

УДК 339.168.6:338.47:656.2

DOI: 10.35340/2308-104X.2020.87-2-09

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ  
ВИКОРИСТАННЯ  
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ  
ПІДПРИЄМСТВАМИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**IMPROVEMENT OF THE  
TRANSIT POTENTIAL USAGE  
MECHANISM BY THE  
RAILWAY TRANSPORT  
ENTERPRISES IN THE  
FREIGHT MARKET**

**ЛУЧНИКОВА Т. П.,  
старший викладач,  
Державний університет  
інфраструктури та технологій**

**LUCHNIKOVA T.,  
Senior Lecturer,  
State University of Infrastructure  
and Technologies**

*У статті представлено напрями удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Доведена необхідність використання таких характеристик транспортної системи, як реально затребувана та потенційно затребувана. Запропоновано визначення сутності поняття «ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень». Визначено основні інструменти удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні мезосередовища: ведення гнучкої тарифної політики, а на рівні мікросередовища: підвищення інноваційності підприємств залізничного транспорту. Отримана виробнича функція, яка показує вплив окремих факторів виробництва на доходи від транзиту вантажів. Оскільки дана виробнича функція відображає взаємозв'язок між факторами виробництва, то запропоновано використовувати її як критерій при виборі ділянок залізничної мережі, на яких будуть впроваджувати інноваційні техніку та технології першочергово.*

**Ключові слова:** транзит, потенціал, механізм, ефективність, тариф, інновація, підприємства залізничного транспорту.

*В статті представлені напрямки удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Доведена необхідність використання таких характеристик транспортної системи, як реально востребована і потенційно востребована. Предложено определение сущности понятия «эффективного использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок». Определены основные инструменты совершенствования механизма использования транзитного потенциала предприятиями железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок на уровне Стратегическое: ведение гибкой тарифной политики, а на уровне микросреды: повышение инновационности*

предприятий железнодорожного транспорта. Полученная производственная функция, которая показывает влияние отдельных факторов производства на доходы от транзита грузов. Поскольку данная производственная функция отражает взаимосвязь между факторами производства, то предложено использовать ее как критерий при выборе участков железнодорожной сети, на которых будут внедрять инновационные технику и технологии в первую очередь.

**Ключевые слова:** транзит, потенциал, механизм, эффективность, тариф, инновация, предприятия железнодорожного транспорта.

*The article presents the directions of improving of the transit potential usage mechanism by the railway transport enterprises. The necessity of using such characteristics of the transport system as actually demanded and potentially demanded is proved. It is proposed to define the essence of the concept of "effective use of transit potential by railway transport enterprises in the freight market". The main tools for improving of the transit potential usage mechanism by the railway transport enterprises. in the freight market at the level of meso-environment: flexible tariff policy, and at the level of micro-environment: increasing the innovation of railway transport enterprises. The production function is obtained, which shows the influence of certain factors of production on revenues from the transit of goods. Since this production function reflects the relationship between the factors of production, it is proposed to use it as a criterion in the selection of sections of the railway network, which first of all will implement innovative techniques and technologies.*

**Key words:** transit, potential, mechanism, efficiency, tariff, innovation, railway transport enterprises.

**Постановка проблеми.** Одним з важливих аспектів євроінтеграційної політики України є інтеграція її транспортної системи з загальноєвропейською. Транспортна система є стратегічною галуззю України, від її ефективної виробничо-господарської діяльності суттєво залежить рівень та стан розвитку соціально-економічної системи країни. Важливу роль в забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків України відіграє розвиток залізничних міжнародних вантажних перевезень, зокрема транзитних. Це сприяє досягненню АТ «Укрзалізниця» статусу важливого гравця на ринку міжнародних вантажних транзитних перевезень, зростанню дохідної частини підприємств залізничного транспорту тощо. Для забезпечення відповідної ролі АТ «Укрзалізниця» як стратегічного транзитного перевізника є всі передумови, зокрема, вигідне географічне положення та наявність на території країни сукупності залізничних міжнародних транспортних коридорів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемі ефективного використання транзитного потенціалу України присвячено наукові праці багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених. Дана проблематика

досліджувалась ними у різних аспектах, зокрема питанню регіональних особливостей нарощування транзитного потенціалу посвятили свої наукові праці вчені О. Мініна [1], В. Лифар [2], Л. Ковальська, Л. Савош, Л. Павлюк [3]. У своїх працях Н. Ткаченко [4] та І. Маров [5] відобразили розроблені стратегії розвитку транзитного потенціалу України. В контексті економічної безпеки транспорту досліджували розвиток транзитного потенціалу Т. Блудова [6], А. Новікова [7], О. Платонов, В. Чорний [8]. Основи розвитку транзитного потенціалу України з використанням вантажних морських перевезень розглянули А. Щипцов [9] та О. Липинська [10]. Питанню формування та проведення гнучкої тарифної політики вантажних перевезень у міжнародних сполученнях присвятили свої дослідження Т. Блудова та [6], О. Платонов, В. Чорний [8]. Оцінкою транзитних можливостей України в світовому економічному просторі займалися К. Петренко, К. Мініч [11].

Незважаючи на значну кількість публікацій, питання удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту України на ринку вантажних перевезень є мало досліджуваним.

*Метою даної статті є розробка напрямів удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту України на ринку вантажних перевезень.*

*Виклад основного матеріалу.* У порівнянні з іншими видами транспорту підприємствами залізничного транспорту України здійснюються найбільші обсяги перевезень транзиту, зокрема перевезення вантажів масового виробництва: кам'яне вугілля, руда залізна і марганцева, чорні метали, деревина, щебінь тощо. Слід зауважити, що серед міжнародних перевезень транзитні перевезення є найвигіднішим видом транспортної роботи, а доходи від такої діяльності є найбільшими. Доходна ставка від перевезення транзиту є більшою, ніж від перевезення експорту та імпорту, тому задля забезпечення їх частки, ролі та місця України як стратегічного транзитного перевізника в системі євроінтеграційної політики варто приділяти значну увагу проблемі підвищення ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

В основі поняття «використання транзитного потенціалу, у т.ч. й підприємствами залізничного транспорту», лежить створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально використовувати природно-територіальні, інфраструктурні, інформаційні,

трудо́ві та виробничо-обслуговуючі ресурси й можливості з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів від цього [12].

Для більш обґрунтованого використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту автором запропоновано виділяти реально затребувану та потенційно затребувану транспортні системи [12, 13].

Реально затребувану транспортну систему в рамках транзитних перевезень кількісно характеризує обсяг вантажопотоків, які є відображенням транспортно-економічних зв'язків між третіми країнами, та сума доходів й прибутків, які отримують підприємства залізничного транспорту від залучення транзиту. Потенційно затребувану транспортну систему характеризує потенційний обсяг транзитних вантажопотоків через територію України та ймовірна сума доходів й прибутків від таких перевезень.

При цьому потенційно затребувана транспортна система може бути сформована на основі договорів про організацію перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України, які можуть бути укладені між вантажовідправником, підприємствами залізничного транспорту та вантажоодержувачем, при цьому діяльність сторін буде регулюватися як і самим договором, так і Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Тарифною політикою залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік та іншими міжнародними договорами та чинним законодавством України щодо вантажних залізничних перевезень.

Якщо транзитного потенціалу буде не достатньо для того, щоб задовольнити будь-які запити на перевезення, то і частина цих запитів залишиться незадоволеними. Це негативно вплине на конкурентоспроможність залізничного транспорту щодо пропуску через територію України транзитних вантажопотоків. Справа в тому, що в обхід України існують конкурентні транзитні ходи через Білорусь, а через російські порти морем та через країни Балтії. І тоді частина вантажопотоків може вантажовласниками бути направлена в обхід України.

Якщо навіть транзитного потенціалу буде недостатньо для того, щоб задовольнити всі запити, але при цьому підприємства залізничного транспорту будуть забезпечувати ефективне проходження транзитних вантажопотоків через територію України, то конкуренція між

вантажовласниками, які будуть хотіти провезти свої вантажі через територію України посилиться і як наслідок АТ «Укрзалізниця» зможе при більш раціональному підході щодо ефективного використання транзитного потенціалу віддавати перевагу тим вантажовласникам, які будуть забезпечувати більшу частку отриманих доходів від перевезення транзиту. В такій ситуації АТ «Укрзалізниця» зможе укласти договори з більш стабільними вантажовласниками на більш тривалий період.

Відповідно транзитний потенціал характеризується завжди більшими або рівними обсягами перевезень, доходами і прибутками у порівнянні з потенційно затребуваною системою. Потенційно затребувана транспортна система характеризується завжди більшими або рівними обсягами перевезень, доходами й прибутками у порівнянні з реально затребуваною транспортною системою. Оскільки можлива така ситуація, коли укладені договори на перевезення можуть бути розірвані, у вантажовласників можуть виникнути форс-мажорні обставини, через які вони вантажі не будуть пред'являти до перевезень залізничним транспортом України. Щоб оминати таку ситуацію, необхідно ефективно використовувати транзитний потенціал підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Автором запропоновано бачення поняття «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», що на відміну від відомих, полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів та прибутків по транзитних вантажних перевезеннях для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортної системи досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання. Це створює підґрунтя для розробки концептуальних засад удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень (рис. 1).

Сформовані концептуальні засади механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, у процесі реалізації якого запропоновано комплекс заходів щодо підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту з врахуванням транзитного потенціалу країни, реально затребуваної та потенційно затребуваної транспортної системи.

Основними принципами удосконалення механізму визначено гнучкість, ефективність, цілісність, взаємоузгодженість, інноваційність.

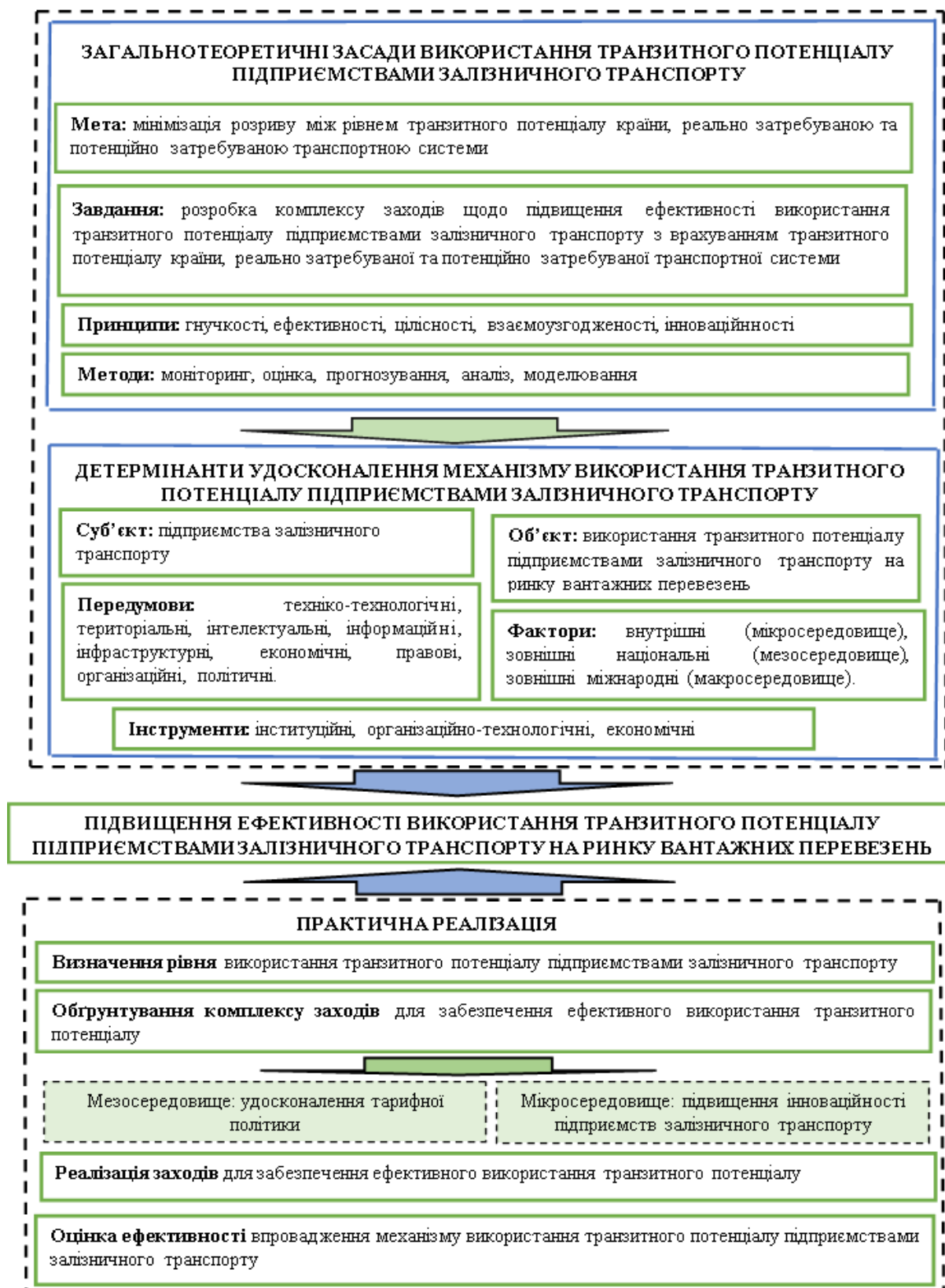


Рис. 1. Концептуальні засади удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень

Джерело: розроблено автором

Визначено, що на рівні мезосередовища інструментами удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень є ведення гнучкої тарифної політики, а на рівні мікросередовища – підвищення інноваційності підприємств залізничного транспорту.

На транзит вантажів тарифи встановлюються у відповідності до тарифної політики, яка розробляється учасниками СМГС. АТ «Укрзалізниця», як і будь яка інша учасниця СМГС має право два рази в рік підвищувати тарифи, а знижувати тарифи протягом фрахтового за необхідності. Основні конкурентні маршрути для українських підприємств залізничного транспорту проходять територією Молдови, Білорусі та Росії.

Залежно від тарифної політики конкурентів пропонуємо змодельювати наступні ситуації, які можуть скластися на ринку транзитних вантажних перевезень та будуть впливати певним чином на ведення правильної тарифної політики Україною: 1) на конкурентних напрямках тарифи залишаються незмінними; 2) на конкурентних напрямках тарифи підвищуються; 3) на конкурентних напрямках тарифи знижуються.

Залежно від визначених та запропонованих нами трьох ситуацій підприємства залізничного транспорту повинні вести певну тарифну політику, направлену на те, щоб реально затребувана транспортна система максимально наближалась до потенційно затребуваної транспортної системи, а потенційно затребувана транспортна системи максимально наближалась до транзитного потенціалу. Такі удосконалені науково-методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, на відміну від існуючих ґрунтуються на умовах встановлення рівновигідного рівня тарифів для клієнта та підприємств залізничного транспорту. Це дозволить проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень та сприятиме більш ефективному використанню транзитного потенціалу України.

Одним з головних чинників використання та формування транзитного потенціалу підприємств залізничного транспорту є інновації. У сучасному світі саме інновації стають головним фактором підвищення (або навпаки, зниження за їхньої відсутності) конкурентоспроможності підприємства. Саме інновації формують конкурентні переваги з середнім та високим ступенем стійкості.

Інноваційний розвиток транспорту прямо залежить від стану економіки: під впливом економічних процесів суттєво змінюється структура попиту та вимоги до транспортної системи. Так, зростання

оборотів зовнішньоекономічної діяльності приводить до необхідності удосконалення транспортної логістики, розвитку мультимодальних перевезень, підвищення швидкості доставки вантажів. Зміни у структурі виробництва у світовій економіці призводять до структурних зсувів транспортних потоків та їх інтенсивності, що обумовлює появу нових видів транспортної техніки і технологій перевезень (високошвидкісного і швидкісного руху в сфері перевезень, нових технологій і інноваційного обладнання для забезпечення вантажоперевезень), розширення сфери застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій і технічних засобів, засобів автоматизації і телемеханіки, супутникової навігації в системі управління рухом та ін. Все це кардинально змінює підходи до управління інноваційними процесами на залізничному транспорті, вимагаючи не тільки технологічних змін, а й інновацій в області організації, управління і маркетингу. Таким чином, глобальні економічні та технологічні зміни призводять до прискорення науково-технічного прогресу в галузі залізничного транспорту і підвищення необхідності зростання його інноваційної активності.

Інновації на залізничному транспорті мають специфічні особливості, які визначають інтенсивність їхнього впровадження, а саме (1) масштабність і комплексність впровадження інноваційних технологій; (2) необхідність збереження технологічної цілісності як окремих ділянок, так і мережі в цілому; (3) висока вартість та тривалий життєвий цикл інновацій (в середньому на підприємствах залізничного транспорту він становить близько 5 років, а інших галузях – 3 роки); (4) тривалий термін експлуатації основного капіталу (25 і більше років); (5) низька інвестиційна привабливість залізничного транспорту для приватних інвесторів); (6) висока залежність від державної фінансової підтримки.

Підприємства залізничного транспорту України мають дуже низький рівень інноваційності, що стало наслідком дуже низької інвестиційної активності в галузі. Так, за оцінками фахівців її інноваційні потреби задовольнялися лише на 25-30%. Наслідком цього став надзвичайно високий фізичний знос їх основного капіталу (об'єктів інфраструктури і рухомого складу), а також значне технологічне відставання. Це негативно впливає на швидкість та якість перевезень, що призводить до зниження швидкості руху товарів через територію України.

В якості одного з основних критеріїв ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту пропонуємо використовувати виробничу функцію, оскільки вона відображає зміну



впливу факторів виробництва на результативність використання транзитного потенціалу.

Специфіка виробничої та економічної діяльності проявляється у співвідношенні факторів виробництва, а саме основного капіталу, оборотного капіталу і праці. Дослідити співвідношення між цими ресурсами можна за допомогою трьох факторної виробничої функції такого вигляду:

$$Q = O \pm_0 P\Gamma_1^{0\pm_1} P\Gamma_2^{0\pm_2} P\Gamma_3^{0\pm_3}, \quad (1)$$

де  $Q$  – обсяг виробленої продукції;  $P\Gamma_1$  – витрати основного капіталу;  $P\Gamma_2$  – витрати оборотного капіталу;  $P\Gamma_3$  – витрати праці;  $O \pm_0, O \pm_1, O \pm_2, O \pm_3$  – параметри виробничої функції.

У якості обсягу виробленої продукції ( $Q$ ) будемо використовувати доход, отриманий підприємствами залізничного транспорту від транзитних вантажних перевезень.

Дані про вартість основного і оборотного капіталу, а також витрат праці наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Вартість основного і оборотного капіталу, а також праці АТ  
«Українська залізниця» у 2011-2018 рр., млрд доларів

Роки	Основний капітал	Оборотний капітал	Витрати праці	Доход від транзитних перевезень
2011	2,71	0,12	0,19	1,19
2012	2,74	0,12	0,24	0,98
2013	2,75	0,15	0,29	0,82
2014	2,90	0,16	0,38	0,71
2015	2,82	0,20	0,38	0,55
2016	2,96	0,25	0,42	0,39
2017	3,14	0,43	0,49	0,38
2018	3,42	0,34	0,54	0,33

*Джерело: складено автором за даними [14]*

Визначення параметрів функції (1) буде здійснюватися розв'язання такої системи нормальних рівнянь:

$$\left\{ \begin{array}{l} n_{B<} \dots \ln O_{\pm_0} + O_{\pm_1 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{1,t} + O_{\pm_2 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{2,t} + O_{\pm_3 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{3,t} = \frac{T}{B} B_t, \\ \ln O_{\pm_0 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{1,t} + O_{\pm_1 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{1,t})^2 + O_{\pm_2 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{2,t} B< \dots \ln \Pi_{1,t}) + \\ \quad + O_{\pm_3 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{3,t} B< \dots \ln \Pi_{1,t}) = \frac{T}{B} (Q_t B< \dots \ln \Pi_{1,t}), \\ \ln O_{\pm_0 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{2,t} + O_{\pm_1 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{1,t} B< \dots \Pi_{2,t}) + O_{\pm_2 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{2,t})^2 + O_{\pm_3 B<} \\ \quad + \dots \frac{T}{B} (\Pi_{3,t} B< \dots \ln \Pi_{2,t}) = \frac{T}{B} (Q_t B< \dots \ln \Pi_{2,t}), \\ \ln O_{\pm_0 B<} \dots \frac{T}{B} \ln \Pi_{3,t} + O_{\pm_1 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{1,t} B< \dots \ln \Pi_{3,t}) + O_{\pm_2 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{2,t} B< \dots \ln \Pi_{3,t}) \\ \quad + O_{\pm_3 B<} \dots \frac{T}{B} (\ln \Pi_{3,t})^2 = \frac{T}{B} (Q_t B< \dots \ln \Pi_{3,t}). \end{array} \right.$$

де  $n$  – кількість років.

В результаті розрахунків за цією системою була отримана виробнича функція, яка показує вплив окремих факторів виробництва на доходи від транзиту вантажів, а саме:

$$Q = 0,890_{B<} \dots \Pi_1^{1,227}_{B<} \dots \Pi_2^{0,005}_{B<} \dots \Pi_3^{-0,009}. \quad (2)$$

Як видно з функції (2), найбільший вплив на доходи від транзиту вантажів має основний капітал, що відповідає особливостям виробничо-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту і галузі в цілому (галузь має високу капіталоємкість: у 2019 р. вартість основного капіталу перевищувала вартість оборотного капіталу у 21,1 рази [14]). Так, зростання вартості основного капіталу на 1% буде сприяти зростанню доходу на 1,227% за умови нівелювання дії інших факторів (політичних, макроекономічних, тощо). У той же час зростання вартості оборотного капіталу на 1% приведе до збільшення доходу лише на 0,005%. Витрати праці показують від'ємну еластичність, тобто їхнє збільшення призведе до зменшення доходу. Таким чином, основним напрямом інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту має бути інноваційне оновлення саме основного капіталу. Це пов'язано з тим, що він є основним фактором виробництва, який сприяє підвищенню ефективності транзитних перевезень.

Виробнича функція (3) відображає взаємозв'язок між факторами виробництва, то її можна використовувати як критерій при виборі ділянок залізничної мережі, на яких будуть впроваджувати інноваційні техніку та технологію першочергово.

Для підприємств залізничного транспорту не тільки в Україні, а й у всьому світі характерним є дефіцит фінансових ресурсів [15 та ін.]. Це

актуалізує проблему вибору напрямів пріоритетного інноваційного розвитку. Цей вибір має базуватися на таких положеннях: (1) ділянка має бути максимально завантаженою транзитними перевезеннями; (2) інновації мають давати достатню економічну віддачу, тобто сприяти формуванню доходу, який можна буде перенаправити на інші ділянки залізничної мережі (підприємства) у майбутньому.

Аналіз виробничих показників залізниць України (Південної, Південно-Західної, Одеської, Придніпровської, Донецької та Львівської) показав, що найбільше транзитних вантажів перевозить Південно-Західна залізниця (близько 39% від загальних транзитних залізничних перевезень) та Одеська залізниця (близько 21%). На ці залізниці також припадає й найбільша частина вантажних перевезень (22% та 32% відповідно). Є очевидним, що неможна впроваджувати інновації лише на цих двох залізницях, оскільки мережа має зберігати свою цілісність.

Тому на підтримку пропускнує спроможності інших залізниць (капітальний ремонт об'єктів інфраструктури та рухомого складу) також мають спрямовуватися кошти.

Розрахуємо зміну виробничої функції за умови, що доступні фінансові ресурси будуть переважно розподілені між Південно-Західною та Одеською залізницями (80% запланованих коштів), а інші 20% – між Південною, Придніпровською, Донецькою та Львівською залізницями пропорційно їхньої операційної довжини. Відповідно до фінансового плану АТ «Українська залізниця», інвестиції у поточному році мають скласти 714,3 млн доларів [16]. Тоді, відповідно до зробленого припущення, інвестиції у впровадження інновацій на Південно-Західній та Одеській залізницях складуть 571,4 млн доларів (298,6 та 272,8 млн доларів відповідно). Інвестиції для інших залізниць складуть 142,9 млн доларів. Результати реалізації такої стратегії наведені у табл. 2.

Таблиця 2

Розподіл інвестицій між залізницями та очікуваний прибуток  
АТ «Українська залізниця»

Залізниця (регіональні філії)	Частка операційної довжини мережі, %	Інвестиції, млн доларів	Очікуваний прибуток, млн доларів
Донецька	8,2	20,3	1,7
Львівська	22,5	55,5	8,2
Одеська	20,1	272,8	31,1
Південна	14,2	35,0	6,9

*Продовження табл. 2*

Південно-Західна	22,0	298,6	40,5
Придніпровська	13,0	32,1	4,9
Всього	100,0	714,3	93,3

*Джерело: розраховано автором*

Як видно з розрахунків табл. 2, концентрація інвестицій на двох ділянках залізничної мережі, на яких здійснюються найбільші транзитні та вантажні перевезення, дозволить отримати прибуток у сумі 93,3 млн доларів. Це також вплине на виробничу функцію, яка складе:

$$Q = 0,892V \dots P\Gamma_1^{1,243} V \dots P\Gamma_2^{0,004} V \dots P\Gamma_3^{-0,008}. \quad (3)$$

Як видно з функції (3), при запропонованому розподілі фінансових ресурсів буде відбуватися нормалізація виробничої пропорції підприємств залізничного за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу та витрат праці. Крім того, отриманий прибуток може бути спрямований на подальший інноваційний розвиток не тільки Південно-Західної та Одеської залізниць, а й інших залізниць (перш за все, Придніпровської та Південної). Це може стати додатковим джерелом фінансування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту і, тим самим, сприятиме зростанню їхнього транзитного потенціалу.

*Висновки і перспективи подальших досліджень.* Впровадження удосконаленого механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні мезосередовища та на рівні мікросередовища дозволить мінімізувати розрив між рівнем транзитного потенціалу країни, реально затребуваною та потенційно затребуваною транспортною системами.

#### *Література:*

1. Мініна О. В. Інституційний базис ефективної реалізації транзитного потенціалу регіону. *Збірник наукових праць Економічний простір*. 2010. № 43. С. 95–103.

2. Лифар В. В. Побудова моделі реалізації стратегії використання транзитного потенціалу регіону. *Ефективна економіка*. 2011. № 12. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_12\\_73](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_12_73)

3. Ковальська Л. Л., Савош Л. В., Павлюк Л. В. Транзитний потенціал регіону: оцінка та напрями оптимізації. *Економічний часопис*. №3-4 (1). 2014. С. 82–85. URL: [http://soskin.info/userfiles/file/2014/3-4\\_2014/1/Kovalska\\_Savosh\\_Pavliuk.pdf](http://soskin.info/userfiles/file/2014/3-4_2014/1/Kovalska_Savosh_Pavliuk.pdf)
4. Ткаченко Н. Ю. Совершенствование системы управления развитием транзитного потенциала Украины. *Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць*. 2008. № 242. С. 886–899.
5. Маров І. В. Економічні завдання реалізації транзитного потенціалу шляхом розвитку контрейлерних перевезень. *Збірник наукових праць Донецького державного університету управління*. № 282. 2014. С. 290–298.
6. Блудова Т. В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ: НІПМБ. 2006. 274 с.
7. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПМБ. 2003. 494 с.
8. Платонов О. І., Чорний В. В. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів. *ECONOMICS AND MANAGEMENT OF ENTERPRISES*. 2015. URL: [http://soskin.info/userfiles/file/2015/7-8\\_1/Chorny Platonov.pdf](http://soskin.info/userfiles/file/2015/7-8_1/Chorny Platonov.pdf)
9. Щипцов А. А. Развитие торговых портов по критериям логистических систем. *Збірник наукових праць Одеського національного морського університету*. 2008. № 28. С. 37–46.
10. Липинська О. А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України. Одеса: ІПРЕЕД НАН України. 2012. 396 с.
11. Петренко К. В., Мініч К. С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. *Економічний вісник НТУУ КПІ*. 2017. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755>
12. Nestor Shpak, Zoriana Dvulit, Tatyana Luchnikova, Włodzimierz Sroka Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. №10(4), p. 76–84. URL: <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024>.
13. Лучникова Т. П. Сутність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Економічний форум: науковий журнал*; Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2016. № 3. С. 206–210.

14. Консолідована фінансова звітність АТ «Українська залізниця» станом на 31 грудня 2019 р. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/)

15. Kravchenko O. Public-private partnership as a mechanism for financing infrastructure modernization. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2019. Vol. 5 (2019) No. 1. P. 112–117. URL: DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2019-5-1-112-117>

16. Офіційний сайт АТ «Українська залізниця». URL: <https://www.uz.gov.ua/>

#### *References:*

1. Minina O. V. Instytucijnyj bazys efektyvnoji realizaciji tranzytnogho potencialu reghionu. Zbirnyk naukovykh pracj Ekonomichnyj prostir. 2010. # 43. S. 95–103.

2. Lyfar V. V. Pobudova modeli realizaciji strateghiji vykorystannja tranzytnogho potencialu reghionu. Efektyvna ekonomika. 2011. # 12. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_12\\_73](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_12_73)

3. Kovaljsjka L. L., Savosh L. V., Pavljuk L. V. Tranzytnyj potencial reghionu: ocinka ta naprjamy optymizaciji. Ekonomichnyj chasopys. #3-4 (1). 2014. S. 82–85. URL: [http://soskin.info/userfiles/file/2014/3-4\\_2014/1/Kovalska\\_Savosh\\_Pavliuk.pdf](http://soskin.info/userfiles/file/2014/3-4_2014/1/Kovalska_Savosh_Pavliuk.pdf)

4. Tkachenko N. Ju. Sovershenstvovanye systemy upravlenija razvytyem tranzytnogho potencyala Ukrainy. Ekonomika: problemy teoriji ta praktyky: zbirnyk naukovykh pracj. 2008. # 242. S. 886–899.

5. Marov I. V. Ekonomichni zavdannja realizaciji tranzytnogho potencialu shljakhom rozvytku kontrejlnykh perevezenj. Zbirnyk naukovykh pracj Doneckogho derzhavnogho universytetu upravlinnja. # 282. 2014. S. 290–298.

6. Bludova T. V. Tranzytnyj potencial Ukrainy: formuvannja ta rozvytok. Kyjiv: NIPMB. 2006. 274 c.

7. Novikova A. M. Ukrajina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv. Kyjiv: NIPMB. 2003. 494 s.

8. Platonov O. I., Chornyj V. V. Pryncypy ekonomichnoji bezpeky pidpryjemstv u muljtymodalnykh perevezennjakh vantazhiv. ECONOMICS AND MANAGEMENT OF ENTERPRISES. 2015. URL: [http://soskin.info/userfiles/file/2015/7-8\\_1/Chornyj\\_Platonov.pdf](http://soskin.info/userfiles/file/2015/7-8_1/Chornyj_Platonov.pdf)

9. Shhycov A. A. Razvytye torghovykh portov po kryterijam loghystycheskykh system. Zbirnyk naukovykh pracj Odesjkogho nacionalnogho morsjkogho universytetu. 2008. # 28. S. 37–46.

10. Lypynsjka O. A. Stanovlennja ta rozvytok tranzytnogho potencialu Ukrainy. Odesa: IPREED NAN Ukrainy. 2012. 396 s.

11. Petrenko K. V., Minich K. S. Ocinjuvannja tranzytnykh mozhlyvostej Ukrainy v svitovomu ekonomichnomu prostori. Ekonomichnyj visnyk NTUU KPI. 2017. URL: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.14.2017.108755>

12. Nestor Shpak, Zoriana Dvulit, Tatyana Luchnikova, Włodzimierz Sroka Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. Engineering Management in Production and Services. Bialystok, Poland, 2018. #10(4), r. 76–84. URL: <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024>.

13. Luchnykova T. P. Sutnistj vykorystannja tranzytnogho potencialu pidpryjemstvamy zaliznychnogho transportu. Ekonomichnyj forum: naukovyj zhurnal; Lucjkyj nacionalnyj tekhnichnyj universytet. Lucjk, 2016. # 3. S. 206–210.

14. Konsolidovana finansova zvitnistj AT «Ukrajinsjka zaliznycja» stanom na 31 ghrudnja 2019 r. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/)

15. Kravchenko O. Public-private partnership as a mechanism for financing infrastructure modernization. Baltic Journal of Economic Studies. 2019. Vol. 5 (2019) No. 1. R. 112–117. URL: DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2019-5-1-112-117>

16. Oficijnyj sajt AT «Ukrajinsjka zaliznycja». URL: <https://www.uz.gov.ua/>

---

The article presents the directions of improving the mechanism of using the transit potential by railway transport enterprises.

The necessity of using such characteristics of the transport system as actually demanded and potentially demanded is proved. The actually demanded transport system in the framework of transit traffic is quantitatively characterized by the volume of freight flows, which are a reflection of transport and economic relations between third countries, and the amount of income and profits received by railway transport enterprises from transit. The potentially in demand transport system is characterized by the potential volume of transit

cargo flows through the territory of Ukraine and the probable amount of revenues and profits from such transportation.

The definition of "effective use of transit potential by railway transport enterprises in the freight market" is given, which, in contrast to the known ones, is its use when the difference between the values of freight turnover, revenues and revenues from transit freight for transit potential of the country and potentially demanded transport system, and also for really demanded and potentially demanded transport system reaches a minimum in concrete conditions of managing.

The main tools for improving the mechanism of using the transit potential of railway transport enterprises in the freight market at the level of meso-environment: flexible tariff policy, and at the level of micro-environment: increasing the innovation of railway transport enterprises.

Improved scientific and methodological approaches to the formation of tariffs for transit freight rail transport, in contrast to the existing ones are based on the conditions of establishing an equal level of tariffs for the client and the level of railway transport enterprises. It is proposed to determine this level based on the conditions of equivalence of tariff changes and leaving its level at the same level. This approach makes it possible to pursue a flexible tariff policy in the transit freight market and promotes more efficient use of Ukraine's transit potential.

The production function is obtained, which shows the influence of certain factors of production on revenues from the transit of goods. Since this production function reflects the relationship between the factors of production, it is proposed to use it as a criterion in the selection of sections of the railway network, which will implement innovative techniques and technology in the first place.