

- 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

условии вовлечения инновационных факторов в процесс социально-экономического развития. Существующие в настоящее время различия в уровнях регионального инновационного развития подтверждаются статистикой инновационной и научной деятельности в Украине. Она констатирует появление таких негативных тенденций, как сокращение численности научных кадров, низкий уровень внедрения инноваций, существенная территориальная асимметрия в инновационном развитии, снижение в ряде регионов инновационной активности, недостаточный спрос со стороны реального сектора экономики на новые технологии и т.д. Кроме того, в настоящее время тенденции таковы, что научно-технический прогресс приводит к дальнейшему углублению региональных различий, существование которых обуславливает необходимость поиска направлений развития региональных систем, отвечающих условиям современности и социально-экономическим особенностям региона.

Региональная инновационная система представляет собой модель национальной системы на мезоуровне, ограниченную рамками конкретного региона, что позволило использовать в работе термин «инновационная система региона».

«Инновационная система региона – совокупность взаимосвязанных подсистем, располагающих необходимыми инновационными ресурсами, объединенных интеграционными внутренними и внешними связями для обеспечения эффективного прохождения идей, знаний до конкретной реализации инновации исходя из интересов региона (общества). В данное определение включены системообразующие принципы, такие как целостность и результат функционирования и развития системы, основа ее функционирования, функциональные взаимосвязи элементов системы и окружающей среды, целевая направленность.

Результат функционирования и развития системы зависит от деятельности контрагентов на рынке инноваций и от эффективности объединения ресурсов системы.

Управления развитием инновационной системы региона необходимо рассматривать с двух сторон: регулирования взаимодействия между регионами и взаимодействия внутри региона. И в том и другом случае управление развитием, прежде всего, связывают с формированием и реализацией государственной и региональной политиками.

В общеметодологическом плане управление развитием инновационной системы региона включает следующие этапы:

- оценка и определение подсистем;
- определение элементов подсистем;
- выявление доминирующих элементов системы;
- организация взаимодействия элементов системы;
- оценка развития элементов системы.

Каждый этап управления – это последовательность процессов, связанных с применением определенных подходов, методов, механизмов и инструментов реализации.

Для целей управления развитием инновационной системы региона наибольшую роль играют функции интеграции, прогнозирования, государственного регулирования и информационно-аналитического обеспечения. В условиях смещения интересов в сторону регионов возрастает роль инструментов государственного (регионального) регулирования инновационным развитием, назначение которых связано с установлением взаимосвязей между субъектами инновационной системы региона, использованием наиболее эффективных инструментов, созданием механизма взаимодействия и координации государственных органов всех уровней в реализации региональной научно-инновационной политики.

Концептуально развитие инновационной системы региона основывается на обеспечении достижения стратегической цели – развитие инновационной системы региона на основе устойчивого взаимодействия всех ее подсистем для регионов с низким уровнем инновационного развития, используя доминирующий вид инновационного ресурса в качестве организационной платформы.

Для реализации стратегической цели необходимо решение таких приоритетных задач:

1. Формирование интеграционного механизма взаимодействия субъектов системы, включающее оптимальное сочетание регионального регулирования и саморазвития подсистем.

2. Согласование системы интересов субъектов, межрегионального взаимодействия при разработке инновационной политики региона.

3. Определение основных направлений инновационной политики региона и индикаторов развития.

УДК 338.246.025.2:656

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ЗА НАДАННЯ НЕЯКІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання праввідносин в сфері надання транспортних послуг. Нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг.

Цивільним законодавством України