкоди в розвитку товарообігу, які є наслідком рівня економічного розвитку, економічної політики, економічної структури і культури держав, між якими відбувається товарообіг.

Тому, транспортна система- це один із найважливіших елементів інфраструктури. Сфера цієї системи може охоплювати весь світ, континент, економічну групу або виділену за іншими критеріями групу держав. Транспортна система може позначати транспортну систему певного простору або систему обслуговуючу міжнародні перевезення на цьому просторі і між цим простором і оточенням.

Список використаних джерел

1. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170с.

2. Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В. Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. -

№30. – С. 11-15.

3. Джонсон Дж. С. и др. Современная логистика. – 7-е изд.; пер с англ. – М.: Издательский дом “Вильямс”, 2002. – 624с.

4. Кальницька М.А. Характеристика розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області // ауковий вісник УжНУ. 2007. – 12-17стор.

УДК 656.025.2(477)

ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ НАПРЯМКУ

*Головко Т.В., к.т.н., доцент,
Костенніков О.М., к.т.н., доцент,
Кудрява В.В., слухач (УкрДУЗТ)*

Скорочення часу перебування пасажирів у дорозі і можливості регулювання часу відправлення і прибуття поїзда вирішує впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України. Сьогодні українські залізниці можуть забезпечувати мобільність населення з мінімальними витратами для суспільства в разі, якщо зростуть швидкості залізничних пасажирських перевезень. Таким чином, підвищення швидкості пасажирських поїздів є першочерговою необхідністю. Швидкість руху є головним критерієм при виборі виду транспорту.

Ключові слова: швидкісна магістраль, зменшення часу у дорозі, стратегія диверсифікації.

Метою дослідження є зменшення часу в дорозі та безперебійний рух поїздів на ділянці Костянтинівка-Одеса. Для досягнення поставленої мети треба вирішити наступні завдання:

1 Визначити концепцію впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на магістралі Костянтинівка-Одеса.

2 Проаналізувати наявну та потрібну пропускну спроможність дільниці.

3 Розробити графік руху пасажирських поїздів з урахуванням підвищення швидкості руху та зменшення часу у дорозі.

4 Обґрунтувати економічну доцільність запропонованих заходів.

Удосконалення залізничної