

подорожувати в безпечному, комфортному рухомому складі з великою швидкістю і отримати від подорожі максимальне задоволення, а не втому і погіршення самопочуття.

Значна кількість країн світу вирішують цю проблему за рахунок впровадження швидкісних та високошвидкісних залізничних перевезень в поїздах нового покоління, які дозволяють забезпечити швидкість руху на існуючій залізничній мережі до 200 км/год і до 500 км/год на ізольованих високошвидкісних магістралях. А окремі країни вже впровадили курсування пасажирських поїздів на магнітній та повітряній подушці з аналогічними швидкостями.

Україна в цьому плані значно поступається багатьом європейським країнам, оскільки максимальна швидкість швидкісних поїздів не перевищує 160 км/год. Таке становище сталося на ПАТ «Укрзалізниця» завдяки відсутності інвестицій на закупівлю нового рухомого складу, реконструкцію існуючих колій та будівництво сучасних високошвидкісних магістралей.

Причин відсутності коштів на реформування і розвиток залізничного транспорту багато, а головними з них є:

1. Збиткова діяльність пасажирського господарства, оскільки значна частина цих перевезень є соціально спрямованими.

2. Заборона субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

3. Повільне впровадження сучасних інновацій, які можуть підвищити рентабельність пасажирських перевезень, до яких можна віднести залізничний туризм, нові методи організації руху пасажирських поїздів, організацію сучасних центрів пересадки пасажирів з одного виду транспорту на інші.

4. Не виконання основних вимог директив ЄС, щодо визначення тарифів на кожний пасажирський поїзд з урахуванням витрат на інфраструктуру залізниць тільки за напрямком по якій він курсує.

5. Застарілий менеджмент та організаційна структура управління пасажирськими перевезеннями.

6. Наявність на залізничному транспорті корупції, завдяки якій значна частина коштів уводиться в тінь.

Для вирішення вказаних проблем необхідно розробити стратегію розвитку пасажирських залізничних перевезень. Оскільки на початку 2017 року було розпочато виділення пасажирських перевезень в окрему пасажирську компанію, яка буде займатися пасажирськими

перевезеннями у далекому сполученні, а раніш вже була організована Українська залізнична швидкісна компанія, то можна розглядати стратегію розвитку пасажирських залізничних перевезень як стратегію розвитку окремих підприємств.

УДК 339.47:656.2

### **ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ**

*Чередниченко О.Ю., к.е.н, доцент  
(УкрДУЗТ)*

Забезпечення економічної безпеки держави є негайною проблемою для України, яка сьогодні функціонує в умовах тотальної глобалізації і постійного загострення конкуренції та не володіє достатнім рівнем економічного потенціалу спроможного стати основою для забезпечення конкурентоспроможності національної економіки. Підтвердженням цього стала втрата рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції на міжнародному ринку.

Про це свідчить значення показників (рис. 1): індекс відносних торгівельних переваг RTA (Relative Trade Advantage Index); індекс відносної експортної конкурентоспроможності RXA (Relative Export Advantage Index); індекс відносних порівняльних переваг RCA (Relative Comparative Advantage Index); індекс відносної залежності від імпорту RMP (Relative Import Penetration Index).

Втрата більшості економічних переваг відбулася через постійні системні затяжні трансформаційні процеси, що відбувалися в державі та характеризувалися наявністю великої кількості стратегічних помилок. В результаті економіка України має: застарілі техніко-технологічні потужності та відповідно неконкурентоспроможність товарів і послуг, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках; імпорто- та валютозалежність виробництва; посилення рівня інфляції; «перетікання» кадрового потенціалу за кордон; втрата платоспроможності великої кількості населення та ін.

Все це головні ризики, що загрожують економічній безпеці країни та вимагають пошуку

шляхів їх подолання.

Спочатку з'ясуємо сутність поняття «економічна безпека» та відповідно до ключових положень визначимо дієві фактори, що забезпечать економічну безпеку всієї держави.

Концептуальні положення економічної безпеки були сформовані в працях Д.В. Доценка, В.М. Круглова, Т.М. Іванюти, А.О. Заїчковського, Є.І. Овчаренка, Б.В.Губського, А.І.Сухорукова, В.І. Мунтіяна, М. О. Бендикова та ін. [2-7]

Дослідження зазначених праць показали, що:

- економічна безпека держави має

підтримуватись випереджаючим інноваційним розвитком національної економіки;

- економічна безпека держави характеризується переліком факторів, що дозволяють забезпечувати конкурентоспроможність всієї економіки на світовому ринку;

- економічна безпека держави повинна відстоювати національні економічні інтереси та бути протидією під час зовнішніх економічних погроз;

- економічна безпека держави має підтримуватись всіма державними органами, службами, відомствами тощо.

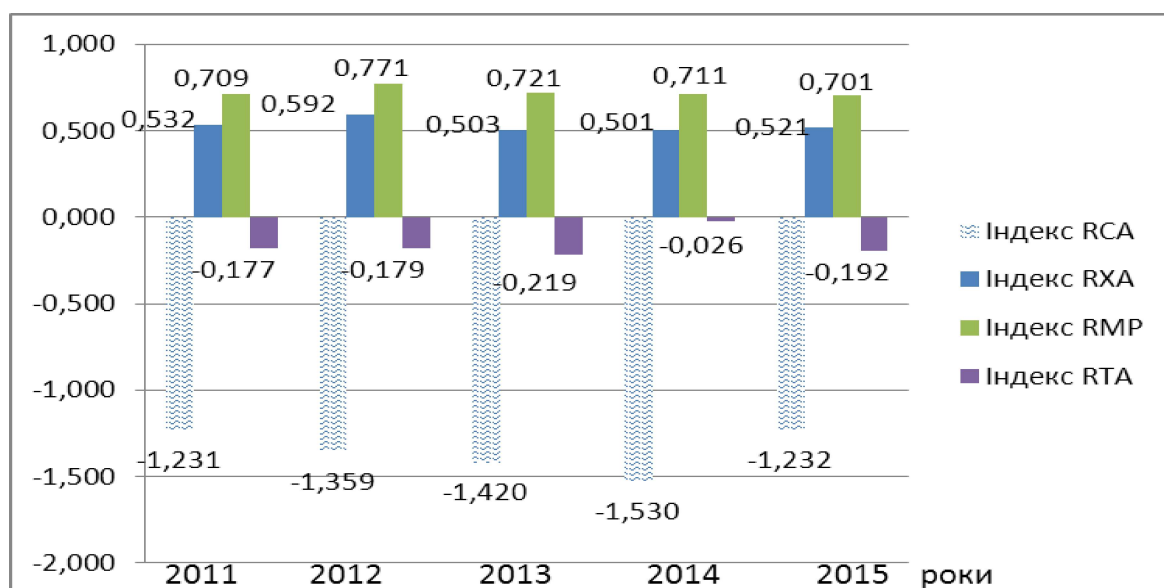


Рис. 1. Динаміка індексів конкурентоспроможності України на зовнішньому ринку [1]

Враховуючи окреслені характеристики економічної безпеки та вирішальне значення залізничного транспорту в процесі розвитку національної економіки, що було детально обґрунтовано в працях В.Л. Диканя, О.М. Чупир, Б.Я. Остапока, І.В. Токмакової, Н.В. Якименко та ін. [8-11], вважаємо, що в умовах сьогодення ключовим фактором забезпечення економічної безпеки держави повинний стати вітчизняний залізничний транспорт, а саме його інноваційний розвиток.

Тобто процес забезпечення економічної безпеки всієї держави слід розпочати з поступового завантаження вітчизняних виробничих потужностей за рахунок стимулювання внутрішнього попиту на рухомий склад, спеціалізовану техніку, устаткування, верстати та інструменти з боку такого крупного суб'єкту національної економіки, як залізничний транспорт.

Зазначене крім завантаження виробничих

промислових підприємств забезпечить інноваційний розвиток залізничного транспорту та підтримку його конкурентоспроможності на національному і міжнародному ринках транспортних перевезень, а це, в свою чергу, сприятиме зростанню додаткових бюджетних надходжень. Адже Україна є стратегічно важливим містком між європейським та азійським континентами, а тому розбудова на території України системи міжнародних транспортних коридорів створить перспективи для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів і пасажирів, якісне обслуговування яких вимагає подолання існуючих дисбалансів у розвитку залізничного транспорту, оновлення його матеріально-технічної бази та впровадження сучасних транспортних технологій.

Виконання цих проектів модернізації залізничної інфраструктури України потребує відповідно величезної кількості матеріалів та обладнання, створення нових їхніх видів.

Зокрема потреба внутрішнього ринку у вантажних вагонах і магістральних тепловозах оцінюється експертами у 2,9 та 1,5 млрд дол., не говорячи вже про потребу в металі та будівельних матеріалах при спорудженні нових залізничних ліній.

Крім того, слід звернути увагу на той факт, що держава втратила свої одноосібні права на виробничі потужності та інше майно в країні, сьогодні владу держави змінила влада невеликої купки осіб, що утримують об'єкти стратегічного призначення та переслідують лише власні інтереси.

Отже, сьогодні ключова роль в забезпеченні економічної безпеки держави належить інноваційному розвитку залізничного транспорту, а головну роль в управлінні та координації процесу забезпечення економічної безпеки слід віддати державі та державним органам влади, попередньо підвищивши їх значення на національному рівні.

### Список використаної літератури

1 Сокогутун Г.О. Конкурентоспроможність підприємств України у порівнянні з іноземними [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2404>

2 Доценко Д.В. Экономическая безопасность: методологические аспекты и составляющие /Д.В. Доценко, В.Н.Крутлов//Аудит и финансовый анализ.–2009.– №4.–С. 415-427.

3 Іванюта Т. М. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. [для студ. вищ. навч. закл.] / Т. М. Іванюта, А. О. Заїчковський. – К. : ЦУЛ, 2009.– 256 с.

4 Овчаренко Є. І. Система економічної безпеки : ознаки та принципи функціонування / Є.І. Овчаренко. - Економіка. Менеджмент. Підприємництво. – 2012. – № 24(II). – С. 133-143.

5 Губський Б.В. Пріоритети забезпечення економічної безпеки в контексті глобалізації української економіки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу / Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. – С.121.

6 Мунтян В.І. Теоретичні засади економічної безпеки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу 1 листопада 2000 р.) / Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. –

С.121.

7 Бендиков М. А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития // Менеджмент в России и за рубежом. – 2000. – №2. – С. 17 – 30

8 Дикань В.Л. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки / В.Л. Дикань, О.М. Чупир. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. - 2011. - № 36. – С. 15-22.

9 Дикань В.Л. Інноваційний вектор забезпечення сталого розвитку економіки України / В.Л. Дикань, Б.Я. Остапок. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. – 2012. - № 39. – С. 15-20.

10 Токмакова І.В. Протиріччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи [Електронний ресурс] / І.В. Токмакова. - Ефективна економіка. - 2015. - № 5. - Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?n=4&y=2015>.

11 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2010. - № 30. - С. 11—16.

УДК 656.025.2 (477)

## ОЦІНКА РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Чорнобровка І. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт, як транспорт взагалі, є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районоутворюючого значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему.

Соціально-економічне значення системи пасажирських перевезень для суспільства підтверджується наступним:

1) пасажирське сполучення охоплює все населення держави; сприяє розвитку і зміцненню економічних, соціальних та культурних зв'язків між регіонами і державами;