

скорочення часу їх доставки із-за зменшення простоїв на пунктах перевалки вантажів на інші види транспорту і на прикордонних переходах; розширення міжнародної співпраці. Основні функції логістичного центру повинні забезпечити реалізацію нового виду послуг і задоволення підвищених вимог користувачів транспортних послуг до комплексності і якості обслуговування. Логістичний центр мусить реалізовувати свої завдання через партнерів - учасників стратегічного союзу.

Висновок. Вирішальним кроком у забезпеченні конкурентоспроможності залізничного транспорту має стати формування стратегічного союзу із компаніями в області складування, надання послуг у сфері імпорту/експорту, обробки інформації, а також організації транспорту, митні органи, термінали, страхові компанії, банки та інші постачальники супутніх послуг для створення логістичного центра.

Анотація. В статті раскрыта сутність стратегічного союзу і досліджена роль стратегічних союзів в забезпеченні конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Ключевые слова: конкурентоспособность, железнодорожный транспорт, стратегический союз, логистический центр.

Summary. In the article essence of strategic union and investigational role of strategic unions is exposed in providing of competitiveness of railway transport.

Keywords: competitiveness, railway transport, strategic union, logistic center.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аксьонов І.М. Логістичний підхід до управління пасажирськими перевезеннями // Залізничний транспорт України. – 2001. - №3. – С. 6-11.
2. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: монографія / Ю.С. Бараш. – 2-ге вид., переробл. і доп. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. ак. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
3. Балака Е.И., Чердніченко А.Ю. Концепція формування тарифної політики як фактор конкурентобезопасности залізничного транспорту // Вісник Харківського національного університету ім.В.Н.Каразіна. Економічна серія.-2001.-№512.-С.57-59.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М.Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю.Цветов та ін. К.:КУЕТТ, 2007. – 222с.
5. Сич Є.М., Гудкова В.П. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність. – К.: Вид-во "Аспект-Полиграф", 2004. – С. 174-190.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 625.1

ВПЛИВ РОБОТИ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА НА ЕФЕКТИВНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

З метою сприяння входження залізничного транспорту України до світової транспортної системи, у статті розглядається роль колійного господарства як основної складової інфраструктури залізниць для покращення якісного стану колії та забезпечення своєчасного її ремонту.

Ключові слова: колія, колійне господарство, основні фонди, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Виконуючи перевезення товарів транспорт забезпечує виробничий процес і являється необхідною складовою для здійснення

товарообміну між всіма складовими процесу виробництва. При цьому створюються належні умови для розвитку виробництва, як на території України, так і при співпраці декількох країн. Транспортна система сприяє товарообміну, вона

здатна покращувати або знижувати рівень світової торгівлі і забезпечує безперервність виробничого процесу на міжнародному рівні.

Так як сам транспорт не виробляє ніякої продукції, його діяльність спрямована на переміщення вантажів у просторі. Для забезпечення вчасної доставки сировинної продукції виробникам та готових товарів споживачам, транспортний комплекс має приділяти велику увагу стану шляхів сполучення.

Залізничний транспорт як фундамент транспортної інфраструктури України являється основою для задоволення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів. Колійний комплекс (залізнична колія та колійне господарство) є фундаментом вітчизняного залізничного транспорту. Надійна та якісна робота залізничної галузі залежить, в першу чергу, від стану колійної інфраструктури, основні фонди якої складають 45% всіх основних фондів залізниць. На сьогодні вони зношені на 78%, у тому числі активна частина – від 84,4%. Таким чином, сьогодні і в найближчому майбутньому стан виробничо-технічної бази залізничного транспорту та технологічний рівень перевезень будить значно уповільнювати ефективне входження вітчизняного залізничного комплексу до світової транспортної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми, пов'язані зі станом інфраструктури залізничного транспорту, вирішують у своїх працях Кірта Г.М., Макаренко М.В., Дикань В.Л., Шапочка М. К., Рибіна О. І. [1-4] та ін. Проте не достатнього вивчена проблема розвитку колійного господарства, від якого залежить ефективний розвиток залізничного транспорту.

Отже, **метою статті** є розгляд головних пріоритетних шляхів розвитку колійної інфраструктури залізниць для посилення ролі вітчизняного залізничного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Колійне господарство є однією з головних складових залізничного транспорту. Його діяльність спрямована на забезпечення контролю за технічним станом, обслуговування, поточне утримання і ремонт залізничної колії.

Без колійного комплексу неможливе здійснення залізничних перевезень, як у внутрішньому так і в міжнародному сполученні. Колії займають за своєю довжиною друге місце серед європейських країн і складають більше ніж 32% від основних фондів «Укрзалізниця»: 31,0 тис. км головних залізничних колій, 17,0 тис. км станційних колій різного призначення, 3,3 тис. км під'їзних колій до промислових підприємств, 67,7

тис. стрілочних переводів і перетинів колій, більше 7,5 тис. мостів і близько 20 тис. штучних споруд.

Для можливості забезпечення зростання вантажо- і пасажирообігу як сьогодні так і в майбутньому необхідні оновлення та модернізація колійного господарства. Тому ефективний розвиток колійної інфраструктури значно підвищить транзитні можливості вітчизняного транспортного комплексу.

До інфраструктури колійного господарства відноситься сама колія, господарські і виробничі підрозділи, котрі забезпечують безперервну роботу залізниць, а саме: проводять реконструкцію колійного розвитку станцій з укладанням стрілочних переводів на залізобетонних брусах, готують колію для підвищення швидкостей руху поїздів на напрямках міжнародних залізничних транспортних коридорів, ефективно ведуть машинізоване поточне утримання безстикової колії, в тому числі з довгими рейковими плітями, підвищують терміни служби елементів верхньої будови колії, використовують нові ресурсозберігаючі технології при ремонтах колії та ін.

Постійна експлуатація колій рухомим складом, вплив на них навколишнього середовища: вітер, вода, сніг, сезонна зміна температурного режиму, призводять до зношення колійної інфраструктури. Тому головною задачею колійного господарства є безперервне утримання її в належному стані. Для цього потрібна правильна організація поточного утримання колії та своєчасні ремонти в необхідній кількості та високої якості.

Продуктивна робота колійного господарства залежить від:

- від стану матеріально-технічної бази відповідно до сучасних вимог до експлуатації залізниць;
- стану управління і форми організації всіх його підрозділів;
- методів економічного стимулювання на залізничному транспорті.

Отже, головною задачею колійного господарства є утримання колій та всіх колійних споруд у належному стані для забезпечення безпечного та безперебійного руху потягів з найбільшими швидкостями на даному перегоні.

Адже від відповідного експлуатаційного стану колії залежать швидкість і безперебійність руху потягів, обсяги вантажних і пасажирських перевезень, безпека руху залізничного транспорту. Ці фактори, у свою чергу, позначаються на зростанні транзитних можливостей вітчизняної залізниці, що на сьогодні дуже актуально, особливо, в умовах загального падіння вантажопотоку і необхідності пошуку шляхів ефективного використання транзитного потенціалу залізниць. Належний рівень колійного господарства дасть можливість обслуговувати

значний пасажиропотік на основних магістралях (перш за все, під час проведення Євро-2012) і в цілому забезпечить подальший розвиток залізничного транспорту відповідно до європейських шаблонів. Більш того, сьогодні без модернізації і оновлення колійного господарства неможливо забезпечити зростання вантажної напруженості на основних напрямках мережі залізниць, реалізувати програми підвищення маси і довжини вантажних потягів, організувати рух денних пасажирських та приміських потягів підвищеної комфортності, підвищити надійність технічних засобів і інфраструктури.

Розвиток колійного господарства є невід'ємною частиною робіт з технічної реконструкції залізниць. Всі елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова і штучні споруди) за своїми технічними характеристика повинні відповідати встановленим нормативам, а необхідність у їх ремонті з'являється внаслідок зношення елементів колії, накопичення залишкових деформацій та забруднення баласту. Обсяги робіт з утриманням колійної інфраструктури, їх характер, затрати праці і матеріалів залежать від своєчасності та якості проведення ремонтів.

Об'єми ремонтних робіт у колійному господарстві, які підлягають виконанню, і норми періодичності виконання різних їх видів визначаються встановленою класифікацією колійних робіт. До основних видів ремонтних робіт відносяться: поточний огляд колій, комплексно-оздоровчий, середній і капітальний ремонт, а також суцільна заміна рейок новими або старопридатними і капітальний ремонт переїздів. Окрім основних робіт на станціях виконуються ще і ремонтні роботи по заміні стрілочних переводів, перевідних брусів, постановці стрілочних переводів на щербін та ін.

Норми періодичності ремонту в колійному господарстві залежать від кількості перевезених вантажів в млн.т бруто на даній ділянці відповідно до типу верхньої будови шляху.

На сьогоднішній день при модернізації колійної інфраструктури застосовуються новітні вітчизняні та світові технології. А саме, використання безстикової колії, довжина рейок якої складає перегон, на нових видах закріплення. Вони зварюються із стрілочними переводами, що значно збільшує рівень комфорту пасажирів і дозволяє зменшити кількість деталей, які можуть бути вкрадені з колії. Протягом останнього часу динамічно удосконалюється конструкція залізничних колій, особливо їх верхньої будови. Все більше використовуються залізобетонні шпали.

Безперервність будь-якого виробничого процесу вимагає постійного забезпечення його матеріалами, запасними частинами, механізмами і

іншими засобами, які складають матеріально-технічні ресурси, для надійного забезпечення роботи колійного господарства. Правильний вибір матеріалів відповідної якості для верхньої будови колії при її ремонті та будівництві можуть значно збільшити однорідність шляху, понизити динамічні взаємодії рухомого складу на колію, і таким чином, значно зменшити витрати на поточне утримання колії.

Варто зазначити, що висока якість колій вимагає значних капіталовкладень. Так будівництво одного кілометра колії складає кілька мільйонів гривень (на сьогоднішній день ця сума складає біля трьох мільйонів гривень), при цьому не враховується використання сучасної колійної техніки, вартість якої складає декілька мільйонів доларів. Також, довговічність роботи залізничної колії, високоефективна система технічного обслуговування, яка включає надійний моніторинг стану шляху і систему інформаційного забезпечення колійного господарства, не можуть якісно функціонувати без професійно підготовлених фахівців - бригадирів, майстрів, керівників колійних підприємств. Що, в свою чергу, потребує відповідного фінансування.

До основних джерел залучення грошових коштів на модернізацію та реконструкцію основних фондів залізниць відносяться прибуток і оборотні кошти, при цьому, не доводиться розраховувати на допомогу держави, приватні інвестиції, кредити, в тому числі і міжнародні, та ін.

Здійснення комплексної програми оновлення колійного господарства можливо тільки при тісній взаємодії всіх доступних для «Укрзалізниці» джерел фінансових ресурсів. Але їх залучення має здійснюватися лише на базі економічної доцільності, з можливою мінімізацією вартості залучення даних ресурсів.

Висновки. Від рівня розвитку колійної інфраструктури залежать витрати товарівідправників на перевезення вантажів, швидкість та безпека перевезень, рівень комфортності, що, в свою чергу, сприяє підвищенню конкурентоспроможності як вітчизняної транспортної системи, так і української продукції.

Проблеми зростання масштабів ремонтних робіт вже існуючих та будівництва нових колій викликають підвищену увагу в українських промислових підприємств-виробників матеріалів та комплектуючих для колійного господарства залізниць. Адже збільшення обсягів роботи колійного господарства призведе до підвищення об'ємів замовлень, що призведе до зростання доходів цих підприємств. Зважаючи на конструктивні особливості верхньої будови колії, варто зазначити, що, в першу чергу, це відноситься

до вітчизняних металургійних підприємств, які ще й досі оговтуються після кризи.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: 2-ге вид., переробл. і допов. Монографія. – Д.: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.

2 Макаренко М.В. Основи управління економічними процесами на залізничному

транспорті України: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.

3 Дикань В.Л. Проблеми підвищення виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту [Текст] / В.Л. Дикань, С.П. Міщенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків. – 2008. - № 24. – с. 14-19.

4 Шапочка М.К. Проблеми та напрямки реструктуризації залізничної інфраструктури [Текст] / М. К. Шапочка, О. І. Рибіна // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. - № 2. - Т. 2. – с. 44-48

Анотація. В целях содействия входа железнодорожного транспорта Украины в мировую транспортную систему, в статье рассматривается роль путевого хозяйства как основной составной инфраструктуры железных дорог для улучшения качественного состояния пути и обеспечения своевременного ее ремонта.

Ключевые слова: путь, путевое хозяйство, основные фонды, железнодорожный транспорт.

Summary. For the assistance of entrance of railway transport of Ukraine in the world transport system, in the article the role of the ground economy is considered as basic component infrastructural of railways for the improvement of the high-quality state of way and providing of timely its repair.

Keywords: way, ground economy, general funds, railway transport.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Воловельська І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656

СУТНІСТЬ ТА ФОРМУВАННЯ СУКУПНОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Орлова В.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Розглянуто основні теоретичні положення формування сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту України

Ключові слова: залізничний транспорт, економічний потенціал, інвестиційно-інноваційний потенціал, ринковий потенціал, виробничий потенціал, управління сукупним економічним потенціалом

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Формування ефективних, адаптованих до сучасних умов розвитку механізмів управління залізничним транспортом неможливе без комплексного і системного дослідження поняття „економічний потенціал”, визначення його структурних

елементів і механізму формування, форм та засобів розвитку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженню напрямків розвитку економічного потенціалу підприємств присвячено наукові праці С.О. Козиревої, Є.В. Лапіна, К.А. Мамонова та ін. [1-3]. Економічний потенціал регіонів, галузей та