

стороны, и постепенного включения пассажирских портов региона в глобальный круизный бизнес, с другой.

Несмотря на рецессию 2009 года сохраняется перспектива развития на основе расширения инновационных технологий, что будет способствовать повышению доли свободного времени и возрастанию проблемы рационализации предельной склонности к сбережению. Необходимо обратить внимание на направления внутренней специализации круизного судоходства. При сохранении роли традиционных круизных маршрутов возникают круизы, отличающиеся особыми качествами характеристиками. Кроме того, расширяется роль экспедиционных круизов. Выделяется разномасштабный яхтинг.

Существует множество факторов развития морского туризма в регионе Черного моря – природные условия, исторические и культурные центры, умеренный климат. Проблема, сдерживающая рост круизного судоходства – интенсивная конкуренция других регионов, слабое развитие инфраструктуры приморских городов, политическая нестабильность и отсутствие соответствующего флота и организации его работы. Поэтому основное внимание необходимо сосредоточить на расширении роли пассажирских портов и создания оригинальных экспедиционных маршрутов. Необходимо развивать экспедиционное круизное обслуживание пассажиропотоков в устье Дуная, остров Змеиный с созданием базы дайвинга и в регионе Крыма, которые не обслуживаются океанскими лайнерами.

Развитие круизного судоходства обусловлено особенностями формирования социально-экономических систем. Закономерности их экономического роста определяют параметры и устойчивость формирования глобальной отрасли морских круизов. К одной из закономерностей развития круизного судоходства следует отнести многоаспектную структуризацию рынка. Это обеспечивает открытый доступ в сектор новых судовладельцев, способных реализовать конкурентные проекты. Развитие морского туристического рынка на глобальном уровне определяется увеличением масштаба и значимости роста человеческого капитала. Именно на стадии постиндустриального общества с возрастанием портфельных и денежных потоков формируются две проблемы: эффективного использования накоплений и реализации свободного времени.

УДК 658.152:656.2

### АНАЛІЗ ПРОЄКТІВ ІНВЕСТИВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

*Диколенко О.Г., здобувач (УкрДАЗТ)*

Інвестиції відіграють важливу роль у функціонуванні будь – якого підприємства, винятком не стають і залізниці України. Так, проект фінансового плану «Укрзалізниця» передбачає капітальні інвестиції в розвиток залізничного транспорту в обсязі 19,7 млрд грн. Планується залучити власні кошти в розмірі понад 5,6 млрд грн, 4,8 млрд грн бюджетних коштів, і інвестиційні ресурси в сумі понад 9,2 млрд грн.

Пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залишається відновлення залізничного рухомого складу, на яке спрямовується близько 12,7 млрд грн, або понад 64% від загальної суми капітальних інвестицій.

Фінансування модернізації основних коштів планується за рахунок власних і залучених коштів в обсязі близько 3,4 млрд грн, у тому числі на модернізацію шляхів планується витратити понад 1,2 млрд грн. Також, велика увага буде приділятися розвитку електрифікації та електропостачання, на що піде 630 млн гривень.

На розвиток системи електричної централізації, автоматичного блокування, мереж зв'язку, телекомунікацій та інформаційних систем передбачається 740 млн грн. Будівництво і реконструкція мостів, шляхопроводів, переїздів, шляхового розвитку станцій та інше будуть коштувати залізницям 1,8 млрд. гривень.

Також передбачені витрати на будівництво, реконструкцію та оснащення вокзалів, станцій, депо і цехів.

Таким чином, за рахунок інвестицій перед залізницями України відкриваються значні перспективи у їх подальшому розвитку.

УДК 656.222.3

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РЕГУЛЮВАННЯ ПОРОЖНІХ ВАГОНПОТОКІВ В УМОВАХ ЗБІЛЬШЕННЯ ЧАСТКИ ВАГОНІВ ПРИВАТНИХ КОМПАНІЙ ТА ІНШИХ ДЕРЖАВ

*Долгополов П.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)  
Корольов Д.В., магістр (Південна залізниця)*

Запропоновано новий підхід до організації регулювання порожніх вагонопотоків оперативним

персоналом залізниці шляхом впровадження інформаційно-радіокомунікаційної системи з використанням математичного апарату задач про призначення з обмеженнями.

При створенні моделі запропонованої технології враховано наступні фактори, які оперативно виступають в якості змінних вихідних даних для функціонування системи:

- надлишок та нестача вагонів відповідного роду на станціях полігону;
- план формування поїздів та план відправлення поїздів зі станцій полігону;
- приналежність вагонів власникам або іншим державам;
- диференціація придатності вагонів під навантаження.

Реалізація даної системи на АРМ оперативного персоналу дозволить скоротити порожні пробіги вагонів та їх міжопераційні простоя на станціях, що сприятиме скороченню транспортних витрат та підвищить якість обслуговування клієнтів.

УДК 338.246.025.88:656.2

### ПЕРСПЕКТИВЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОБЛЕМЫ РАЗГОСУДАРСТВЛЕНИЯ СОБСТВЕННОСТИ В УКРАИНЕ

*Елагин Ю.В., к.э.н, доцент (УкрГАЗТ)*

На протяжении всех лет независимости в Украине активно продолжаются процессы разгосударствления и приватизации в Украине. Главная цель этих реформ – демонополизация, создание конкурентной среды в экономике и на основе этого повышение эффективности работы предприятий, отраслей и экономики в целом.

При рассмотрении любых вопросов связанных с возможными направлениями демонополизации железнодорожного транспорта необходимо учитывать следующие факторы.

Железнодорожный транспорт Украины представляет собой высокоорганизационную структуру. Непродуманные действия, направленные на вычленение из нее каких-то отдельных составляющих для акционирования могут разрушить налаженную работу отрасли.

Бесспорно необходимы дальнейшие усилия и выбор стратегии создания сфер конкуренции на железнодорожном транспорте, максимизации использования транспортной инфраструктуры, создания интегрированной транспортной сети, увлечения экономических эффектов от внедрения достижений научно-технического прогресса и т.д.

Однако время показывает, что

акционирование не всегда дает положительные результаты. Наряду с положительными примерами немало предприятий, на которых после акционирования эффективность работы значительно снизилась, а некоторые ранее рентабельные вообще разорились. Есть примеры, когда акционированные предприятия, работающие в одной сфере, действуют как монополисты, например на рынках торговли сахаром или нефтепродуктами.

Необходимо определить общие признаки и закономерности, ведущие к падению эффективности предприятий в процессе акционирования, которые можно и нужно предусмотреть, чтобы исключить отрицательные результаты акционирования.

Исследование и решение этих проблем позволит избежать отрицательные последствия акционирования для многих отраслей экономики Украины.

Можно сделать вывод, что главный эффект акционирования зависит не столько от смены формы собственности, а от внедрения новых более эффективных форм хозяйствования и управления предприятием. Оказывают влияние на эффективность работы также, стратегические цели собственника и форма взаимодействия с менеджментом. Имеет значение не только доля рынка, занимаемая собственником, а и количество и разновидности форм собственности предприятий, работающих в данной сфере.

УДК 656.2.027(477)

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭТАПОВ ВНЕДРЕНИЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

*Еремина М.А., ассистент (УкрДАЗТ)*

Вопрос повышения скорости перевозок пассажиров является наиболее актуальным в связи с интеграцией украинского железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему. В области пассажирских перевозок одним из наиболее приоритетных направлений стимулирования спроса и повышения показателей эффективности хозяйственной и финансовой деятельности железных дорог является развитие скоростного (от 140 до 200 км/ч) и высокоскоростного (более 200 км/ч) движения пассажирских поездов нового поколения повышенной комфортности.

На основе проведенных исследований выделены этапы внедрения скоростного и