

на значні відстані із забезпеченням високого рівня комфорту подорожі. Сьогодні залізничний туризм почав свій шлях відродження і має великі перспективи, оскільки Україна володіє не тільки багатими рекреаційними ресурсами, а й має добре розвинуту залізничну мережу.

Залізничний туризм – це подорож, яка здійснюється залізницею на спеціалізованому транспортному засобі фізичними особами з ночівлею в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових та інших цілях, без здійснення діяльності, що оплачується. В системі залізничних пасажирських перевезень, що розглядаються, можна виділити декілька видів турів: одноденні, короточасні (2-3 доби), багатоденні (від 5 діб). Перевезення туристів залежно від тривалості подорожі здійснюється на рейсових і спеціально організованих потягах (по певному замовленню і маршруту, коли потяг одночасно є і засобом пересування і місцем розміщення туристів).

За кордоном туристичні залізничні подорожі є досить популярним видом відпочинку. Зростає інтерес до залізничного туризму на Американському континенті, де лідирують три тривалі маршрути: «Транс-Канада» (10 діб), «Транс-Америка» (12 діб), «Транс-Атлантика» (12 діб). Подорожі на потягах категорії люкс здійснюються й у Великобританії. Маршрут потягу «Королівський шотландець» проходить по шотландських високогір'ях, обслуговуючий персонал одягнений в шотландські кілти. У Норвегії популярні туристські маршрути з оглядом найбільших і красивих фіордів у світі саме із спеціалізованого туристичного потягу. По Іспанії прокладений маршрут туристичного потягу «Аль Андалуз».

За часів існування Радянського Союзу дуже широку популярність мали подорожі на залізничних туристичних потягах, які однак відрізнялися, в порівнянні із зарубіжними, низьким рівнем комфортності, але при цьому і досить низькою ціною. На період 1885 р. було освоєно понад 400 тис. км. залізниць, на яких здійснювали подорожі 2000 туристичних потягів.

В Україні існує розгалужена мережа залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатньою, практично відсутній спеціалізований рухомий склад для тривалих подорожей. Це стримує розвиток цього виду туризму. Проте, в Україні все ж таки поступово відроджується залізничний туризм. Так, Донецька залізниця вводить нову форму організації пасажирів на далекі і близькі відстані. Клієнт може обрати будь-який маршрут слідування в межах України, у тому числі туристичний, а працівники магістралі допоможуть розробити оптимальний маршрут. Вказані подорожі можливі у вихідні,

святкові дні, під час шкільних канікул і в інший зручний для клієнтів період. Південна залізниця також розглядає можливість розробки залізничних туристичних маршрутів.

Тому розвиток залізничного туризму в Україні можна розглядати як перспективну стратегію розвитку як залізничного транспорту в цілому, так і окремого залізничного підприємства.

### УДК 656.2

## РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: ВИЗНАЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Стан галузі та різкі зміни економічної ситуації, останнім часом в Україні вимагають чіткої зваженої політики в питаннях реформування галузі залізничного транспорту. Нинішня світова фінансово-економічна криза також негативно впливає на функціонування галузі.

Сучасні тенденції розвитку економік Європи та світу визначають необхідність проведення на залізничному транспорті України технічних, технологічних та економічних удосконалень, які дозволять прискорити інтеграцію транспортної системи та економіки України до європейської економіки, підвищити конкурентоспроможність та ефективність українських залізниць на ринку транспортних послуг всередині країни та зовні.

Тому виникає необхідність створення оптимальної організаційно-правової структури управління, підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності залізничного транспорту.

При цьому слід розмежувати з одного боку завдання, які потребують високого рівня централізації управління, концентрації матеріальних та фінансових ресурсів та переходу від територіально-функціональної структури управління залізничним транспортом до вертикально-інтегрованої, а з іншого боку завдання, які більш ефективні при децентралізованих організації і управлінні.

До групи основних задач, які потребують централізованої організації та управління слід віднести наступні:

- розвиток вантажних перевезень у міжнародному та транзитних сполученнях;
- розвиток пасажирських перевезень по міжнародних та транзитних маршрутах;
- розвиток швидкісного пасажирського руху;
- забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку галузі;
- підвищення інвестиційної привабливості та

високого кредитного рейтингу залізничної галузі;  
забезпечення високого ступеня узгодженості міжзалізничних стиків диспетчерського управління та обслуговування перевезень;

інші види діяльності, які потребують централізації управління.

З іншого боку існує ряд завдань, які жорстко пов'язані з територією, яка обслуговується і не потребують високого рівня централізації, або потребують тільки в окремих аспектах, наприклад, забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку. До цієї групи можна віднести:

- забезпечення поточного утримання колійного господарства, СЦБ та зв'язку, електропостачання, господарства громадянських споруд та інших, які мають територіальну прив'язку;

- організації приміських пасажирських перевезень та вокзальних комплексів;

- вантажна робота та місцеві вантажні перевезення;

- інші.

У випадках коли окремі функції по господарствах доцільно здійснювати централізовано, а інші децентралізовано, такий розподіл може мати гнучкий характер. Децентралізованої організації також вимагає необхідність впровадження внутрішньогалузевої конкуренції у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Враховуючи вище наведені особливості, на наш погляд найбільш оптимальною організаційно-правовою формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є створення на базі Укрзалізниці, залізниць, підприємств галузі – державного концерну.

У цьому випадку можливе оптимальне розподілення та поєднання централізованих та децентралізованих функцій та створення гнучкої організаційної системи управління залізничним транспортом.

На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки. Визначаючи оптимальну організаційну форму управління залізничним транспортом України, необхідно враховувати існуючу організацію галузі і необхідність поєднання централізованих та децентралізованих функцій і задач. Таку можливість надає організація у формі концерну. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними та техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.

УДК 656.078.8

### ДО ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Єрьоміна М.О., асистент (УкрДАЗТ)*

Підвищення рівня життя, розвиток виробництва та торгівлі зумовлюють зміни в структурі потреб населення, в тому числі у транспортних послугах. Але невідповідність матеріально-технічної бази залізничного транспорту, значний знос основних виробничих фондів, недосконала політика ціноутворення, загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту, низька якість транспортних послуг обумовлюють відносно падіння конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень.

В цих умовах найбільшої актуальності набувають питання активізації швидкісного пасажирського руху як способу максимально повного задоволення потреб потенційних пасажирів у перевезеннях.

Проте, на теперішній час не розроблено єдиних методологічних засад підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок організації швидкісного руху. Відсутні прийнятні методи розрахунку собівартості перевезень із застосуванням прозорих процедур обліку витрат електроенергії та палива на тягу поїздів. До того ж специфіка роботи транспортних підприємств у сфері пасажирських перевезень потребує спеціального наукового обґрунтування щодо визначення етапів організації та впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України.

Зазначені проблеми зумовлюють необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку.

УДК 656.27(477)

### ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент,  
Кас П.Ю., студентка (УкрДАЗТ)*

Однією з головних проблем залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку є збитковість приміських перевезень. Відомо, що