

Секція 2
***Інноваційно-інвестиційна діяльність суб'єктів
підприємництва***

**ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ
ТА НЕВІДКЛАДНІ ЗАВДАННЯ СЬОГОДЕННЯ**

*Балака Є.І., к.е.н., доцент
Семенцова О.В., к.е.н., доцент*
Український державний університет залізничного транспорту

В теперішній час спостерігається відчутне погіршення фінансово-економічного стану залізничного комплексу України, що суттєво стримує можливість динамічного інноваційного розвитку галузі. Причиною цього є стійка тенденція зменшення обсягу транспортної діяльності залізниці у всіх видах перевезень, що переконливо підтверджується основними показниками її роботи за попередні вісім років.

В період з 2011 до 2018 року [1] в системі вантажних перевезень тарифний вантажообіг скоротився з 243865,7 млн т-км до 186344,1 млн т-км, тобто в 1,31 рази. Середньорічні темпи скорочення склали 3,4%. Середньодобова продуктивність вагона протягом того ж часу зменшилась на 36,8%. Проте, середня тривалість обігу вагона виросла з 5,85 доби до 10,35 доби (в 1,77 разу), а середньорічні темпи зростання склали 7,4%. Відповідно, річна кількість обертів вагона скоротилась з 62,4 до 33,8. Розрахунки показують, що за умови дотримання якісних показників роботи залізничного транспорту у вантажному русі на рівні базового року періоду, що аналізується (2011 р.), виконання вантажообігу в розмірі 2018 р. (186344,1 млн т-км) при середньому статичному навантаженні вагона 63,7 т, тривалості обігу вагона на рівні 2011 р. (5,85 доби) і середньої дальності перевезень в 696,3 км (2018 р.) знадобилося б 67328 вагонів, що складає 47,2% загальної кількості робочого парку вантажних вагонів станом на 2018 р. Слід зауважити, що за цей період технічна швидкість руху поїздів залишилась на рівні 43-44 км/год. Це свідчить, про те, що відчутне зменшення якісних показників в роботі залізниці та, перш за все, тривалості обігу вагона обумовлено різким збільшенням простоїв вагонів під вантажними операціями та на технічних станціях і світлофорах. За період, що аналізується, середня тривалість простою під двома вантажними операціями (навантаження та розвантаження) зросла з 69,42 год. до 133,1 год., тобто в 1,92 рази і займає майже 54% тривалості часу обігу вагона. Середній час простою поїздів на технічних станціях зріс з 7,53 год. до 13,3 год. (в 1,77 рази), а простій на світлофорах збільшився в середньому з 12 до 16,2 хвилин. Причини такої негативної тенденції потребують більш глибокого і прискіпливого аналізу та в більшості випадків обумовлені, перш за все,

незадовільною організацією вантажно-розвантажувальних робіт з боку вантажовласника, що набуває системного характеру.

Не менш складна ситуація спостерігається і в роботі пасажирського залізничного комплексу. За останні вісім років пасажирообіг у всіх видах сполучення зменшився з 50568,8 млн пас-км до 28614,9 млн пас-км (в 1,77 рази), кількість перевезених пасажирів скоротилася з 427040,2 тис. осіб до 151162,7, тобто на 64,6%. Загальний обсяг приведеної продукції АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» (сукупність вантажних і пасажирських перевезень, що визначена одним вимірником транспортної роботи) в період 2011-2018 рр. скоротилась з 327159,0 млн т-км до 257211,2 млн т-км. Проте, внаслідок скорочення персоналу, завдяки, перш за все, широкому впровадженню комп'ютерних технологій, річна продуктивність праці за показником обсягу приведеної продукції в розрахунку на одного працівника основної діяльності зросла з 963,9 тис. т-км в 2011 р. до 1337,55 тис т-км в 2018 р. (в 1,39 рази).

Наведені статистичні дані чітко окреслюють найактуальніші проблеми та показують існуючі резерви в діяльності залізниці. Виходячи з цього є всі підстави обґрунтовано стверджувати, що пріоритетними напрямками розвитку залізниці в найближчий час є впровадження організаційно-технічних заходів інноваційного характеру щодо удосконалення вантажних операцій і процесів, пов'язаних з управлінням рухом поїздів. Насамперед пріоритетним завданням є термінове оновлення рухомого складу, знос якого досягає 90%. Проте швидкий комплексний інноваційний розвиток національної залізниці потребує суттєвої державної підтримки, яка повинна реалізовуватись в рамках відповідної цільової комплексної програми. Будь-яке відстрочування цих заходів не тільки погіршить конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, а і вкрай негативно вплине на загальний соціально-економічний розвиток країни.

Література:

1. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Українська залізниця» (2003-2018 роки). Київ, 2019. 39 с.

ЗЕЛЕНИЙ СЕКТОР ЕКОНОМІКИ ТА ЕФЕКТИВНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ВІДХОДІВ

*Блага В.В., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Одним із основних напрямів зеленого сектору економіки є ефективний менеджмент відходів, який дозволяє не тільки позбутися відходів, а робити це у ефективний спосіб, який не тільки не наносить шкоди навколишньому середовищу, але є джерелом вторинної сировини. Складовою частиною загального менеджменту відходів є відокремлений сектор менеджменту відпрацьованих автопокришок, який має свої особливості та підходи.