

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 продолжают 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

высокоскоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины:

- определение приоритетных направлений внедрения скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины;

- определение приоритетного времени опрвления и прибытия пассажиров;

- определения приоритетного времени нахождения пассажиров в пути;

- составления оптимального для пассажиров и железной дороги графика движения пассажирских и грузовых поездов с учетом перечисленных ранее этапов.

Для решения поставленной задачи возможно использование маркетинговых методов.

Поэтапное использование методик внедрения скоростного и высокоскоростного пассажирского железнодорожного движения повлечет за собой максимальное привлечение пассажиропотока к данному виду перевозок, что в свою очередь приведет к получению дополнительного дохода и максимизации прибыли.

УДК 330.341.1

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК, ЯК ОСНОВА ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ДЕРЖАВИ

Єфремов О.С., к.е.н., доцент (СНУ ім. В.Даля)

Існують об'єктивні причини, які стримують рух України до світового і європейського ринку, серед яких невідповідність не тільки окремих товарів, а й національної виробничої системи та господарського механізму критеріям світового ринку. Ця невідповідність може бути скасована розвитком високих технологій, високотехнологічних виробництв, які знаходяться в основі технологічних укладів, перехід між якими пов'язаний з інноваційним розвитком, що врешті рещт, створює передумови економічного підйому держави.

Інноваційна система України переживає не найкращі часи свого становлення та розвитку, що пов'язано, перш за все з політичними подіями та постійними процесами перерозподілу влади на рівні Кабінету Міністрів України. Постійний перерозподіл сфер впливу керівними особами держави не дозволяє створити дану систему як систему організаційно-економічного та інформаційного забезпечення розвитку інноваційних процесів на рівні держави, а тим паче – дати змогу даній системі розвиватися,

поширюватися і ефективно працювати в ринку і на ринок України.

Проаналізувавши процес інноваційного розвитку України можна побачити не лише проблемні сторони, а й відслідкувати позитивні тенденції, які з'явилися внаслідок саморегулювання ринкового механізму, а, нажаль, не завдяки виваженій державній політиці по підтримці і розвитку інноваційних процесів. Держава у даному процесі не займає провідних позицій. Саме відсутність тісної ефективної кооперації державних органів з наукою, бізнес-освітою та ринковими структурами, не лише не дозволяє розв'язувати існуючі проблеми, а й сприяє виникненню нових, що ще більше ускладнює ситуацію з забезпеченням розвитку інноваційних процесів в Україні.

Характеризуючи систему формування та реалізації інноваційної політики, варто зазначити, що вона має досить потужний організаційно-адміністративний потенціал. Виходячи з функцій, визначених чинним законодавством, основними суб'єктами формування та реалізації інноваційної політики є Верховна Рада України, Президент України, Рада національної безпеки і оборони України, Кабінет Міністрів України, міністерства та відомства, Національна та галузеві академії наук України, галузеві науково-дослідні та проектно-конструкторські організації, підприємства. Але ефективність роботи цієї системи виявляється низькою через неналежне забезпечення координації заходів державного регулювання окремих її елементів. Одним із можливих шляхів вирішення цієї проблеми може бути створення спеціального уповноваженого координаційного центру з питань інноваційної політики.

З огляду на це необхідно віднайти шляхи для розв'язання та вирішення проблем інноваційного розвитку України і відвести провідну роль у цьому питанні Кабінету Міністрів, як Державному агентству України з інвестицій та інновацій, оскільки головною метою стратегії інноваційної політики України є забезпечення збалансованої взаємодії наукового, технічного, виробничого та підприємницького потенціалів, розробка та впровадження механізму активізації інноваційної діяльності суб'єктів підприємництва, поширення інновацій в усіх сферах національної економіки, національна стратегія, орієнтована на формування інноваційної моделі розвитку. Основні завдання, які сприятимуть інноваційному розвитку на рівні держави наведені на рисунку.