

на вище наведений недолік, в роботі запропоновано принципово нову систему класифікації поїздодільниць, що дозволяє більш гнучко і деталізовано відображати можливості інфраструктури з урахуванням її технічних і технологічних особливостей в частині пропуску поїздопотоків на кожен фрахтовий рік.

Поділ залізничних дільниць на магістральні напрямки з відповідними класами та регіональні дільниці з подальшою класифікацією на види і категорії дозволяє розділити залізничну інфраструктуру за транспортно-експлуатаційними якістьми і споживчими властивостями. Це дозволить нормативно встановлювати технологічні і технічні можливості залізниць за умовами руху і доступу поїздів різних категорій та надасть можливість залізницям визначати параметри оптимальної технології пропуску поїздопотоків на великі відстані для надання послуг з перевезень вищої якості, що призведе до підвищення конкурентоспроможності залізниць України.

Вище зазначена система класифікації дозволить в перспективі виділити із загальної вартості перевезення складової на утримання інфраструктури та організацію руху, а в подальшому перейти на нові схеми комерційних відносин між учасниками перевізного процесу, який заснований на продажу пропускової спроможності інфраструктури (англ., train path system, TPS), в якому плата за використання інфраструктури залізничних ліній ґрунтується на вартості одного поїздо-кілометра.

УДК 656.222.4

ПІДХОДИ ЩОДО ФОРМАЛІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ СКЛАДАННЯ ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ В УМОВАХ СТЯГНЕННЯ ПЛАТИ ЗА ДОСТУП ДО ІНФРАСТРУКТУРИ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Прохорченко Г.О., інженер (УкрДАЗТ)*

На основі проведеного аналізу процедури розробки нормативного графіку руху поїздів (ГРП) на залізницях України було виділено ряд недоліків: напівавтоматизований розрахунок розкладів руху вантажних поїздів; при розрахунках не враховується можливість автоматизованої зміни розкладів руху пасажирських поїздів; не має можливості враховувати деталізовану заявку оператора на нитку графіка, включаючи часові та експлуатаційні параметри; процедури розрахунку ГРП не відповідають послідовності етапів розподілу пропускової спроможності

інфраструктури. В умовах реформування залізничного транспорту усунення цих недоліків може зробити процес розробки та корегування ГРП більш гнучким, що дозволить в майбутньому власникам інфраструктури оперативно співпрацювати з операторами перевезень.

Для удосконалення процесу автоматизації складання ГРП в роботі запропонована математична модель розрахунку ГРП вантажних поїздів на основі теорії розкладів. Побудову моделі запропоновано вирішити в рамках задачі flow-shop (потоків лінія) з використанням методу активних розкладів. Застосування даного методу в генетичному алгоритмі в подальшому може дозволити підвищити швидкість знаходження оптимального ГРП.

В подальших дослідженнях необхідним є проведення розрахунку графіку руху поїздів з урахуванням корегування розкладу руху пасажирських поїздів на дільниці, дослідження завантаження дільниці відповідно до різних варіантів прокладання поїздів, підв'язка локомотивів на технічних станціях дільниці, ув'язка наскрізних ниток графіку між дільницями.

УДК 338.49:656.2(477)

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ОСНОВНА СКЛADOVA ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

*Васильєв О.Л., к.е.н., доцент,
Лук'янова О.М., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Для України, що має вигідне географічне положення та значний транзитний потенціал, особливої ваги набуває стан транспортної інфраструктури. Створення належних умов розвитку транспортної галузі перетворюється сьогодні на один із ключових елементів стратегії економічного розвитку держави в цілому та забезпечення економічної безпеки зокрема, з огляду на що, дослідження проблемних питань функціонування транспортної інфраструктури у нинішніх умовах є, на нашу думку, адекватним вимогам сьогодення, актуальним та своєчасним.

Якщо у 1997 році Україна посідала перше місце серед країн Європи за коефіцієнтом транзитивності (показник, що розраховується англійським інститутом «Ренделя» та враховує розвинутість усіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури), нині вона опустилася на 27 позицію, що свідчить про серйозну загрозу втрати Україною свого статусу транзитної держави, а отже і відповідних переваг.

Саме стабільне функціонування транспортної інфраструктури варто розглядати у

якості одного із основних факторів стабілізації соціально-економічного положення України та забезпечення її економічної безпеки.

Проблеми економічної безпеки постали нині перед Україною через послаблення її позицій на світовому ринку перевезень, втрату транзитних потоків, а також у зв'язку з експансією іноземних транспортних компаній. Серед основних показників економічної безпеки транспорту називають: рівень зносу основних фондів, рівень інвестицій у розвиток транспорту, частку імпортованих технічних засобів транспорту у загальному обсязі закупівель техніки.

Рівень зносу основних фондів, особливо транспортної техніки, є одним з головних показників рівня економічної безпеки, оскільки вітчизняний транспорт втрачає свої позиції саме через старіння основних фондів, відсутність простого та розширеного їх відтворення.

Враховуючи, що найближчим часом обсяги фінансування транспортного комплексу істотно не збільшаться, є необхідність у концентрації фінансових та матеріальних ресурсів на найважливіших напрямках – розбудові мережі міжнародних транспортних коридорів, вдосконаленні технологій перевезень, розвитку комбінованого транспорту, застосуванні транспортної логістики та сучасних засобів інформації.

Виходом із ситуації, що склалася, є лізинг. Світовий досвід свідчить, що понад 30% інвестицій в економіку країн ЄС надходить через лізинг. Серед країн СНД для лізингу найбільш сприятливі умови створені у Російській Федерації та Казахстані.

На українському ринку розвиток лізингових операцій стримують ряд економічних причин:

- короткострокові кредити та високий банківський кредит;
- обмеженість числа фінансово стійких лізингоотримувачів;
- відсутність податкових пільг для суб'єктів лізингу;
- недосконалість правової бази.

УДК 330.101

ПРОБЛЕМЫ МЕТОДОЛОГИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАУКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Вовк А.А., д.э.н., профессор (МИИТ)

Важную роль в определении места и роли конкретной науки в развитии общества играют принципы, которые положены в основу ее метода.

Использование конкретной наукой научно обоснованных принципов, наряду с четко разработанной терминологией, т.е. понятийным аппаратом, делает ее наукой с большой буквы. Такая наука становится важным элементом производительных сил общества, создающим условия для его развития. И наоборот использование наукой случайных принципов, случайных «теорий» приводит к тому, что она становится их придатком, поскольку самостоятельно не способна объяснить происходящее и теряет способность указывать пути развития общества.

Эти утверждения могут быть справедливыми по отношению к разным отраслям знаний на нынешнем этапе их развития, но точно имеют отношение к экономической науке. Дело в том, что в начале рыночных преобразований в России экономическая наука без особых громких заявлений сменила свои научные исходные принципы. Раньше экономической наукой «исповедовались» принципы, изложенные в труде «Капитал» известного экономиста К. Маркса, являющемся его диссертацией на соискание ученой степени доктора экономических наук, которая была успешно защищена. Эта экономическая теория не имела претензий на основополагающий труд марксизма-ленинизма. Многие свойства и качества экономической теории К. Маркса были приписаны ей в последующем, а его труды использованы как основа идеологии. Не претендуя на оценку правомерности такого применения трудов К. Маркса, мы ставим вопрос об их использовании как экономического наследия, как экономической теории. При этом нет никого стремления устраивать схоластические дискуссии по этому поводу. Полагаем, что из трудов наших предшественников должно быть заимствовано все, что является полезным для познания действительности, протекающих в реальности процессов. В данной статье речь идет об экономической теории К. Маркса, благодаря изучению которой нам удалось раскрыть вопросы характеристики уровня и динамики производительности труда и факторов ее роста. Разработать на этой основе методику анализа динамики производительности труда и оценки резервов ее повышения. Кроме того удалось уяснить позиции по вопросам оценки эффективности производственной деятельности, обосновать систему показателей эффективности производства и факторов их роста и т.д.

В современных условиях, в период становления рыночных отношений, когда в обществе по существу строятся взаимоотношения, раскрытые в экономической теории К. Маркса и которая полезна хотя бы с тех позиций, что показывает каких ошибок следует избегать, не