

тарифоутворювачем та отримую доход від цього проекту.

//Залізничний транспорт України. – 2000. - № 4. – С. 2-8.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления [Электронный ресурс] / В. Варнавский. – Режим доступа: <http://www.strana-oz.ru>

2. Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий / В.Л. Дикань. – Х.: Основа, 1997. – 345 с.

3. Кулаев Ю.Ф. Концептуальные аспекты оптимального управления пассажирскими перевозками / Ю.Ф. Кулаев, И.М. Аксенов

4. Менеджмент на залізничному транспорті: навчальний посібник / За ред. О.Г. Дейнеки, Л.О. Позднякової. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 300 с.

5. Сич Є.М. Пасажи́рський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є.М. Сич, В.П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.

6. Якименко Н.В. Методологічні основи державного регулювання розвитку залізничного транспорту України / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. - № 31. – С. 197-202.

**Аннотація.** В работе рассмотрена необходимость и важность определения факторов распределения выполнения главных функций управления при применении приоритетно-партнерского подхода на железнодорожном транспорте.

**Ключевые слова:** комплексная коммерческая услуга, приоритетно-партнерский подход, железнодорожный туризм.

**Summary.** A necessity and importance of determination of factors of distribution of implementation of main functions of management is in-process considered at application of priority-partner approach on a railway transport.

**Keywords:** complex commercial favour, priority-partner approach, railway tourism.

*Рецензент д.е.н., доцент УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.*

УДК 658.112.3:656.2

## УПРАВЛІННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯМ СТРУКТУРНОГО ПІДРОЗДІЛУ ЗАЛІЗНИЦІ

*Дикань О.В., к.е.н., доцент,  
Йолкін Д.Г., аспірант,  
Канівцова В.Ю., магістрант (УкрДАЗТ)*

*Стаття визначається об'єктивною необхідністю системного комплексного підходу до розробки теоретичних, методичних і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності функціонування об'єктів транспортної галузі.*

**Ключеві слова:** управління, підрозділ, транспорт, ефективність функціонування, залізниця, єдина транспортна система.

**Постановка проблеми.** Перевезення вантажів і пасажирів здійснюється різними видами транспорту, що тісно пов'язані і взаємодіють між собою і утворюють єдину транспортну систему держави. Єдина транспортна система є однією з найважливіших і пріоритетних сфер економіки

країни. Вона покликана забезпечити платоспроможний попит населення і всіх галузей суспільного виробництва в перевезеннях і пов'язаних з ними сервісних послуг з високою якістю та комфортом.

© Дикань О.В.,  
Йолкін Д.Г.,  
Канівцова В.Ю.

**Вісник економіки транспорту і промисловості № 37, 2012**

Транспорт тісно взаємодіє з усіма галузями і соціальною сферою суспільства. Надійне транспортне обслуговування є однією з обов'язкових умов успішного функціонування економіки. Усі види транспорту в ринкових умовах, взаємодіючи, доповнюють один одного на основі конкуренції з метою найбільш повного, безперервного і якісного задоволення платоспроможних потреб суспільного виробництва в перевезеннях вантажів і пасажирів.

В умовах ринкової економіки актуальною постає проблема збільшення доходів, прибутку і фінансового стану кожного виду транспорту. Це вимагає постійного пошуку нових, привабливих для вантажовласників і пасажирів основних і додаткових послуг, що супроводжують процес транспортування. Основним джерелом одержання позитивного результату є впровадження прогресивних технологій і ефективних способів транспортного обслуговування клієнтів.

Транспорт, з одного боку, є частиною інфраструктури ринку, "фізично" реалізуючи обмін товарами і надаючи послуги населенню, а з іншого – він сам як суб'єкт ринку продає свої послуги, переміщаючи товари і пасажирів. Різні види транспорту можуть по-різному виконувати ці послуги, утворюючи тим самим транспортний ринок.

Залізничний транспорт є однією з галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби підприємств і населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву. Залізниця у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

Транспортна складова входить в структуру ціни кожного товару, що перевозиться залізницею, тому від рівня ефективності її роботи залежить конкурентоспроможність підприємств, що користуються її послугами. Крім того, залізничний транспорт – це фондо- та наукоємна галузь народного господарства, яка є вагомим державним замовником промислової продукції, що в умовах дефіциту платоспроможного попиту може служити основою економічного зростання економіки країни в цілому.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частини загальної проблеми.** Питання управління функціонуванням підрозділів залізниці присвячені наукові праці багатьох фахівців галузі, а саме Галабурди В.Г.[4], Кулаєва

В.Ф.[10], Макаренка М.В.[8], Кушнірчук В.Г.[7] та інші. Проте, незважаючи на значний науковий доробок, повне коло теоретичних і методичних питань управління функціонуванням підрозділів залізниць залишається недостатньо розробленим.

**Мета.** Метою дослідження є обґрунтування доцільності розробки та реалізації державної політики відносно підвищення конкурентоздатності на внутрішньому і міжнародних ринках транспортних послуг України.

### **Викладення основного матеріалу.**

Транспорт за своєю суттю є сполучною ланкою між виробниками і споживачами товарів і послуг, без якої неможливі ринок і ринкові відносини. Розвиток транспорту й удосконалення його роботи відбуваються в тісному зв'язку з розвитком суспільного виробництва і продуктивних сил країни, а також з умовами життя людей, зростанням їхнього добробуту і культури. Економічна теорія, визначаючи місце і роль транспорту в розвитку сучасного суспільства, розглядає його як загальний засіб праці, як одну із загальних умов виробництва. Переміщаючи засоби праці і робітників усередині підприємств, транспорт здійснює зв'язки, породжувані технологічним поділом праці – ці функції виконує внутрішньовиробничий транспорт. Переміщаючи різні види продукції між виробниками (постачальниками) і споживачами, транспорт здійснює зв'язки, породжувані територіальним поділом праці – ці функції виконує транспорт сфери обігу, який у ході історичного процесу суспільного поділу праці виділився в самостійну сферу виробництва. Перевезення в процесі обігу в сучасних умовах виконує транспорт загальною користування – залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, а також спеціальний транспорт (трубопроводи, високовольтні лінії електропередачі та залізничні під'їзні колії підприємств).

Залізничний транспорт протягом тривалого часу працює в умовах відсутності державного інвестування, тому в найближчій перспективі залізницям необхідно розраховувати на власні фінансові ресурси. Збільшити їх слід не тільки завдяки зростанню обсягів перевізної роботи, а й за рахунок поліпшення якості її здійснення. Тому підвищення якості експлуатаційної роботи залізниць в сучасних умовах набуває особливої актуальності. Це вимагає проведення певних наукових досліджень якісної сторони перевізного процесу з урахуванням як змін кількісних показників роботи залізниць тепер і в перспективі, так і технічного стану інфраструктури.

Проведений аналіз діяльності Конотопської дирекції залізничних перевезень виявив наступні тенденції:

1) показники експлуатаційної роботи за 2010 р. по Конотопській дирекції практично виконалися в повному обсязі до плану: відправлення вантажів – 113,7 %; навантаження – 117 %; вивантаження – 109 %; статичне навантаження – 103,9 %; вантажообіг – 100,7 %; пасажирооборот – 93,7 %; обіг вагону – 90,7 %; вага вантажного поїзда – 107,6 %; простій вагонів під однією вантажною операцією – 101,4 %; дільнична швидкість – 104,0 %; продуктивність локомотива – 106,4 %; продуктивність вагона – 130,0 %.

2) показники ефективності: всього доходів – 107,4 %; середньооблікова чисельність – 100,3 %; фонд оплати праці – 110,6 %; всього витрат – 108,6 %; коефіцієнт оновлення основних фондів – 0,03; коефіцієнт вибуття основних фондів – 0,01; коефіцієнт зносу основних фондів – 0,43; коефіцієнт придатності основних фондів – 0,57.

Розраховані коефіцієнти використання основних фондів свідчать про те, що зношеність основних фондів складає майже половину, тобто їх придатність знаходиться у критичному стані. Коефіцієнт оновлення трохи вищий ніж коефіцієнт вибуття, що свідчить про їх дуже повільне оновлення. Тобто необхідно провести ряд заходів для переоснащення матеріальної бази Конотопської дирекції. Але для цього необхідне інвестиційне фінансування, якого на зараз не вистачає не в Укрзалізниці, не у державі.

Тому, необхідно вжити наступних заходів щодо підвищення ефективності діяльності Конотопської дирекції залізничних перевезень: прискорити обіг вагону за рахунок удосконалення експлуатаційної роботи; зменшити простій вагонів під однією вантажною операцією; скоротити простій транзитних вагонів на технічних станціях за рахунок зменшення часу на обробку транзитних поїздів; зменшити локомотивний парк за рахунок збільшення середньодобової продуктивності локомотива; збільшити середній склад вантажного поїзда за рахунок поповнення транзитних поїздів без переробки та об'єднання составів порожніх напіввагонів з призначенням на Московську залізницю; зменшити наявність іноввагонів на дирекції; переводити вугільні котельні на станціях на електроопалення та природний газ; збільшити грошові надходження за рахунок перегляду калькуляцій на послуги, що надаються пасажиром на вокзалах; зростання додаткових послуг вантажовідправникам та вантажоодержувачам;

**Анотація.** Стаття определяється об'єктивною необхідністю системного комплексного підходу к разработке теоретических, методических и практических рекомендаций по повышению эффективности функционирования объектов транспортной отрасли.

**Ключевые слова:** управление, подразделение, транспорт, эффективность функционирования, железная, единая транспортная система.

збільшення послуг по декларуванню вантажів по станції Хутір-Михайлівський; активізації роботи по залученню клієнтів на виконання вантажно-розвантажувальних робіт; надання у погодинне використання підвищених станційних колій; надання платних послуг населенню.

**Висновок.** На сучасному етапі надзвичайно важливі розробка і реалізація державної транспортної політики, принципом якої повинна стати підтримка такого рівня розвитку транспорту, який дозволив би забезпечити його конкурентоздатність на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг України.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бенсон, Д., Транспорт и доставка грузов [Текст] / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед – М.: Транспорт, 1990. – 279 с.

2. Взаимодействие железных дорог и морских торговых портов в условиях действующей системы тарифов и пути совершенствования тарифного регулирования (по материалам Коллегии Минтранса от 23.10.2001 г.) [Текст] / Транспорт. - №43. – 2001. – 43с.

3. Высокая скорость перевозок – одна из главных целей транспортной политики украинских железных дорог [Текст] / Транспорт. – 2009. - №8. – С. 56.

4. Галабурда, В.Г. Маркетинг на транспорте. [Текст] / В.Г. Галабурда; – М.: МИИТ, 2002. – 106с.

5. Галабурда, В.Г. Оценка продукции транспорта в условиях реформирования [Текст] / В.Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт, 2007, №3 – 63с.

6. Довідник основних показників роботи залізниць України (1991-2001 роки) [Текст] / Розробники: Н. Зубова, Л. Пасечник, О. Смокал, Т. Мартиненко. – К.: Транспорт України, 2002. – 41 с.

7. Кушнірчук, В.Г. Перевезення вантажів залізничним транспортом (довідник) [Текст] / В.Г. Кушнірчук, В.І. Петров, Д.В. Зеркалов; – К.: Основа, 2008. – 512с.

8. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України [Текст] / Ю.М. Цветов, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.

**Summary.** Article is determined by the objective necessity of systematic comprehensive approach to the development of theoretical, methodological and practical recommendations to improve functioning of the transport industry.

**Keywords:** management, division, transport, operational efficiency, railways, integrated transport system.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.2.001.73

### ОСНОВНІ УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Єлагін Ю.В., к.е.н. доцент,  
Лебецька В.С., магістр (УкрДАЗТ)*

*У статті розкрито досвід роботи реформованих залізниць та основні умови досягнення ефективних результатів реформування залізничного транспорту.*

**Ключові слова:** реформування, власність, тарифи, інфраструктура.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** Останнім часом процеси реформування залізничного транспорту загального користування, які в Україні обговорюються, передбачаються вже більше 10 років. За цей період різними авторами пропонувались різні підходи та форми реорганізації, насамперед організаційно-правової і форми власності та управління, серед яких акціонерне товариство, єдине державне підприємство, об'єднання у формі концерну та інше. Крім цього, існує багаторічний досвід реформування залізничного транспорту в інших країнах з різними історико-еволюційними та організаційно-технологічними особливостями, у тому числі і країни колишнього СНД, які мали такі ж як і Україна особливості розвитку. На теперішній час, починаючи реформування залізничного транспорту в Україні, з'являється можливість проаналізувати накопичений досвід реформування та врахувати основні його результати, та уникнути основних помилок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Дослідження за останній період у цьому напрямку здійснювали багато вчених з досвідом теоретичних та практичних розробок у галузі економіки залізничного транспорту. Найбільше досліджень пов'язаних з розв'язанням даної проблеми зробили такі вчені як Бараш Ю. С.[3], Дикань В. Л.[1], Ейтутіс Г. Д [5], Макаренко М. В. [2], Цветов Ю. М. [2], та інші. Цими та іншими авторами розглянуто масу проблем і аспектів

реформування, але до теперішнього часу не існує ефективної моделі реформування залізничної галузі, однозначно ефективної для суспільства, власників та користувачів транспортних послуг.

**Метою** даної статті є аналіз взаємозв'язку цілей, завдань та вивчення досвіду реформування залізничного транспорту і визначення основних умов досягнення ефективних результатів процесів реформування галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Аналіз зарубіжного досвіду реформування залізничного транспорту показав такі особливості.

*По-перше*, при реформуванні залізниць використовуються різноманітні форми: приватизація, зміна статусу, укрупнення, розукрупнення, створення спільних компаній та ін. Стержень всіх перетворень - лібералізація залізниць в кожній країні.

*По-друге*, в усіх країнах, де ведеться реструктуризація з залізниць, не заперечуються (а точніше, визнаються) три форми власності:

- державна (муніципальна);
- дольова з участю держави (колективна);
- приватна.

Світовий досвід експлуатації залізничного транспорту показує, що діяльність залізниць, (державних і приватних) не може бути ефективною без створення державою умов нормальної конкуренції з іншими видами транспорту. Це положення дуже актуальне особливо для пасажирських, суспільно значимих перевезень, які неможливі без державного,