

спрямованістю політики підприємства та практичним застосуванням, тому особливу увагу потрібно звернути на роз'яснювальну роботу з персоналом.

- [1] Дороніна М.С. Социализация экономики и трудового потенциала производственной организации / М. С. Доронина, С. Н. Голубев // Бізнес інформ – 2014. – № 6. – С. 214 – 220. - Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=binf_2013_6_37
- [2] Sany Antony. Team processes, their antecedents and consequences: Implications for different types of teamwork [Електронний ресурс]// Volume 18, 2009 - Issue 3: Team Innovation, Knowledge and Performance Management // Режим доступу до журн.: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13594320802095502>
- [3] Waterman, R. H., Peters, T. J., & Phillips, J. R. (1980). Structure is not organization. *Business Horizons*, 23(3), 14-26. Access mode to the journal: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0007681380900270>
- [4] Chupyr O., Kalinichenko L., & Ustilovska A. (2018). Priority approach as an effective tool for managing social development of personnel in the context of social management in enterprises. 7(4), 650-656. Access mode to the journal: <https://www.sciencepubco.com/index.php/ijet/issue/view/394>

УДК 656.2.008.8

МОДЕРНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРОЕКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

MODERNIZATION OF TRANSPORT-LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF RAILWAYS BY IMPLEMENTATION OF PROJECTS OF THE STATE-PRIVATE PARTNERSHIP

*канд. екон. наук О.Л. Васильєв¹, канд. екон. наук В.А. Волохов¹,
канд. екон. наук І.В. Волохова¹, канд. екон. наук О.М. Лук'янова¹,
канд. екон. наук Г.А. Жовтяк²*

¹ *Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

² *Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

*PhD (Econ.) O.L. Vasilyev¹, PhD (Econ.) O.A. Volokhov¹,
PhD (Econ.) I.V. Volokhova¹, PhD (Econ.) O.M. Lukyanova¹,
PhD (Econ.) H.A. Zhovtiak²,*

¹ *Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

² *O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

Інвестиційна діяльність залізничного транспорту є однією з найгостріших проблем розвитку галузевої економічної діяльності. З огляду на нинішній стан об'єктів транспортної інфраструктури (зношений рухомий склад (на початок 2015 р. – 99% [1]), аварійний стан залізничних колій) важко уявити сталий та успішний розвиток залізничного транспорту. Все це вимагає активізації інвестиційної діяльності та прискорення відновлювальних

процесів в усіх ланках транспортного конвеєра.

Існують перешкоди залучення інвестиційних ресурсів, які дуже необхідні залізничному комплексу для здійснення технічної і технологічної модернізації. Особливістю діяльності залізничного транспорту залишається суміщення функцій державного і господарського управління. Ще однією специфічною рисою залізничного транспорту є те, що він є державною монополією на основні види діяльності з перевезення вантажів та пасажирів, що, своєю чергою, гальмує його розвиток та унеможливує участь приватного капіталу у фінансуванні масштабних інвестиційних проектів. Окрім того, залізниці виконують соціальні функції держави. Пільгові категорії громадян становлять понад 70% в обсязі перевезених пасажирів у приміському сполученні. При цьому держава не компенсує повною мірою зазначені витрати [2-4].

Вітчизняна залізнична галузь переживає часи, коли погіршення фінансового стану залізниць, відсутність бюджетного фінансування реалізації інфраструктурних проектів і повноцінної компенсації пільгових пасажирських перевезень з боку держави призводить до неможливості її самофінансування та забезпечення інноваційно-технологічних перетворень у галузі.

Як зазначено в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року[5], більша частина інвестиційних коштів для поліпшення інфраструктури очікується від зовнішніх джерел, насамперед від міжнародних фінансових інституцій, приватних інвесторів і проектів державно-приватного партнерства.

Запровадження механізму стимулювання модернізації транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі мають прискорити розвиток і розширити механізми державно-приватного партнерства.

Співробітництво приватних структур і органів влади на залізничному транспорті на відміну від традиційних відносин, які сформувалися ще за часів планової економіки, сприятиме утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління.

Державно-приватне партнерство являє собою не лише поєднання ресурсів, а цілковито особливу конфігурацію інтересів партнерів. Держава як одна із сторін партнерства виступає у ролі носія суспільно значимих інтересів і цілей. Виступаючи у ролі учасника господарського обороту, вона зацікавлена як в ефективності загальних результатів проекту державно-приватного партнерства, так і в забезпеченні власного комерційного ефекту. Приватний партнер звичайно переслідує за мету отримання максимального прибутку. Тому в сегменті комерційних інтересів між партнерами цілком доречним і навіть необхідним стане впровадження механізму розподілу прибутку і ризиків, які будуть виникати процесі спорудження чи експлуатації

об'єктів.

Проекти державно-приватного партнерства прискорять розвиток залізничного транспорту України завдяки розширенню участі приватного бізнесу у виконанні частини соціальних, економічних, управлінських та інших функцій держави й місцевого самоврядування.

Запровадження державно-приватного партнерства в модернізацію інфраструктури залізниць – це нова якість управління інфраструктурними об'єктами на шляху до нових конкурентоспроможних технологій, покликаних збільшити вантажо- та пасажиропотоки.

[1] Гудкова В.П., Ярмоліцька О.В. Інноваційно-інвестиційне відтворення основних виробничих засобів підприємств залізничного транспорту // Економічний форум.– 2016.– №1.– С. 129– 137.

[2] Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 № 1682111 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.

[3] Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку : [монографія] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К. : Логос, 2006. – 264 с.

[4] Михайличенко К.М. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ галузі / К.М. Михайличенко, О.В. Собкевич [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1662>.

[5] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

УДК 656.2

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ЗАХОДІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

EFFECTIVENESS OF INNOVATIVE MEASURES IN INDUSTRIAL RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

*канд. екон. наук В.А. Волохов, канд. екон. наук І.В. Волохова,
магістр О.А. Парамей*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*PhD (Econ.) O.A. Volokhov, PhD (Econ.) I.V. Volokhova,
magistr O. A. Paramei*

Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)

Транспортними засобами промислового залізничного транспорту щорічно виконуються значні за обсягом перевезення вантажів, безпосередньо обслуговується виробництво, забезпечуються всі початково-завершальні операції в транспортному процесі. Характерними ознаками таких перевезень є короткі відстані транспортування вантажів, невисокі показники швидкості.