

Використання даного методичного підходу дозволить обґрунтувати необхідність здійснення заходів, спрямованих на раціоналізацію процедури подолання адміністративного бар'єру, розрахувати її результативність, а також знизити негативний вплив адміністративних бар'єрів на мале підприємництво.

Література.

1. Діаграма Ганта [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Діаграма_Ганта.
2. Скляр А. Я. Введення в InterBase / А. Я. Скляр. – Москва: Гаряча Лінія — Телекому, 2002. – 520 с.
3. Цифрова схемотехніка: Підручник / В.І. Бойко, А.М. Гуржій, В.Я. Жуйков, та ін. — 2-ге вид., допов. і переробл. — К.: Вища шк., 2004. — 423 с.

СТАН ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Марченко О. П., студент

Науковий керівник: Лучникова Т. П., ст. викладач

Державний економіко-технологічний університет транспорту

Перевізну роботу залізниць тяговим рухомим складом та утримання його у справному стані у відповідності до технічних вимог забезпечує локомотивне господарство. Звідси випливає, що підвищенню ефективності його роботи необхідно приділити ще більше уваги.

На сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України критичний, а саме, - у тепловозів 95,1 %, а у електровозів 90,7 % [1]. Слід зауважити, що основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно не вигідно, адже це сприяє не тільки значному підвищенню вартості ремонтних робіт, але й зниженню якості та безпеки перевезень.

В рамках програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. [4], у 2016 році для локомотивного господарства заплановано придбати товарно-матеріальних цінностей, необхідних для здійснення ремонтних робіт, на суму 420 млн грн.

Проте наразі повністю уникнути дефіциту комплектуючих для локомотивів поки що не вдається [2].

Однією з причин дефіциту є те, що після реорганізації Укрзалізниці і набуття нею юридичного статусу публічного акціонерного товариства, всі закупівлі мають здійснюватися за процедурою, передбаченою законодавством, тобто через конкурсні торги. Відповідно, ремонтні підприємства, які сьогодні стали єдиною юридичною особою з ПАТ «Укрзалізниця», втратили можливість самостійно закуповувати номенклатури, необхідні для оперативного забезпечення потреб. Як наслідок багато локомотивних депо відчувають дефіцит не лише розхідних матеріалів, а й комплектуючих, необхідних для якісного та своєчасного виконання ремонту тягового рухомого складу.

За нинішнього критичного технічного стану локомотивів передбачити необхідну кількість деталей для ремонту у рамках усієї залізниці дуже тяжко. Вирішити дану проблему можливо шляхом централізованої, планової роботи мінімум на три місяці квартал раніше, аніж це відбувається на сьогоднішній день [2].

Не можна й забувати про те, що після вступу в силу директиви 2008/57 / ЄС всі поїзди, експлуатовані на національних мережах залізниць Європи повинні відповідати комплексу технічних вимог щодо техніко-експлуатаційної сумісності, розробленими Європейським залізничним агентством [3].

Але для оновлення локомотивного парку, що належать українським залізницям, необхідні значні капітальні інвестиції, які, на жаль, вже довгий час є недоступними.

Проведені дослідження дали змогу зрозуміти, що на сьогоднішній день стан тягового рухомого складу залізничного транспорту не відповідає вимогам, котрі висуває світова спільнота до сучасних транспортних систем. Ми дійшли висновку, що локомотивне господарство не в змозі на достатньому рівні забезпечити якісний рівень перевезення через старіння рухомого складу та недостатній рівень технологічного забезпечення. Для оновлення локомотивного парку необхідні значні капітальні інвестиції, які, на жаль, вже довгий час є недоступними.

Тому для підвищення ефективної роботи локомотивних депо в умовах ринкових відношень та фінансових обмежень, проблему оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства України необхідно висувати на новий, значно вищий рівень. Результати

дослідження буде використано в подальшому при розробці шляхів розвитку локомотивного господарства залізниць України.

Література.

1. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html

2. Магістраль. Всеукраїнська транспортна газета. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershokvartalniy-deficit.html>

3. Мировой рынок железнодорожной техники [Текст] // Железные дороги мира. – 2012. - № 12. – С. 11- 13.

4. Транспорт і зв'язок, статистична інформація // Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>-<http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>

ШЛЯХИ ВИКОРИСТАННЯ ЕКОНОМЕТРИЧНИХ МЕТОДІВ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ УКРАЇНИ

Бушуєв К. М., студент

Науковий керівник: Притоманова О. М., к.е.н., доцент

Дніпропетровський національний університет ім. Олеся Гончара

Застосування економетричних методів стає актуальним з переходом до ринкової економіки, коли на процес виробництва, товарообороту, прибутковості підприємства починає впливати безліч зовнішніх чинників, а не лише держава та державні рознарядки як за командно-адміністративної економіки. Економетричні методи економічного аналізу вчені поділяють на чотири групи: I – методи оцінювання параметрів класичної економетричної моделі на основі методу найменших квадратів, їх верифікація; II – методи оцінювання параметрів узагальненої моделі, коли порушуються деякі передумови використання методу найменших квадратів; III – методи оцінювання параметрів динамічних економетричних моделей, їх верифікація; IV – методи оцінювання параметрів економетричних моделей, які побудовані на основі системи одночасних структурних рівнянь [1]. Базуючись на такому групуванні методів, для дослідження економічних явищ та процесів будуються економетричні моделі.