

значення;

- в-третє, не проводились дослідження щодо його відповідності умовам ринку;

- в-четвертих, всі ділянки відрізняються характером перевезених вантажів, вартістю вантажів, наявністю або відсутністю пасажирських перевезень, швидкістю перевезення та таке інше.

- в-п'яте, у закордонних публікаціях практично відсутнє поняття «малодіяльні» ділянки, зустрічаються визначення малорентабельні, низькорентабельні.

Таким чином, діючий критерій не враховує кількісні та якісні відмінності використання ділянок, не дає уявлення про доходи та експлуатаційні витрати залізниць, які, без сумніву, будуть відрізнятися в залежності від вищевказаних факторів. Згідно діючого критерію 61% загальної довжини мережі залізниць України (13,61 тис.км) слід віднести до малодіяльних, бо вони мають розміри руху вантажних потягів 3-5 пар на добу. Виходячи з цього тільки 39% ділянок забезпечує прибутковість експлуатації залізничного транспорту. Такий підхід викликає сумнів, бо не містить економічно обгрунтованих доходів ступеню діяльності двох третин залізничних ділянок України

Представляється, що тільки переконливо виглядає критерій їх використання. Таких, які застосовуються для визначення малодіяльності на закордонних залізницях є саме: рентабельність, збитковість.

Критерієм малодіяльності залізничних ділянок слід вважати умови, при яких доходи від перевезень дорівнюють загальним витратам.

$$D=3 \quad (1)$$

Тобто при цьому рентабельність ділянки дорівнює 0. Цей критерій відповідає умовам рівновігдності для ділянки, продовження її експлуатації або припинення їх експлуатації.

Запропонована формалізована модель критерію є універсальною для оцінки доцільності експлуатації ділянок залізниць.

УДК 338.47:656.254.1:656.027

КРИТЕРІЙ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ПОЇЗНОГО РАДІОЗВ'ЯЗКУ НА ДІЛЯНКАХ ШВИДКІСНОГО РУХУ

Басова Д.В., аспірант (УкрДАЗТ)

В теперішній час відсутні достовірні вихідні дані для безпосередньої економічної оцінки ефективності різних технологій організації

дуплексного поїзного радіозв'язку на ділянках швидкісного руху пасажирських поїздів. В таких випадках для попереднього аналізу доцільно використовувати методи експертних оцінок.

Сутність методів експертних оцінок полягає в проведенні експертами інтуїтивно-логічного аналізу проблеми з кількісною оцінкою суджень і наступної формальної обробки результатів за певними алгоритмами.

Для рішення задач такого роду зараз широко використовують метод аналізу ієрархій (МАІ), розроблений американським математиком Т.Сааті, який є ефективним засобом рішення складних багатокритеріальних задач. Застосування МАІ передбачає побудову ієрархічної композиції задачі з наступним рейтингуванням альтернативних рішень.

Першим етапом є структурування проблеми вибору, яке починається з вершини (мети) через проміжні рівні-критерії (техніко-економічні показники) до нижнього рівня, яким, в загальному випадку, є набір альтернатив (проектів).

Аналіз структури моделі проводиться за допомогою процедур розроблених в теорії графів. Основним інструментом для аналізу даних, завдяки якому метод практично не має аналогів при роботі з якісною інформацією, є процедура парних порівнянь. Обчислювальні процедури методу ґрунтуються на основі теорії ненегативних матриць.

На другому етапі на основі парного порівняння виставляються оцінки значимості критеріїв по відношенню до основної мети.

На третьому етапі методом попарного порівняння оцінюють значимість альтернативних проектів по відношенню до кожного критерію.

На заключному етапі виконують розрахунки глобальних або узагальнених пріоритетів. При цьому локальні пріоритети перемножують на пріоритет відповідного критерію на вищому рівні і складають по кожному елементу у відповідності з критеріями, на які впливає елемент.

УДК 69.003:625

ДОСВІД ВЕДУЧИХ ЗАКОРДОННИХ КРАЇН В УПРАВЛІННЯ БУДІВЕЛЬНИМ КОМПЛЕКСОМ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

За кордоном приділяється найбільша увага питанням управління будівельною галуззю, як однієї з важливих галузей економіки. Фахівці вважають, і це доводиться досвідом, що витрати на удосконалювання управління в остаточному

підсумку себе багаторазово окупають.

У більшості країн відсутня єдина система управління будівельним комплексом, а регулювання здійснюється на основі численних будівельних кодексів, затверджених законодавчими органами штатів, земель, округів, департаментів чи місцевими органами самоврядування. В основному вони опікають сферу державного сектора економіки і значно впливають на будівництво в приватному секторі. З питань регулювання будівельного процесу державі відводиться досить досить велика роль стабілізації розвитку економіки за рахунок інвестиційної політики. В економіці будівництва за кордоном відбувається поступова приватизація державної власності й одночасно усе більше значення приділялося не прямому інвестуванню з боку держави, а розробці непрямих заходів, надання великих пільг по опдатках, надання великих державних позик і т.д.

У будівельній галузі США роль регулюючого в державному масштабі органа виконує Міністерство житлового будівництва і міського розвитку. Велику роль у регулюванні будівельної галузі грає найстаріша асоціація – Американське товариство інженерів цивільного будівництва, яка здійснює розвиток будівельної науки і популяризацію останніх її досягнень, зміцнює зв'язки з іншими будівельними і громадськими організаціями, а також бере участь у прийнятті урядом країни стратегічних рішень державного масштабу.

Основним урядовим органом у Франції, що керує розвитком будівельної галузі - Міністерство будівництва, транспорту і туризму, яке вивчає конюнктуру, розробляє прогнози, консультує місцеві органи, субсидує і кредитує фірми з метою реалізації будівельних програм. Будівельні фірми Франції – в основному великі, мають можливість одержувати вигідні підряди через систему добре налагоджених зв'язків з урядовими органами.

Органом державного управління будівництвом у Великобританії є Міністерство будівництва і суспільних робіт. Головними функціями якого є регулювання діяльності будівельних фірми видача замовлень, що фінансується з бюджету. Великий вплив на розвиток будівельного комплексу чинять будівельні асоціації і федерації. Регламентуючу роль у будівництві виконує система так званих практичних кодексів (Codes of Practice), що розробляється Британським інститутом стандартів.

Система державного управління будівництвом у ФРН має централізовану структуру, яка влючає крім федеральних органів, також і органи земель, місцевого самоврядування, що поряд з іншими проблемами займаються і питаннями будівництва. До числа федеральних органів, які займаються регулюванням у

будівництві, входять Міжвідомчий комітет з будівництва в землях (районах), Міністерство будівництва, планування, житлового і місцевого господарства та інші. Важливу роль грають підприємницькі спілки, тісно пов'язані з державними установами. Провідну роль займає Головна спілка будівельної індустрії у Вісбадоні, як а впливає на формування державної політики в будівельній сфері. Рекомендації підприємницьких спілок є основою для вироблення стратегії приватного бізнесу в будівельній сфері.

Вивчення і застосування досвіду провідних закордонних країн в управлінні будівельною галуззю має суттєве значення для подальшого розвитку і розбудови усієї будівельної індустрії України в умовах кризи, зокрема, транспортного будівельного комплексу.

УДК 334.001.25

УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Борович О.Д., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Одним из немногих реальных ресурсов достижения экономического роста, которыми располагает Украина, является экспорт транспортных услуг, что дает основание считать развитие транспортного потенциала одним из основных приоритетов украинской экономики. Особую актуальность приобретает это направление в условиях тяжелого экономического кризиса, переживаемого сегодня нашей страной на фоне серьезного ухудшения мировой экономической конъюнктуры, когда все имеющиеся возможности должны быть использованы максимально. Однако на сегодняшний день на транспорте Украины действует ряд деструктивных факторов, приводящих к потере позиций страны на мировом рынке транспортных услуг, что приводит к экспансии иностранных транспортных и экспедиционных компаний на украинский рынок перевозок.

Основными угрозами экономической безопасности Украины в транспортной сфере являются:

- утрата конкурентоспособности украинских перевозчиков вследствие старения подвижного состава, высокой себестоимости перевозок, завышенных налоговых ставок;

- вытеснение отечественных перевозчиков иностранными в результате чрезмерной открытости отечественного рынка