

3. Патон Б. Інноваційний шлях розвитку економіки України / Б. Патон // Вісник Національної академії наук України. - 2001. - № 2. - С. 11-15.
4. Кузьменко О. Особливості національної інноваційної системи України / О. Кузьменко // Режим доступу: [http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT\\_ID=11144.&print](http://www.experts.in.ua/baza/analytic/index.php?ELEMENT_ID=11144.&print)
5. Дмитриев А.А. Особенности разработки стратегии инновационного развития региона / А.А. Дмитриев // Креативная экономика. — 2008. — № 9. — с. 52-56.
6. Яремко Л. Національна інноваційна система та її формування в Україні /Л. Яремко // Формування ринкових відносин в Україні: Збірник наукових праць. - Вип.1. - НДЕІ Мінекономіки України, 2007. - С. 54-57.
7. Чернявский Д.А. Инновационное развитие региона как основа повышения его конкурентного преимущества / Д.А. Чернявский // Автореф. на соиск. уч. степ. канд. экон. наук по спец. 08.00.05. – М. – 2011. - 28 с.

## **МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ВИТРАТ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Позднякова Любов Олексіївна д.е.н.,  
проф., завідувач кафедри економіки,  
бізнесу та управління персоналом на  
транспорті, Український державний  
університет залізничного транспорту*

Реформування галузі передбачає збільшення інвестицій на придбання основних фондів. На залізничному транспорті строк окупності об'єктів інфраструктури досить значний, а фондвіддача низька, але їх вклад в кінцевий результат достатньо великий. Це необхідно враховувати при оцінці капітальних вкладень в інфраструктуру. При цьому економічна ефективність інвестицій у розвиток транспортних засобів інфраструктури має проводитись із врахуванням оцінки якості транспортного обслуговування тому проблема є актуальною.

В даний момент залізничний транспорт працює в умовах нестачі коштів для розвитку. Наприклад, для оновлення вагонного та локомотивного парків, впровадження сучасних об'єктів інфраструктури вводяться нові методи нарахування амортизації, удосконалюється податкова система.

Передбачається створення організаційно-правових умов для придбання нового рухомого складу, але при цьому монопольний сектор має контролюватися державою.

При визначенні витрат інфраструктури необхідно враховувати та знати, для яких цілей та завдань вони будуть використані. При цьому можуть відрізнятися методи розрахунку та повнота обліку витрат інфраструктури.

Важливим фактором, що визначає величину експлуатаційних витрат залізниць є обсяг перевезень. Для оцінки впливу обсягу перевезень на витрати інфраструктури та вирішення багатьох інших техніко-економічних завдань необхідно визначити величину залежних від обсягу перевезень та умовно-постійних витрат інфраструктури залізничного транспорту.

Аналіз літературних джерел показав, що в західних країнах система визначення ставок за користування інфраструктурою залізничного транспорту досить складна і різноманітна. Наприклад, у Франції застосовується змінна шкала, при якій оплата змінюється в залежності від вантажообігу бруто, та фіксований збір за обсяг перевезень.

В Німеччині ставки розраховуються в залежності від якості колії, комерційного значення маршруту та категорії поїзда із врахуванням частоти їх курсування та кількості виділених ниток графіка.

В Норвегії довгострокові граничні витрати покриваються за рахунок внесків пропорційно виконаному вантажообігу. В Швеції застосовується три рівня оплати: постійна річна ставка за кожний локомотив та одиницю рухомого складу, змінна частина оплати, що визначається пропорційно вантажообігу бруто, надбавка за диспетчерську та маневрову (сортувальну) роботу, енергію, паливо.

Таким чином, в цих країнах при розрахунку ставок за оплату інфраструктури враховуються різні фактори. При цьому частка оплати за користування інфраструктурою в загальній сумі витрат коливається від 10% до 50%.

Важливою проблемою обґрунтування витрат інфраструктури є удосконалення звітної інформації. Для цього необхідна єдина автоматизована база обліку та розрахунку витрат інфраструктури, а також організація наскрізного обліку витрат залізничного транспорту на всіх етапах його управління.

В умовах реформування галузі планування експлуатаційних витрат залізниць та компаній-операторів має ґрунтуватися на загальних принципах. Такий підхід

дозволить вирішувати загально галузеві завдання по скороченню витрат, зниженню собівартості, збільшенню обсягу перевезень та підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Новою проблемою є економічне обґрунтування рівня плати за користування інфраструктурою залізниць. При цьому необхідно враховувати фактори, що впливають на залежні та умовно-залежні витрати – вид, обсяг та густоту перевезень, знос основних фондів, категорію колії, безпеку руху, збереженість вантажу, якість транспортного обслуговування і ін. економічне обґрунтування рівня плати вимагає додаткових досліджень по визначенню залежності умовно-постійних витрат інфраструктури від різних вимірників та показників роботи окремих галузевих господарств залізниць та удосконалення методів їх розрахунку.

На підставі проведеного аналізу та методів розрахунку плати за користування інфраструктурою залізниць узагальнюється сукупність уявлень про все економічне середовище, включаючи витрати підприємства, наявні ресурси, які є в його розпорядженні. На цьому етапі завдяки визначеному уявленню про економічне середовище (внутрішнє і зовнішнє) виявляються його основні характеристики, з врахуванням господарських інтересів підприємства, а також визначаються існуючі обмеження стосовно функціонування об'єктів інфраструктури.

Далі чітко визначається термін, з якого починати здійснювати плату за користування інфраструктурою залізниць та кінцевого терміну його дії. Після цього вибираються критерії ефективного стану підприємства та його основні характеристики, які становляться складовими сценаріїв розвитку подій у економічному середовищі. Визначаються основні чинники, що призвели до того чи іншого стану оператора перевезника. Далі визначаються інтереси підприємства в економічному середовищі, які можна реалізувати в процесі реалізації альтернативних сценаріїв розвитку подій.

Наступним є розробка або визначення механізмів, інструментів, технологій, організаційної структури і сукупності конкретних заходів, які входять до складу економічного комплексу і потрібні для реалізації обраного сценарію розвитку подій

у середовищі. Перелічені важелі мають охоплювати основні причинно-наслідкові зв'язки можливих подій та рішень, які приймаються на забезпечення ефективного стану обґрунтування витрат інфраструктури шляхом реалізації стратегічних змін.

Усі перелічені етапи зводяться у вигляді описів альтернативних сценаріїв розвитку подій у середовищі, з яких експертним шляхом обирається один, що й реалізується.

## **ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ОДНА З ПЕРЕДУМОВ ВХОДЖЕННЯ ДО СКЛАДУ ЄС**

*Ремига Юлія Сергіївна  
к.е.н., викладач кафедри логістики  
Національного авіаційного університету*

*Юрчук Лілія Василівна,  
студентка 6-го курсу  
Національного авіаційного університету  
e-mail: [y\\_lilia@ukr.net](mailto:y_lilia@ukr.net)*

Сьогоднішній етап розвитку світового господарства характеризується пришвидшенням інтеграційних процесів між його суб'єктами. Перш за все особливе значення ці процеси набувають і для України, що обумовлено розширенням можливостей для поступової модернізації економіки, виходу з кризового становища, що є нагальним питанням для нашої країни, подолання «відсталості» в сфері транспортно-логістичного комплексу, залучення іноземних інвестицій та інноваційних технологій в сфері логістики, виходу на світові ринки, в першу чергу на ринок ЄС. Розвиток та поступова прискорена інтеграція в даному напрямку сприятиме: зростанню продуктивності економіки і темпів техніко-технологічної модернізації під впливом конкуренції на європейському ринку і забезпечення вільного доступу до новітніх технологій, капіталу, інформації тощо, а також уможливить використання фондів регіонального розвитку ЄС для виходу на новий рівень економічного розвитку.