

та вимог, які містяться в окремих нормативно-правових актах;

- наявність правового нігілізму в практиці підприємницької діяльності як антиподу правової культури.

Створення стабільного та ефективного законодавства у сфері підприємництва передбачає систематизацію наявного в цій сфері економічних відносин масиву чинних нормативних актів, здійснення кодифікаційної роботи. Будь-яка система, в тому числі система законодавства, структура її елементів формуються, зокрема, за законами ієрархії. Формування відповідної нормативно-правової бази розвитку підприємництва на морському транспорті складний і довготривалий процес. Правова база повинна з одного боку гарантувати сталість проголошених принципів підприємницької діяльності, а з іншого – бути базою реалізації державної ефективної політики розвитку підприємництва на морському транспорті.

УДК 338.47:629.41

НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ РОБОТИ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Локомотивне господарство забезпечує перевізну роботу залізниць тяговими засобами та утриманням їх відповідно до технічних вимог. Тому розгляд перспектив та вирішення проблеми ефективної організації та управління локомотивним господарством є актуальним питанням на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту України.

Ефективна на надійна робота залізничного транспорту має відповідати сучасним вимогам, котрі висуває світова спільнота, до вітчизняних транспортних систем через суттєве збільшення технічного рівня виробничого апарату, його оновлення та модернізацію. На сьогоднішній день локомотивне господарство залізниць України не спроможне забезпечити сучасний рівень якості перевезень через старіння тягового рухомого складу, повільного запровадження нових технологій та ін.

Покращення ефективності використання основних фондів локомотивного господарства сприятиме підвищенню обсягу транспортування продукції, зростанню продуктивності праці, зниженню собівартості транспортування, а отже, зростанню прибутку й рентабельності.

В сучасних умовах залізничному транспорту України необхідно оновлювати рухомий склад, який повинен задовольняти високі вимоги щодо якості залізничних перевезень на основі врахування досягнень науково-технічного прогресу. Підвищення

ефективності використання парку тягового рухомого складу можливо шляхом продовження терміну його служби і модернізації, а також закупки нового рухомого складу. При цьому необхідно врахувати структурні зміни в парку тягового рухомого складу у зв'язку з виконанням плану подальшої електрифікації залізничного транспорту України.

Важливим є виведення із пасажирського руху вантажних електровозів за рахунок впровадження в експлуатацію пасажирських електровозів ДСЗ нового покоління і модернізації двохсекційних вантажних електровозів ВЛ80 в односекційні пасажирські електровози ВЛ40, а також заміна локомотивів в приміському русі на рейкові автобуси, що дозволить скоротити експлуатаційні затрати і підвищити комфорт пасажирів.

В умовах обмежених інвестицій на будівництво нових тепловозів, електровозів і вантажних поїздів потрібно застосовувати досвід країн Європи і Північної Америки з комплексної модернізації (заміні силових агрегатів) відпрацьованих свій ресурс тепловозів і електровозів з продовженням терміну служби їх безпечної експлуатації більше чим на два десятиліття. Існуюча ремонтна база здатна повністю задовільними потреби в ремонті рухомого складу і навіть мати резерви потужностей, тому створення нової ремонтної бази є економічно нераціонально, оскільки приведе до зростання експлуатаційних витрат і собівартості перевезень.

Поліпшення використання основних фондів означає також прискорення їх оборотності, що значною мірою сприяє вирішенню проблеми скорочення розриву в термінах фізичного і морального зносу, прискорення темпів оновлення основних фондів.

Підвищення ефективності використання оборотних засобів у локомотивному депо, в першу чергу, пов'язано з ефективним використанням і економією матеріалів та паливно-енергетичних ресурсів. Ресурсозберігаючі технічні засоби і технології є головним складником економії ресурсів у локомотивному депо.

УДК 656.07:625.1

ВПЛИВ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

До якісних показників роботи залізничного транспорту належать:

- реалізація плану перевезень, дотримання графіку руху та плану формування потягів;
- технічна, дільнична та маршрутна швидкість руху потягів;

- рівень використання рухомого складу: обіг вагона та локомотива, статичне, динамічне навантаження та продуктивність вантажного вагона.

Але задовольнити всі ці показники відповідно до міжнародних вимог на всій протяжності залізниць Укрзалізниця не в змозі. Саме тому, в системі залізничного транспорту реалізується програма реформування галузі, відповідно до якої відбудеться послідовний розподіл монопольного та конкурентного або потенціально-конкурентного секторів, що призведе до формування конкурентного середовища серед перевізників через поетапний перехід до такої моделі управління залізничним транспортом, на основі якої буде здійснене організаційне розмежування управління інфраструктурою та системами управління рухом (залишиться у відомстві державного сектору) та наданням транспортних послуг (можуть брати участь перевізники різних форм власності).

Будь-які напрямки з покращення економічної ефективності діяльності залізничного транспорту мають запроваджуватися та виконуватися із врахуванням специфіки його роботи у нових економічних та політичних умовах. Адже за останні двадцять років відбувся повний перерозподіл пасажиро- та вантажопотоків навантаження на інфраструктуру повністю змінилося; з'явилися ділянки колії, на яких запроваджують швидкісний пасажирський рух та обмежують вантажний; відбулася трансформація структури перевезень, з'явилися транзитні вантажо- та пасажироперевезення, ефективна та надійна реалізація яких дозволяє Україні успішно інтегруватися у світову транспортну систему.

Різниця у швидкостях пасажирських і вантажних потягів не дає можливість установити параметри для криволінійних ділянок залізничної мережі для руху із максимальною швидкістю руху пасажирських потягів, особливо нового рухомого складу, котрий через це не може курсувати відповідно до своїх технічних характеристик. Варто зазначити, що вантажні потяги значно важче за пасажирські, тому вони дужче зношують колійну інфраструктуру. Передусім це відноситься до напрямів із інтенсивним рухом.

Для організації руху пасажирських потягів зі швидкостями до 160 км/год, а на окремих ділянках до 200 км/год було створено перший національний пасажирський коридор та його розгалуження на напрямках Київ - Полтава – Красноград – Донецьк / Дніпропетровськ/Харків, Київ – Жмеринка – Львів/Одеса. На цих напрямках будуть їздити потяги з переважно прискореним та швидкісним рухом та, можливо, в нічний час будуть пропускати від трьох до шести пар вантажних поїздів з обмеженою вагою. А рух вантажних потягів буде переведено на альтернативні маршрути. І зараз Укрзалізниця на цих напрямках виконує роботи по збільшенню їх пропускної спроможності – проводиться модернізація залізничної колії, будівництво двоколіїних вставок, електрифікація окремих ділянок та ін.

У зв'язку з великою кількістю видів колійних робіт на вітчизняних залізницях, обмеженим їх фінансуванням, малою кількістю сучасної колійної техніки та великою матеріалоємністю залізничної магістралі, такий розподіл вантажного та пасажирського руху дозволить з більшою ефективністю використовувати технічне обладнання для ремонту, модернізації та поточного утримання колії, знизити об'єми інвестицій на реконструкцію колійної інфраструктури, підвищити швидкості руху та знизити витрати на утримання колії в ході експлуатації.

Пропускна спроможність залізничних магістралей сприяє збільшенню вантажо- та пасажироперевезень. Для досягнення їх стабільної роботи за умов неповноцінного фінансування залізничної галузі, при обмеженні фінансових, технічних та технологічних ресурсів і для повноцінного виконання модернізації та ремонту всієї вітчизняної колійної інфраструктури, варто проводити ремонтні роботи, в першу чергу, на тих ділянках, де спостерігається більш інтенсивний рух пасажирів та вантажів, особливо транзитного та міжнародного сполучення. Саме тому, за нових умов перерозподілу навантаження на залізничну інфраструктуру, створення колій, котрі потребують меншої кількості ремонтів, обслуговувань і технічних засобів, із збільшеними міжремонтними термінами для забезпечення високого рівня надійності та безпеки роботи транспортної системи, призводить до зниження загальних витрати на ремонт та поточне утримання колійної інфраструктури.

Вимоги до розвитку та реконструкції

інфраструктури колійного господарства, до поліпшення організації та якості ремонту, модернізації та утримання колії потребують підвищених вимог до потужності верхньої будови колії, надійності всіх технічних засобів колійного господарства, покращення системи контролю за станом колії, максимального використання колійної техніки при виконанні ремонту та утримання залізниць.

УДК 330.341.1

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНОВ

*Кирдина Е.Г., д.э.н., доцент,
Пакулина А.А., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Модернизация национальной экономики и связанные с ней социально-экономические преобразования во многом предопределяются преумножением научных знаний, продуцированием инноваций и являются необходимым условием жизнеобеспечения общества. Создание конкурентоспособной экономики возможно при