

полімерного композиту – склопластика або вуглепластика. За умови стабільності експлуатаційних характеристик вищеназваних матеріалів слід очікувати значного поліпшення звукоізоляції всієї системи в цілому при збереженні працездатності компресорної станції [2] .

Аналіз попередніх досліджень показав, що в першу чергу слід віддати перевагу робочим пластинам зі склопластику виготовленим на основі епоксіноволачних олігомерів (смола). При дотриманні технології автоклавно-вакуумного формування, відповідного підбору системи отверджуючих агентів і модифікаторів існує ймовірність досягнення необхідного рівня функціонального забезпечення параметрів шумоглушника пластинчастого типу.

Таким чином, шумоглушник пластинчастого типу може бути ефективною складовою конструкції шумозахисту, що дозволяє забезпечити при проектуванні на підставі розрахунку, необхідні рівні зниження шуму. Зниження шуму в джерелі або не дають істотного ефекту (зниження не більше 5 дБ), або неспроможні бути застосовані через складність конструкції компресорного обладнання.

Література:

1. Кузнецов Ю. Л., Аникин А. Л. Компресорная техника на уровне мировых стандартов / Ю. Л. Кузнецов, А. Л. Аникин // Компресорная техника и пневматика. – М., 2016. – № 4 – С. 5 –11.
2. Мамаев В. К. Шум центробежных компрессоров на газоперекачивающих станциях / В.К. Мамаев В.К. Наука и техинка в газовой промышленности. М., 2013. – № 3 – С. 57-61.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Суша Т. М., студентка 6 курсу факультету Заочної освіти
Клименко Т. А., ст. викл. каф. Економіки та маркетингу

Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ»

Залізничний транспорт відіграє провідну роль у задоволенні потреб економіки та населення України в перевезеннях, є важливим фактором забезпечення соціально-економічного зростання й зміцнення обороноздатності держави, розвитку її зовнішньоекономічних зв'язків.

Загальна експлуатаційна мережа залізниць України, що має протяжність 20 969 км, посідає четверте місце в Європі після Німеччини, Польщі та Франції. Близько 47,6% експлуатаційної довжини залізничних колій України електрифіковано (для порівняння: в Росії електрифіковано 51%, в Китаї – 47%, в Індії – 29%). За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість (річний обсяг перевезень на 1 км)

українських залізниць у 3 – 5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. За обсягом пасажирських перевезень Україна займає 2-е місце в СНД і 4-е місце в Європі. Сьогодні головна увага приділяється підвищенню безпеки руху, надійності технічних засобів, удосконаленню методів роботи, впровадженню передових технологій.

Але, не зважаючи на високі показники перевезень, залізничний транспорт України перебуває у вкрай тяжкому стані. За останні десятиріччя оновлення основних засобів забезпечувалось в основному за рахунок власних коштів залізниць та задовольняло потребу в капітальних інвестиціях лише на 5 – 6%. Водночас фактично з часу незалежності України темпи зростання цін на продукцію, що споживається залізницями, перевищували темпи зростання тарифів на перевезення, що не давало змоги оновлювати в необхідному обсязі рухомий склад та інфраструктуру залізничного транспорту. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано, що ставить під загрозу їх подальше ефективне та безпечне функціонування. Загальна потреба залізничної галузі в інвестиціях на оновлення основних засобів на найближчі 5 років оцінюється в розмірі майже 200 млрд. грн.

Причиною такого критичного стану українських залізниць є те, що залізнична галузь сьогодні працює за старими принципами, які не відповідають сучасним світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту, зумовлюють неефективність її функціонування та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, ускладнюють співробітництво з приватними компаніями. В умовах відсутності реформ найнегативніші чинники, що впливають на розвиток залізничного транспорту, можна узагальнити таким чином:

- відсутність конкуренції, а отже, відсутність у суб'єктів господарювання галузі мотивації до підвищення ефективності своєї роботи та якості послуг і розширення їх переліку: неефективна система державного управління та регулювання галузі не дає змоги впровадити ринкову бізнес-модель її функціонування;

- суміщення функцій державного і господарського управління залізничним транспортом у межах одного органу управління – Державної адміністрації залізничного транспорту значно знижує ефективність роботи залізниць та не створює умов для конкуренції;

- висока залежність операторів рухомого складу від Укрзалізниці, яка монопольно володіє локомотивами, створює високий ризик корупціогенних чинників;

- застарілість методів регулювання залізничної галузі, які не відповідають сучасним (ринковим) умовам ведення бізнесу: жорстке державне регулювання тарифів на залізничні перевезення, яке не дає змоги вчасно реагувати на зміну ситуації на ринку транспортних послуг;

- значне фінансове навантаження Укрзалізниці, пов'язане з виконанням соціальних функцій держави (перевезення пільгових категорій пасажирів, зобов'язання перевозити пасажирів у приміському сполученні за тарифами, що значно нижчі за собівартість);

- хронічна нестача інвестицій у галузь, що призвела до високого ступеня зносу основних засобів галузі (понад 80%), та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам: відсутність державних інвестицій у галузь, незважаючи на вимоги статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт»;

- низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту через складну функціональну структуру Укрзалізниці, відсутність чіткого розмежування фінансових рахунків між видами бізнесу.

Можливості Укрзалізниці, які необхідно використати для підвищення власної ефективності роботи:

- політична підтримка зі сторони держави як стратегічно важливого активу та обраний шлях компанії до проведення реформ;

- збереження лідерських позицій на ринку вантажних і пасажирських перевезень в Україні дозволяє прогнозувати наявність стабільного попиту на перевезення залізничним транспортом у майбутньому;

- розвиток транзитного потенціалу в рамках Євроазіатського партнерства, використання потенціалу Європейських транспортних коридорів TEN-T, подальше освоєння ринку логістичних послуг та вихід на міжнародні ринки.

Основними загрозами для забезпечення розвитку є:

- продовження негативних тенденцій в українській економіці;

- політична нестабільність та зміна пріоритетів розвитку, у тому числі прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», який буде суперечити визначеним цілям та запропонованим способам їх досягнення;

- неможливість виходу на нові ринки та залучення додаткових обсягів перевезення, у тому числі транзитних вантажів;

- подальша інфляція та знецінення національної валюти без відповідної компенсації шляхом корегування тарифів;

- відсутність достатнього обсягу коштів, у тому числі коштів інвесторів, та належної державної підтримки для оновлення основних фондів і реалізації пріоритетних інвестиційних проектів;

- підвищення конкурентних переваг перевезень автомобільним, річковим та авіаційним транспортом;

- внутрішній і зовнішній опір з реалізації обраної політики та проведення структурних реформ.

Основні проблеми, які негативно впливають на діяльність Укрзалізниці:

- падіння загального попиту на транспортні послуги особливо на високодохідні транзитні перевезення;

- високий рівень зношеності основних засобів;

- відсутність національних виробників тягового рухомого складу;

- значне боргове навантаження;

- відсутність можливості залучення достатньої кількості приватних інвестицій через законодавчі обмеження, високі політичні та фінансово-економічні ризики;

- великий обсяг соціальних зобов'язань при відсутності державної підтримки;
- неефективна система тарифоутворення в умовах високої інфляції та знецінення національної валюти;
- низький рівень платоспроможності населення;
- відсутність сучасних стандартів управління компанією та її застаріла структура;
- недосконала система державних закупівель;
- недостатність висококваліфікованих кадрів як через незадовільний рівень оплати праці, так і через незадовільний стан освіти та професійної підготовки персоналу;
- незадовільний рівень розробки та впровадження заходів щодо підвищення енергоефективності та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

Пропонуються основні стратегічні напрямки розвитку галузі залізничного транспорту:

- створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції в галузі;
- створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях;
- забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг;
- удосконалення логістичних технологій та інтеграція в міжнародні транспортні системи.

Метою цих стратегічних напрямків є визначення варіантів стратегій зміни бізнес-моделі українських залізниць, враховуючи необхідність залучення суттєвих інвестицій у відновлення інфраструктури і рухомого складу, а також інтеграції української залізниці з залізничними системами Європейського Союзу.

Література:

1. Цветов Ю. М., Соколов Л., Федюшин Ю. Концепція реформування транспортного сектора України: зб. наук. пр. Київ, 1999. – 67 с.
2. Пашенко Ю., Давиденко А. Розвиток міжнародного транспортного сполучення України. *Економіка України*. Київ, 1999. (№ 5). – С.47–55.
3. Пашенко Ю. Є., Давиденко А. М., Чернюк Л. Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. Київ: Либідь, 1998. – 40 с.
4. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту: наказ Міністерства інфраструктури України від 21.12.2015 р. № 547. – URL: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20Наказ%20547.pdf>