

сегментах ринків морських перевезень, триваюче погіршення кон'юнктури ринку балкерних перевезень змушувало судовласників вдаватися до таких радикальних заходів, як введення програм здачі судів на злам, відстрочка здачі в експлуатацію нових суден, експлуатація суден в режимі знижених швидкостей, реалізація програм підвищення паливної ефективності в інтересах зниження витрат і утримання розмірів боргу на низькому рівні.

Одним з ключових факторів, що компенсують надлишок пропозиції на цьому ринку, буде як і раніше виступати динаміка зростання китайського попиту на імпортовані сухі масові вантажі. Разом з тим в майбутньому уповільнення темпів здачі в експлуатацію нових суден і стійкі темпи відправки судів на злам повинні сприяти забезпеченню більш збалансованого стану балкерного ринку.

Список використаних джерел

1. Макаренко М.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури України / Макаренко М.В., Носовська О.О. // Вісник Приазовського державного технічного університету. Сер.: Економічні науки: Зб. наук. праць. - Маріуполь: ДВНЗ "ПДТУ", 2014. - вип.27 – С. 5-14.

2. Сотниченко Л.Л. Досвід та практика зарубіжних країн щодо розвитку транспортної інфраструктури регіонів / Л.Л. Сотниченко // Механізми підвищення ефективності управління функціонування регіональної економіки [Текст]: зб. наук. пр. ДонДУУ. Вип. 279. Т XVI. – Д.: ДонДУУ, 2014. – С. 98 - 107. – (Серія «Економіка»).

3. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Електронний ресурс]: Review of Maritime Transport, 2012. – С. 153. – Режим доступу к отчету : http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_ru.pdf

4. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Електронний ресурс]: Review of Maritime Transport, 2015. – С. 108. –Режим доступу к отчету: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf

УДК 338.49

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЯМИ У РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ І ЙОГО СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

*Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ)*

Нова соціально-технологічна парадигма, яка може забезпечити технологічний прорив, повинна передбачати використання ефективних механізмів та інструментів співорганізації діяльності всіх учасників інноваційного процесу [1, с. 216]. Ключем до розуміння взаємовідносин між суспільством та економікою, а також впливу цих взаємин на інноваційні процеси є інститути. Нами пропонується використовувати принципи координації, узгодження та мотивації як основних інструментів механізму інституційних змін на залізничному транспорті, який дозволить узгодити діяльність всіх учасників і створити нові організаційні форми цих взаємодій. Цим пояснюється актуальність і вибір теми проведеного нами дослідження.

Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури, заснований на стратегічному плануванні та гнучкому бюджетуванні, в якості вихідної інформації передбачає використання фактичних даних роботи галузі, нормативних і регульованих показників і обмежень. Певною мірою такий алгоритм можна назвати імітацією цільового планування, яке здійснюється за схемою «цілі – цільові програми – ресурси – ресурсні програми – план» (рисунком 1).

Вибір і обґрунтування інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури обумовлені безліччю факторів і, насамперед, рівнем ресурсного забезпечення, виробничо-фінансовим потенціалом, місцем і роллю в національній економіці України, політикою держави і т.д. Головною метою стратегії розвитку залізничного транспорту має стати створення відповідного рівня його розвитку, що дозволить задовольняти життєво важливі потреби України та населення у перевезеннях в умовах сталого економічного зростання, тобто забезпечити якнайшвидший перехід від інфраструктури запізнілого типу до розвиненої інфраструктури, що відповідає запитам економіки [2, с. 77].

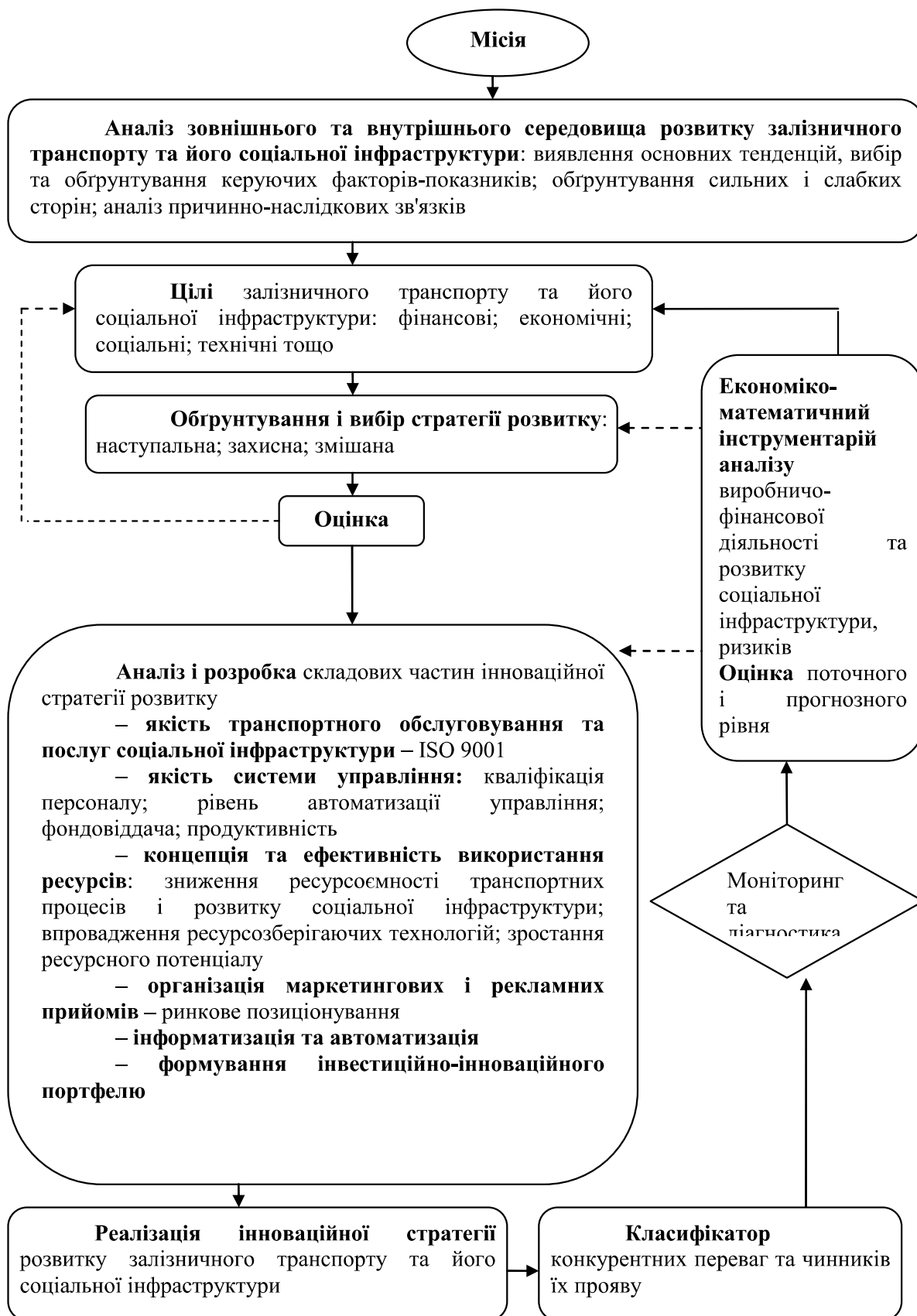


Рис. 1. Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного транспорту та його соціальної інфраструктури

Розроблені наукові підходи щодо вибору і обґрунтування стратегії розвитку залізничного транспорту дозволили нам обґрунтувати інноваційну стратегію розвитку на даному етапі.

Програма структурної реформи на залізничному транспорті України в основному відповідає європейській моделі реформування залізниць і передбачає вертикальний поділ інфраструктури та перевезень, хоча і структура галузі, та цілі реформи в нашій країні інші. Однозначно характеризувати результати реструктуризації в країнах ЄС важко, так як національні залізниці вибирали власні підходи. Деякі віддали перевагу повному відокремленню функцій управління інфраструктурою (Великобританія, Швеція, Данія, Фінляндія), інші (Німеччина) сформували структури в рамках холдингової компанії з тим, щоб експлуатація та інфраструктура залишалися під єдиним контролем. На нашу думку, досвід ряду успішно проведених реформ дозволяє сформулювати основні інноваційні положення: 1) Залучення приватного сектора. Приватний сектор може і повинен виконувати проекти по будівництву нових залізниць з подальшою їх експлуатацією (такий досвід є в багатьох країнах ЄС та Китаї). У Північній Америці і Японії успішно діють великі вантажні та пасажирські приватні залізниці. У Латинській Америці концесіонування дозволило скоротити витрати уряду і знизити тарифи при зростанні попиту і продуктивності; 2) Виведення залізниць з-під державного регулювання. Універсальним аспектом реформ є відділення функцій експлуатаційних і комерційних від соціальних і політичних, які реалізуються урядом. Зазвичай це реалізується шляхом створення залізничної корпорації в рамках комерційного права із збереженням політичної та регулюючої функцій за міністерствами; 3) управління за видами перевезень. Залізниці обслуговують щонайменше три різних сегмента ринку: перевезення вантажів і пасажирів на міжміських та приміських/регіональних повідомленнях, які мають настільки різні характеристики попиту, конкуренції, регулювання, субсидювання та ін., що єдині методи менеджменту не придатні для отримання потрібних результатів; 4) Вертикальний поділ. Поділ функцій експлуатації і управління інфраструктурою виглядають більш суперечливим, хоча в основному неприйняття цієї ідеї зумовлене нерозумінням цілей і завдань. В даний час є

три підходи: інтегрована система, власник/користувач та розподіл функцій.

Аргументи на користь виділення інфраструктури посилюються, коли уряд готовий субсидувати лише кількох із багатьох операторів або коли підтримка державою транспортної інфраструктури нейтрально орієнтована на всіх користувачів [3, с. 4]. На нашу думку, залучення приватних інвестицій має особливу цінність, коли існуюча залізниця неефективна, високозатратна, не реагує на ринкові фактори [4, с. 232]. Також вона обіцяє вигоди, коли очевидна необхідність виділення комерційно ефективних видів діяльності або коли, принаймні, деякі служби залізниці вимушено конкурують з іншими видами транспорту.

З метою підвищення ефективності управління інноваціями у розвитку залізничного транспорту і його соціальної інфраструктури та забезпечення фінансування і реалізації великомасштабних інфраструктурних проектів пропонується використання такого механізму, як державно-приватне партнерство, найбільш розвиненою і комплексною формою якого є концесія. Перевагами концесійних угод є: обмеження фінансової участі відповідних бюджетів у здійсненні проектів модернізації і розвитку підприємств; приплив додаткових інвестицій; створення додаткової кількості робочих місць; підвищення ефективності витрат; повернення у власність держави або муніципального утворення модернізованого і сучасного обладнання після закінчення терміну дії договору. Перехід на концесійні угоди в залізничній галузі дозволить створити механізм партнерства держави і приватного бізнесу, залучати в країну іноземний капітал, зберігаючи при цьому контроль держави над транспортною інфраструктурою.

Перспективами подальших робіт у цьому напрямку є наукове обґрунтування механізму державно-приватного партнерства з метою підвищення ефективності управління інноваціями у розвитку залізничного транспорту і його соціальної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Пакулін С. Л. Підвищення сталості соціально-економічного розвитку і забезпечення економічної безпеки регіонів / С. Л. Пакулін, А. А. Пакуліна, Г.Ю. Корсунський // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – Вип. 52. – С. 215–219.
2. Пакуліна А. А. Алгоритм розробки інноваційної стратегії розвитку залізничного

транспорту та його соціальної інфраструктури / А. А. Пакуліна, Г. С. Пакуліна // Матеріали II міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародне співробітництво для локального розвитку» (26 жовтня 2016 р., м. Краматорськ, Україна). В 2 ч. Ч. 2. – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2016. – С. 75–79.

3. Пакуліна А. А. Регулювання розвитку ринку соціальних послуг і необхідність кількісного і якісного реформування інфраструктурного комплексу / А. А. Пакуліна // Materiály VIII mezinárodní vědecko – praktická konference [«Zprávy vědecké ideje – 2012»] (27 října – 05 listopadu 2012 roku). – Díl 7. Ekonomické vědy. – Praha : Publishing House «Education and Science», 2012. – S. 3–5.

4. Пакуліна Г. С. Теоретико-методологічні засади системного розвитку соціальної інфраструктури держави / Г. С. Пакуліна // Глобальні та національні проблеми економіки : Електронне наукове фахове видання Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. – 2015. – № 6. – С. 229–234. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/6-2015/46.pdf>.

УДК 629.4.004.92

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ВРЕМЕННОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ВАГОНОВ

Потылкин Е. Н., инженер научно-исследовательской лаборатории «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», магистр т.н. (УО «БелГУТ»)

В настоящее время условия работы железнодорожного транспорта в Республике Беларусь характеризуются повышением доли вагонов грузоотправителей, грузополучателей в общем потоке, что стало следствием проведения реформ на железных дорогах России и Казахстана. Данное обстоятельство нашло отражение в изменении структуры вагонопотока, поступающего на железнодорожные пути необщего пользования, при обслуживании которого вагоны инвентарного парка имеют приоритет. При этом стоит отметить, что анализ собранных в ходе исследования статистических

данных показал, что с увеличением доли частного подвижного состава в общем вагонопотоке прослеживается увеличение продолжительности выполнения маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования. Данные обстоятельства определяют проблемные вопросы организации работы на железнодорожном транспорте, которые обуславливают актуальность решения следующих задач: временное размещение («отстой») частных вагонов, определение оптимальных режимов взаимодействия железнодорожных станций и путей необщего пользования в условиях повышения доли вагонов грузоотправителей, грузополучателей в общем потоке, исследование технологии организации работы по вывозу продукции с мест погрузки.

Для определения продолжительности временного размещения вагонов, которые могут использоваться в случае оперативных изменений условий работы (задержка вагонов, увеличение спроса на продукцию и др.), рассмотрено 2 варианта технологии организации работы по вывозу продукции с мест погрузки: 1) содержание запаса порожних вагонов; 2) хранение груза на складе с возможностью задействования дополнительных складских емкостей.

Вагонопоток, следующий $N_{\text{пер}}$ передаточными поездами с технической станции в адрес грузовых фронтов, характеризуется интенсивностью поступления вагонов, которые в среднем находятся на пути необщего пользования в течение времени $T_{\text{нах}}$. При этом интенсивность входящего на путь необщего пользования потока равна сумме интенсивностей входящего потока на каждый грузовой фронт. Интенсивность потока на фронт погрузки, соответствует интенсивности спроса на продукцию, отгружаемую в пункте назначения (см. рисунок 1), то есть принимается $\lambda_{\text{гф}} = \lambda_{\text{гф}}'$.

Максимальное количество вагонов, которое может поступить на путь необщего пользования, можно определить по формуле

$$m_{\text{max}} = \sum_{j=1}^{N_{\text{гф}}} \lambda_{\text{гф}}' T_{\text{нах}} K'_{\text{пер}}, \text{ вагонов,} \quad (1)$$

где $N_{\text{гф}}$ – количество фронтов погрузки на пути необщего пользования;

$$1 \leq N_{\text{гф}} \leq N_{\text{гф}}^{\text{max}}, \quad (2)$$

где $N_{\text{гф}}^{\text{max}}$ – общее количество грузовых фронтов на пути необщего пользования; $K'_{\text{пер}}$ – коэффициент неравномерности вагонопотока на железнодорожных участках.