

економіки. Між тим саме для транспортних коридорів проблема пошуку фінансових джерел їхньої модернізації набуває виключного значення. Тінізація фінансових потоків у державі робить практично неможливим запровадження міжнародних стандартів організації залучення фінансових коштів для приведення транспортних коридорів у відповідність до сучасних вимог. Без подолання цих негативних процесів успішна реалізація будь-яких міжнародних транспортних проєктів є неможливою.

УДК 656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ  
СОРТУВАЛЬНИХ СТАНЦІЙ  
СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ДЛЯ МІЖНАРОДНИХ  
ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Таратушка К.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Приведення основних фондів, трудових та матеріальних ресурсів у відповідність до існуючих обсягів роботи та до існуючих потреб економіки і населення у перевезеннях - одна з основних задач I етапу Програми реструктуризації залізничного транспорту України. Загальне падіння обсягів перевозок привело до перерозподілу їх між залізничним та автомобільним видами транспорту в сторону автомобільного транспорту. У даній ситуації очевидна необхідність не тільки перегляду основних фондів, але й витрат, пов'язаних з підтриманням перевізного процесу.

Залізничним транспортом перевозиться значний обсяг вантажу в міжнародному сполученні в порівнянні з автомобільним транспортом. Сортувальні станції є невід'ємною частиною міжнародних транспортних коридорів, оскільки на них переробляється значний обсяг вагонопотоку. Необхідно розглянути питання оптимізації колійного розвитку сортувальних станцій, спеціалізованих для міжнародних вантажоперевезень, та розглянути питання щодо виділення окремих колій або груп колій, які могли би мати спеціалізацію тільки для міжнародного вантажосполучення.

УДК 338.47: 656.2

МЕТОДОЛОГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ  
СИСТЕМНИХ ПІДХОДІВ ЩОДО  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У даний час однією з пріоритетних задач для всієї транспортної системи України є визначення цілей і стратегії забезпечення регулювання економічної безпеки транспорту, яка полягає у створенні умов для підтримки такого рівня розвитку кожного виду транспорту, який дозволить в будь-яких ситуаціях задовольняти життєво важливі потреби економіки і населення в перевезеннях; забезпечити його мобілізаційну готовність до роботи в надзвичайних умовах, а також протистояти внутрішнім і зовнішнім загрозам, які впливають на економічну безпеку транспорту. При цьому особлива увага приділяється забезпеченню економічної безпеки залізничному транспорту.

Система забезпечення економічної безпеки включає декілька аспектів: теоретично-пізнавальний, методологічний, практичний, організаційний і ресурсний. Теоретично-пізнавальний аспект базується на системі категорій економічної безпеки та її тенденцій. Подалі така система використовується для розробки засобів, методів аналізу як для пояснення нових явищ і процесів, отримання нових знань, так і для прийняття практичних рішень з перетворення й удосконалення дійсності. Тому наступним аспектом є методологічний. Методологічні основи базуються на системних методах дослідження оцінок результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки.

Застосування дій і заходів щодо нейтралізації загроз неадекватних їм або невчасне їх застосування, або бездіяльність підприємств залізничного транспорту щодо забезпечення їх економічної безпеки призводять до наслідків, які впливають не тільки на явища та процеси, які відбуватимуться на цих підприємствах, а взагалі на діяльність залізничного транспорту. Потрібна оцінка результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки та їх наслідків.

Методологічне значення системних методів дослідження оцінок результативності вжитих дій і заходів щодо забезпечення економічної безпеки для перетворення дійсності відбувається в її практичному аспекті. З цією метою стратегічні напрями та тактичні прийоми базуються на системі дій і заходів, яка з найменшими втратами нейтралізує загрози та припиняє негативні процеси. Ця система повинна бути адекватною та

своєчасною щодо загроз економічним інтересам залізничного транспорту.

УДК 32:338.45

### ДВОПОЛЮСНА МОДЕЛЬ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ

*Ткач К.І., к.е.н., докторант (Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, м.Одеса)*

Сучасна економічна криза висуває нові вимоги до теоретичного обґрунтування промислової політики. Виникає необхідність пошуку альтернативної теоретичної концепції, на яку могла б спиратися активна промислова політика держави.

Останніми роками в економічній літературі відбувається поступове зрушення в напрямку переосмислення ролі економічної політики держави. Однак при цьому для обґрунтування моделі промислової політики в Україні недостатньо повно береться до уваги досвід інших країн.

Тому головним завданням є використання світового досвіду для визначення теоретичних основ концептуальної схеми промислової політики, адекватної умовам України.

У світовій практиці найактивніша промислова політика здійснюється в галузях, з одного боку, з найвищим рівнем реального усупільнення праці, а з іншого — найвищим рівнем усупільнення виробництва. У першому випадку йдеться про підтримку високотехнологічних галузей, які забезпечують НТП. У другому — навпаки, про обмеження діяльності природних монополій в інфраструктурних галузях промисловості. І в тому, і в іншому разі ми стикаємося з «провалами ринку», обумовленими зовнішніми ефектами. НДДКР мають позитивний зовнішній ефект. З іншого боку, природній монополізм виступає як особливий різновид негативних зовнішніх ефектів.

Позитивний зовнішній ефект виникає у випадку, якщо діяльність одного ек агента приносить вигоди іншим. Розвиток освіти дає приклад позитивного зовнішнього ефекту. За наявності позитивного зовнішнього ефекту економічне благо виробляється в обсязі, який є меншим, ніж оптимальний.

Зважаючи на це, ми можемо методологічно синтезувати теорію усупільнення з неокласичною теорією зовнішніх ефектів і «провалів ринку». Таке поєднання різних наукових підходів засноване на тому, що в такому разі їх висновки практично збігаються.

Реальне усупільнення праці передбачає

безпосереднє поєднання промислового виробництва з наукою, поєднання виробничих відносин з тим загальним зв'язком, який є іманентним «загальній праці» у сфері НДДКР. Якщо в основі позитивного зовнішнього ефекту НДДКР лежить реальне усупільнення праці, то, з іншого боку, в основі негативного, монополістичного зовнішнього ефекту — формальне усупільнення і підрив ринкового механізму. І в тому, і в іншому разі необхідним є державне регулювання через здійснення промислової політики, яка в одному випадку має позитивний, а в іншому — негативний, антимонопольний характер.

Отже, об'єктивні основи промислової політики визначаються рівнем і характером усупільнення виробництва і праці. Найбільша активність промислової політики має об'єктивно відповідати найвищому рівню реального усупільнення праці й усупільнення виробництва, хоча її спрямованість у таких випадках є прямо протилежною. Необхідно розрізняти позитивну і негативну промислову політику відповідно до позитивної і негативної спрямованості зовнішніх ефектів, маючи на увазі, що у своїй негативній частині промислова політика замикається з антимонопольною. Оптимальним є баланс позитивної і негативної промислової політики. У такому разі промислова політика виступає як діалектична єдність протилежностей, яка утворює джерело промислового розвитку. У такому сенсі розглянута структура промислової політики має двополюсний характер.

Загальний висновок, отже, полягає в тому, що державне регулювання і промислова політика повинні прицільно концентруватися насамперед на сферах і галузях промисловості з найбільшими зовнішніми ефектами — як позитивними, так і негативними. Однак, для використання цих теоретичних положень на практиці є необхідними спеціальні прикладні дослідження, орієнтовані на застосування отриманих висновків у процесі розробки промислової політики в Україні.

УДК 338.47:656.2

### ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Державна система регулювання господарської діяльності залізниць перетерпіла істотні зміни в сучасних умовах розвитку ринкових відносин.

В останні десятиліття роботи залізничної