

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**Волканова Надія Данилівна**

**УДК 656.078.8.385**

**УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
**дисертації на здобуття наукового ступеня**  
**кандидата економічних наук**

**Харків – 2007**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

В умовах ринкової економіки, впливу глобалізаційних процесів і перетворень, що відбуваються в країнах з перехідною економікою питання стратегічного розвитку транспортно-дорожнього комплексу передбачають підвищення якості транспортного обслуговування, що неможливе без утворення нового типу транспортних вузлів, які б використовували сучасні технології управління потоками вантажів, транспортних засобів, інформаційними і фінансовими потоками.

**Актуальність теми дослідження.** Дослідження проблеми управління діяльністю транспортного вузла обумовлено багатьма причинами, серед яких особливу увагу викликають наступні. По-перше, збільшення транснаціональних товаропотоків визначило формування системи транс'європейських комунікацій – міжнародних транспортних коридорів, які проходять через транспортні вузли і потребують розбудови відповідної інфраструктури транспортно – логістичного сервісу. По-друге, зростає залежність ефективності комерційної взаємодії суміжників у транспортному вузлі від технології управління технологічними ланцюжками доставки вантажу і ступеня зацікавленості в логістизації транспортного обслуговування не тільки задіяних суб'єктів – перевізника, вантажовласника, експедитора, а й потенційних інвесторів, партнерів по бізнесу, фіскальних органів. Аналіз світового і вітчизняного досвіду розвитку виробничого і транспортного процесу свідчить, що вирішити ці задачі можна на підґрунті нового прогресивного мислення, яким є логістика як методологія процесу кризової організаційно-аналітичної оптимізації складних цілеспрямованих потоково-процесних видів діяльності.

Проблемам визначення сутності і організації взаємодії різних видів транспорту та управління транспортними вузлами присвячені роботи радянських вчених А.В. Комарова, К.Ю. Скалова, Б.І. Шадперкіна, В.А. Персіанова, Н.С. Ускова, В.Н. Дегтяренко, Н.В. Правдіна, В.Я. Негрія, Т.С. Банеки, сучасних російських вчених В.Г. Галабурди, Г.О. Крижановського, В.В. Шашкіна, П.В. Куренкова, А.Ф. Котляренко, І.О. Єлового, а також вітчизняних науковців В.Л. Диканя, О.Г. Дейнеки, Ю.Ф. Кулаєва, В.Г. Шинкаренко, М.Я. Постан. В останній час вітчизняні науковці та фахівці А.М. Берестовий, В.К. Губенко, М.М. Дергаусов, Р.Р. Ларіна виділяють переваги логістичних технологій в управлінні транспортними, промисловими і торговими організаційно – економічними системами у Донецькому регіоні. Проте, в теоретичних дослідженнях і господарській практиці питанням використання логістичних технологій управління діяльністю транспортного вузла як ланкою логістичної системи приділяється недостатньо уваги, тому вони залишаються невирішеними.

Методична нерозробленість ряду положень стосовно визначення економічної природи транспортного процесу в умовах формування транспортного ринку, об'єкту і суб'єкту управління діяльністю транспортного вузла змішаного типу, сутності і механізму використання

логістичних технологій управління доставкою вантажу в інтермодальних перевезеннях, а також необхідність утворення національних логістичних структур управління матеріальними, інформаційними і фінансовими потоками, їх інтеграції до аналогічних міжнародних структур – обумовили вибір теми, мету і задачі дисертаційної роботи.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконувалася відповідно до плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту, ініціативно у рамках Підпрограми "Залучення об'єктів підприємницької діяльності в сферу обслуговування транспортних коридорів" Національної програми "Сприяння розвитку малого підприємництва в Україні на 2003 р.", затвердженої Розпорядженням Кабінету Міністрів від 16.11.2002 року №657-р (договір №2-НП-07КК-1-2003 від 1.05.2003р.), а також у межах науково-дослідної теми Донецького національного університету Міністерства освіти і науки №Г – 01/3 "Конкурентноздатність підприємств Донецького регіону на міжнародних ринках та пошуки шляхів її підвищення"(номер державної реєстрації 0101U005723).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних і методичних основ удосконалення управління діяльністю транспортного вузла в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації.

Для досягнення цієї мети було поставлено наступне завдання:

- визначення економічної природи діяльності транспортного персоналу в умовах розвинутих ринкових відносин;
- визначення сутності транспортного процесу у новітніх системах організації товароруку;
- класифікація етапів розвитку транспортних вузлів на основі системи критеріїв в умовах збільшення транскордонних потоків різних видів ресурсів та розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- розкриття еволюції уявлень про зміст поняття "транспортний вузол" у контексті розроблення нової Міжнародної торгово – транспортної стратегії України, яка передбачає поставки товарів на умовах "від дверей до дверей" та "точно в строк";
- теоретичне обґрунтування нової ролі транспортних вузлів як логістичних центрів вантажно – інформаційного транспортного коридору;
- визначення об'єктів і суб'єктів управління діяльністю транспортного вузла;
- систематизація методів оцінювання ефективності і результативності діяльності транспортного вузла;
- розроблення основних напрямів удосконалення управління діяльністю транспортного вузла.

**Об'єктом дослідження** є процес організаційно – економічної діяльності транспортного вузла в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації.

*Предметом дослідження є об'єкти і суб'єкти, принципи і методи, технологія і удосконалення механізму управління діяльністю транспортного вузла.*

*Методи дослідження.* Теоретичною та методичною основою дисертаційної роботи є загальнонаукові методи проведення комплексних досліджень. Системний аналіз є ключовим методом дослідження даної роботи, так як він дозволяє структурувати транспортний вузол і розглядати управління його елементами як діяльністю відкритої системи, на вході якої можна виділити інформаційні потоки управлінського і технологічного виду (управлінські рішення та повідомлення про вантажі), матеріальні потоки (вантажні, пасажирські та транспортних засобів), фінансові потоки (платежі та інвестиції). Методи економіко-математичного моделювання було вжито для розробки моделі технологічного опису процесу управління транспортно – логістичними ланцюгами у транспортному вузлі, розрахунку прогнозних обсягів вагонопотоків у залізнично - морському транспортному вузлі. Метод SWOT-аналізу було використано при розробленні стратегії розвитку промислового транспортного вузла.

Інформаційну базу досліджень становлять законодавчі акти Верховної Ради України, постанови Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту і зв'язку України, Державної адміністрації залізничного транспорту України, офіційні статистичні та інформаційно-аналітичні матеріали, дані звітності підприємств Маріупольського промислового транспортного вузла, звіти про експертну оцінку експертних фірм, інформаційно-аналітичні огляди, довідники, матеріали науково-практичних конференцій, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених та фахівців з питань економіки та управління національним господарством, економіки транспорту та зв'язку, стратегічного і логістичного менеджменту.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Основний науковий результат дисертаційної роботи полягає у подальшому розробленні теоретичних і методичних основ управління діяльністю транспортного вузла в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації.

До найбільш суттєвих результатів, що характеризують наукову новизну дисертаційної роботи, відносимо такі ідеї, положення та розробки:

**вперше:**

- розмежовані поняття “транспортне виробництво”, “транспортне обслуговування”, “транспортно – логістичний сервіс”, що дозволило розкрити економічну природу діяльності транспортного персоналу в умовах розвинутих ринкових відносин та ввести у науковий оборот поняття “інтегрований транспортний процес”;

– запропоновано класифікацію етапів розвитку транспортних вузлів на основі системи критеріїв, що дозволило визначити основні напрями розвитку діяльності транспортного вузла першого, другого і третього покоління;

**удосконалено:**

– наукове уявлення про зміст поняття “транспортний вузол” як складної просторової системи підприємств різних видів транспорту та інших

господарюючих суб'єктів у межах торгово - промислового вузла, що спільно забезпечують задоволення потреб клієнтів у перевезенні вантажів;

- визначення ролі транспортних вузлів у глобальних і регіональних транспортних системах, зокрема, визначена нова роль транспортних вузлів як логістичних центрів вантажно-інформаційного транспортного коридору у контексті розроблення міжнародної торгово – транспортної стратегії України, яка передбачає поставки товарів на умовах “від дверей до дверей”, а також “точно в строк”;

- методологічні підходи до оцінювання ефективності удосконаленої системи управління діяльністю транспортного вузла;

**набуло подальшого розвитку:**

- теоретичне обґрунтування економічної природи транспортування як логістичної функції складних організаційно – економічних систем, що надає конкурентні переваги національній транспортній системі на міжнародному ринку транспортних послуг;

- визначення об'єктів і суб'єктів управління діяльністю транспортного вузла як відкритої транспортно – логістичної системи, що дозволило структурувати транспортний вузол і розглядати управління його елементами;

- обґрунтування методологічного підходу до використання логістичних технологій в управлінні діяльністю транспортного вузла, що дозволило запропонувати логістичні принципи і структури управління, які адекватні перетворенням, що відбуваються в економіці України і пов'язані з управлінням логістичними потоками з метою зниження логістичних витрат.

**Практичне впровадження отриманих результатів** роботи полягає в тому, що теоретико-методичні рекомендації щодо удосконалення управління діяльністю транспортного вузла доведено до рівня конкретних пропозицій та впроваджено (довідка № 285/01-26/6.9.0 від 19.03 2003, акти №100/01-27/7.9.7 від 19.02 04, № 187/01-26/0.9.7 від 26.02.07). Застосування цих рекомендацій на практиці сприяє розвитку транспортної мережі доставки вантажів на логістичних принципах, вдосконаленню управління процесом у транспортних вузлах, інтеграції економіки України та її регіонів у систему світових господарських зв'язків, розвитку мультимодальних та контейнерних перевезень, а також розробленню нової Міжнародної торгово – транспортної стратегії України та Інвестиційної Програми створення торгово – транспортної мережі “DOOR – TO – DOOR”.

Ряд положень дисертації знайшли застосування у навчальному процесі в Донецькому інституті залізничного транспорту Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Міжнародні транспортні коридори», «Логістика».

**Особистий внесок здобувача.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи обґрунтовані та отримані особисто автором на підставі вивчення, аналізу і узагальнення теоретичних досліджень і практичного досвіду з питань управління діяльністю транспортних вузлів в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації. В роботі [12]

здобувачем узагальнено досвід світової економіки у залученні інвестицій до розвитку транспортних вузлів як складських і транзитних зон, експортно - виробничих зон та комплексних зон вільного підприємництва. В статті [10] дисертантом запропоновані методи оцінювання ефективності впровадження логістичних технологій у процес управління діяльністю транспортного вузла.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертації доповідалися автором на 7-10,13 Міжнародних науково-практичних семінарах “Проблеми розвитку зовнішньоекономічних зв’язків і залучення іноземних інвестицій: регіональний аспект” (Донецьк, 2001 – 2004, 2007 р.р.), III-й науково-технічній конференції ВМС Збройних Сил України “Стан і розвиток військово-морських сил України на сучасному етапі” (Севастополь, 2003), II – III-й науково - практичних конференціях “Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка, управління” (Київ, 2004 – 2005р.р.), 65-й та 67-й Міжнародних наукових конференціях “Проблеми економіки транспорту” (Дніпропетровськ, 2005, 2007р.р.), I-й Міжнародній науково – практичній конференції “Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті ЕКУЗТ” (Судак, 2006 р.), Міжнародній науково – технічній конференції “Проблеми економіко – математичного моделювання морських транспортних технологій” (Маріуполь, 2007 р.).

**Публікації.** За результатом дослідження опубліковано 19 наукових праць, у тому числі: 11 – у фахових наукових виданнях, 8 – у наукових виданнях та збірниках науково-практичних конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 4,28 д.а., з яких 4,08 д.а. належить автору особисто.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається з вступу, трьох розділів основної частини, висновків, додатків. Основний зміст викладено на 182 сторінках комп’ютерного тексту. Робота містить 40 таблиць, 40 рисунків, 12 додатків, список використаних джерел нараховує 198 найменувань, які викладено на 20 сторінках. Таблиці і рисунки, що повністю займають площу сторінки, розміщені на 37 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі розкрито доцільність розробки наукової проблеми її актуальність, сформульовано мету завдання, наукову новизну, охарактеризовано практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі – “Теоретичні і методологічні основи управління діяльністю транспортного вузла” – розкрито економічну природу транспортного процесу і транспортного продукту у сучасних умовах, запропоновано системний підхід до визначення сутності транспортних вузлів, їх класифікації у контексті еволюції транспортного процесу, визначені об’єкти і суб’єкти управління діяльністю транспортного вузла як складної транспортно – логістичної системи.

На підставі аналізу еволюції економічної природи транспортного процесу у розвинутих ринкових умовах встановлено, що діяльність

транспортного вузла являє собою якісно новий інтегрований транспортний процес, який поєднує у собі елементи транспортного виробництва, транспортного обслуговування і транспортно – логістичного сервісу. У зв'язку з цим виникла необхідність розмежування указаних термінів. Встановлено, що транспортне виробництво – це та сторона діяльності транспортного персоналу, яка пов'язана з продуктивною працею по створенню корисного економічного простору для матеріального потоку і збільшенню вартості товарів та послуг за рахунок перероблення цього потоку і переміщення товарів до споживача або споживача до товарів. Транспортне обслуговування – це інша сторона діяльності, яка пов'язана з продуктивною і непродуктивною працею транспортного персоналу з надання споживачеві транспортних та додаткових послуг. Тим більш, що на сучасному етапі економічного розвитку зростає чисельність тих категорій робітників, індивідуальна праця яких є непродуктивною, тоді як у системі суспільного розподілу праці, вона являється однією з функцій “сукупного робітника”, склад якого розширюється за рахунок виникнення нових видів праці. Термін “транспортно – логістичних сервіс” доцільно використовувати для визначення діяльності транспортного персоналу по утворенню логістичної послуги, яка є продуктом інтелектуальної праці і фактично не передається від продавця до споживача, а залишається інтелектуальною власністю персоналу, що здійснює управління транспортним процесом та може повторюватися при правильно відпрацьованій управлінській технології.

Зміни економічної природи праці транспортного персоналу найбільш суттєво впливають на діяльність транспортних вузлів змішаного типу, так як тут концентруються не тільки підприємства різних видів транспорту, а і їх партнери по бізнесу, що координують свою діяльність з процесом перевезень. У зв'язку з цим традиційне визначення транспортного вузла як пункту стикування і взаємодії двох або більшої кількості видів транспорту, доповнено визначенням транспортного вузла у широкому розумінні як складної просторової системи підприємств різних видів транспорту та інших партнерів у технологічних ланцюгах доставки вантажу у межах торгового або промислового вузла, яка забезпечує задоволення потреб клієнтів у перевезеннях.

Використання системного підходу і трійстої взаємообумовленості розвитку складних систем дозволило встановити ієрархію систем управління діяльністю транспортного вузла: окремі транспортно - технологічні ланцюги доставки вантажу ідентифіковано як підсистеми транспортного вузла; пункт перетину декількох видів транспорту – як систему транспортного вузла у вузькому розумінні; торгово - промисловий транспортний вузол, або транспортний вузол у широкому розумінні, – як старшу систему (надсистему), у межах якої формуються інтегральна транспортно - логістична система. У зв'язку з цим у дисертаційній роботі набуло подальшого розвитку визначення об'єктів і суб'єктів управління діяльністю транспортного вузла (рис. 1).

На основі визначеної ієрархії та системи інших критеріїв у роботі розроблена класифікація етапів розвитку транспортних вузлів в умовах збільшення транскордонних потоків різних видів ресурсів та розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів.





У зв'язку з цим, у науковий оборот введено такий класифікаційний признак як ступінь розвитку організації і управління транспортним процесом як логістичною активністю, та усі транспортні вузли диференційовано за трьома поколіннями. Транспортний вузол першого покоління – це перевалочний центр з незалежною організацією підприємств, які в ньому взаємодіють. Транспортний вузол другого покоління – це вузловий центр з єдиним транспортно – технологічним процесом, у якому склалися тісні зв'язки транспортних підприємств з споживачами їх послуг. Транспортний вузол третього покоління – це центр вантажно – інформаційного коридору, система управління яким забезпечує не тільки управління транспортно – технологічним процесом і транспортним персоналом, а і здатна здійснювати управління матеріальними, інформаційними і фінансовими потоками та цілими транспортно – логістичними системами.

Встановлено, що для оптимізації управління діяльністю системи транспортного вузла на різних рівнях ієрархії доцільно використовувати кібернетичний підхід, який полягає у економіко - математичному моделюванні інтегрованого транспортного процесу з використанням складної функції (функціоналу) ряду функцій, параметрів і характеристик ( $x_i$ ), що математично відображається вектором - функцією стану транспортно - логістичної системи  $X_j = (x_1, x_2, \dots, x_i, \dots, x_n)$ , а також у використанні інформаційно – комп'ютерної підтримки для вирішення складних логістичних задач, що суттєво збільшить поінформованість персоналу про хід транспортного процесу, підвищить його продуктивність і оперативність у прийнятті управлінських рішень, підвищить конкурентноздатність вітчизняних транспортних вузлів, які обслуговують зовнішньоекономічні вантажні та пасажирські потоки на світовому транспортному ринку.

**У другому розділі - “Діяльність транспортного вузла як ланки логістичної системи в умовах глобалізації”** - визначено вплив факторів генерального середовища на розвиток транспортних вузлів України, складено досьє Маріупольського промислового транспортного вузла (МПТВ), визначено сучасний стан безпосереднього оточення та внутрішнього середовища окремих його підсистем, проведена діагностика системи управління діяльністю транспортного вузла змішаного типу.

Встановлено, що в Україні функціонує 57 транспортних вузлів змішаного типу. Переважна більшість із них за ступенем розвитку організації управління транспортним процесом може бути віднесена до транспортних вузлів першого покоління. Для них характерна незалежна організація транспортних підприємств, перевалка вантажів та індивідуальний сервіс. Транспортні вузли у вузькому розумінні, які входять до складу промислових транспортних вузлів та прикордонних територій Одеси, Маріуполя, Ізмаїла, Іллічівська, Києва, Львова, Чопа за ступенем розвитку організації управління транспортним процесом можна віднести до транспортних вузлів другого покоління. Для них характерний тісний зв'язок транспортних підприємств з споживачами їх послуг, єдиний технологічний процес у системі

транспортного вузла. Однак, вони мають обмежений зв'язок з муніципалітетом, потребують залучення інвестицій для удосконалення та модернізації інфраструктури транспортного процесу, підвищення якості транспортних послуг, надання послуг комбінованого сервісу, особливо у міжнародних сполученнях.

Моніторинг генерального оточення транспортних вузлів України виявив необхідність впровадження новітніх європейських логістичних технологій вантажної переробки, інтермодальних та термінальних систем доставки, телекомунікаційних систем супроводження вантажів та перетворення транспортних вузлів, які здійснюють переробку експортно-імпортних вантажних потоків, у центри складної міжнародної мережі розподілу матеріальних, інформаційних та фінансових потоків. Процеси глобалізації та соціально-економічних перетворень в Україні об'єктивно викликають необхідність розроблення нової міжнародної торгово – транспортної стратегії, яка передбачає поставки товарів на умовах “від дверей до дверей”, а також “точно в строк”. У зв'язку з цим, важливим чинником удосконалення управління діяльністю транспортного вузла є логістична освіта.

Сучасний стан безпосереднього оточення діяльності транспортного вузла розглянуто на матеріалах МПТВ, який є самим перспективним транспортним комплексом для Південно-Східної України, так як лише тут перетинаються залізничні, автомобільні та річкові шляхи Азово - Чорноморсько басейна. Маріупольський державний морський торговий порт (МДМТП) є лідером з перероблення сухих вантажів у експортних (імпортних) та транзитних перевезеннях. У 2006 році їх питома вага склала 99 % від загального обсягу, причому 49 % склали металовантажі (рис. 2).

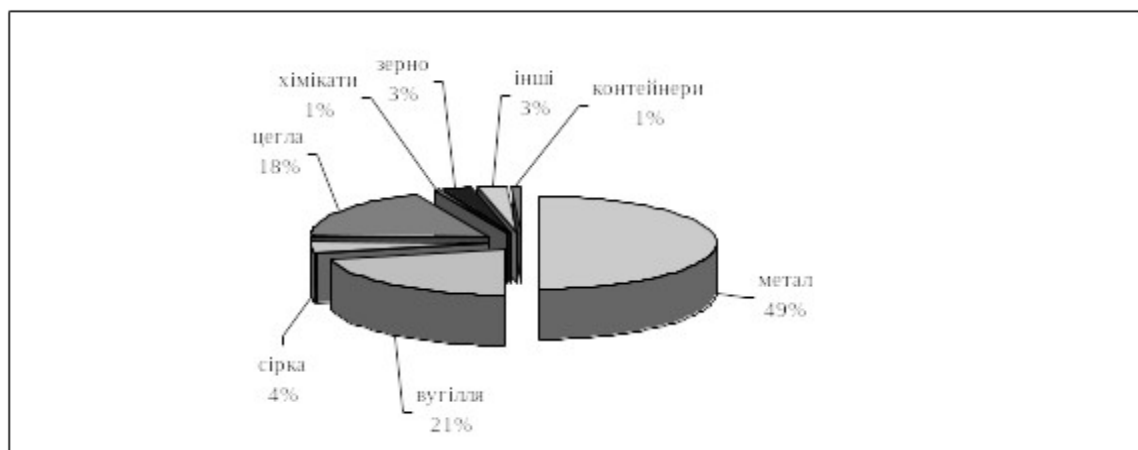


Рис. 2. Структура вантажу, що перероблено у МДМТП у 2006 році

Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що залізнично – морський транспортний вузол, що утворюється у МПТВ є ланкою транспортно-технологічного ланцюга з локальною системою управління, яка

виконує функцію стратегічного центру загальнодержавного значення з комплексного управління рухом і розподілом існуючих та перспективних транзитних вантажних потоків на південному сході України (рис. 3).



Автомобільний транспорт за місцевими перевезеннями на відстань до 100 км є постійним конкурентом залізничному транспорту. У 2000 році у зв'язку з підвищенням тарифу на залізничні перевезення (вугілля – на 46%, зовнішні – на 25%, внутрішні – на 10%) металургійні підприємства міста перейшли на вивіз своєї продукції до МДМТП власним автомобільним транспортом з метою скорочення транспортних витрат. Обсяг автомобільних перевезень між портом і металургійними комбінатами міста Маріуполь щорічно збільшується (табл.1).

Таблиця 1

Взаємодія МДМТП з залізничним і автомобільним транспортом з переробки вантажів, млн. тонн

	Роки						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Перероблено вантажів у порту, усього	10,2	10,3	13,7	13,5	14,8	14,8	15,8
у тому числі							
– за участю залізничного транспорту	10,1	9,9	13,2	12,4	13,6	14,0	14,2
– за участю автомобільного транспорту	0,1	0,4	0,5	1,1	1,2	0,8	1,6
Питома вага автотранспорту, %	1,0	3,9	3,6	8,1	8,1	5,4	10,1

Однак, актуальним для підсистеми транспортного виробництва є питання оптимізації управління вагонопотоками загальносітьового парку, з метою скорочення часу їхнього перебування на підприємстві, зниження оплати за користування вагонами, так як тривалість перебування вагонів “Укрзалізниці” на коліях металургійного комбінату коливається в широкому діапазоні – від 10 до 150 годин і більш, що свідчить про наявні резерви в організації вагонопотоків.

Встановлено, що підсистема транспортного обслуговування у МПТВ представлена центром фірмового обслуговування Донецької залізниці, який пропонує два види послуг: транспортні послуги, що є невід’ємною частиною процесу перевезення (навантаження, вивантаження і зберігання вантажів на колесах, транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів, забезпечення роботи вагового господарства, промивка вагонів), а також додаткові послуги (інформаційні, друкарські, рекламні). У 2005 році доходи від послуг транспортного сервісу склали 3,4 млн. грн., що у 2 рази більше, ніж у 2002 році, комплексний показник якості транспортного обслуговування клієнтів у 2005 році склав 78,41 %. За 2002-2005 роки Донецька залізниця отримала прибуток від надання послуг вантажовласникам майже у 3,8 млн. грн.

Діагностика системи управління транспортним процесом дала підстави виявити таку патологію як недостатню координованість дії металургійних підприємств (вантажовідправників), залізниці і МДМТП (вантажоотримувача); визначити передумови і підсумки впровадження єдиної диспетчерської зміни і Координаційної ради залізнично – морського транспортного вузла як суб'єкта управління мультимодальними перевезеннями.

У третьому розділі “Основні напрями удосконалення діяльністю транспортного вузла” визначена система цілей і місія розвитку промислового транспортного вузла, розроблено прогноз динаміки обсягу перероблення вагонів у мультимодальних перевезеннях МПТВ до 2010 року, застосовано матрицю SWOT для оцінки конкурентного середовища, розроблена тренд - модель еволюційного розвитку транспортного вузла третього покоління, визначені основні напрями удосконалення його організаційної структури управління, запропонована методика оцінювання ефективності удосконаленої системи управління діяльністю транспортного вузла.

Встановлено, що з метою задоволення вимог клієнтів та координації роботи транспортних, експедиторських, складських, страхових, інформаційних, екологічних, митних, прикордонних та інших структур у промисловому транспортному вузлі виникає об'єктивна необхідність організації сервісної інфраструктури та створення управлінських структур міжгалузевого характеру (рис.4).

Метою удосконалення управління діяльністю транспортного вузла як старшої системи є, по-перше, приведення організаційної структури системи управління у відповідність з вимогами господарського механізму, який формується на території промислового транспортного вузла; по-друге, розроблення якісно нових логістичних центрів управління і їх організаційних форм та структур; по-третє, раціоналізація взаємовідносин між логістичними центрами і учасниками інтегрованих логістичних систем, що виникають у регіоні тяжіння промислового транспортного вузла; по-четверте, зміцнення взаємозв'язків між підсистемами інтегрованої логістичної системи промислового транспортного вузла. Основні задачі удосконалення управління транспортним процесом у системі залізнично – морського вузла, де здійснюється взаємодія відправників (насамперед металургійних комбінатів), залізничної станції призначення Маріуполь - Порт і МДМТП це: а) організація ритмічної взаємодії видів транспорту у вузлі з промисловими підприємствами; б) розробка і виконання узгоджених графіків навантаження (насамперед металопродукцією) призначенням Маріуполь — Порт; в) планування і розподіл вантажопотоків за видами транспорту; г) розробка і виконання узгоджених графіків і розкладу руху суден, вагонів та автомобілів; д) забезпечення кращого використання рухомого складу за часом обігу, статистичним навантаженням іншими показниками; ж) оптимальна організація роботи вантажно – розвантажувальних машин під час перевалки вантажів; к) оперативне планування навантаження та вивантаження,

централізованого ввезення та ввезення вантажів у вузол з пріоритетом прямого варіанту перевалювання; л) оптимальний оперативний план контейнерних перевезень через вузол;





м) автоматизація оформлення комерційної документації; н) збір необхідної інформації та облік виконання основних вимірювачів роботи транспорту у вузлі у цілому; п) оптимальна організація праці і розподіл трудових ресурсів з метою підвищення продуктивності праці і зниження собівартості перевезення.

Для отримання прогнозу вагопотоків у мультимодальних перевезеннях використана трендова модель економічних процесів, представлених одномірними часовими рядами, що відображають внутрішню детермінацію об'єктів і явищ. При цьому була використана ретроспективна і сучасна інформація. Згідно тренду приріст вантажної роботи у 2005 році прогнозувався у 9,71 %, у 2006 році - 16, 47 %, а фактично склав відповідно – 3,09 % і 5,63 %. Так як, збільшення перероблення вагонів у МЗМТВ викликає необхідність збільшення пропускної здатності станції Маріуполь – Порт, а територія, за рахунок якої могли бути збільшені вантажні парки та маневрові райони станції, забудована, тому резервом збільшення пропускної здатності припортової станції може бути удосконалення організації перероблення вагонів за рахунок координації роботи вантажовідправників (переважно металургійних комбінатів), припортової станції і порту.

Внутрішня детермінація транспортного вузла більш стійка, її простіше ідентифікувати з використанням математичної моделі. Зовнішня детермінація визначається більшим числом факторів, тому необхідною умовою успішного розвитку і функціонування залізнично — морського транспортного вузла є урахування можливостей та загроз з боку зовнішнього середовища промислового транспортного вузла як старшої системи. На підставі проведеного SWOT – аналізу у роботі використана матриця SWOT для визначення конкурентної стратегії та розроблення тренд – моделі еволюційного розвитку МПТВ як транспортного вузла третього покоління. Моделювання діяльності МПТВ дозволило розробити стратегічну ціль, яка перестає бути лише бізнесом і перетворюється у місію МПТВ – стати рівним серед кращих на світовому транспортному ринку мультимодальних перевезень. Ця завзята ціль сформувалася завдяки МДМТП, який є ініціатором розбудови логістичної системи транспортного вузла (рис.5).

Для організації управління діяльністю транспортного вузла на принципах логістики у роботі запропоновано поетапно створити бізнес – альянс у площині координованого кооперування з метою об'єднання і координування тих видів діяльності, які пов'язані з матеріальними потоками, обміном інформацією на користь усіх партнерів по транспортно – логістичним ланцюгам з метою зниження логістичних витрат. На перших етапах центром такого бізнес – альянсу запропоновано віртуальне логістичне транспортне підприємство, яке буде створюватися заради обслуговування окремої угоди і припиняти свою дію після її завершення. На послідуючих етапах, коли бізнес – альянс стане довгостроковим і формальним, пропонується розбудова універсального транспортного логістичного центру (УТЛЦ), основною метою діяльності якого стане координація діяльності та об'єднання ресурсів ланок МПТВ, оптимізація логістичних витрат кожного

учасника, спрощення взаєморозрахунків між ними, розподіл отриманого прибутку.



У процесі узагальнення загальносвітових тенденцій у розвитку транспортних вузлів запропоновано створення регіонального логістичного розподільного центру (РЛРЦ) у місті Маріуполь на території колишнього військового аеродрому. РЛРЦ, як провайдер логістичних послуг, може бути вузько функціональним (аутсорсінг окремих задач), 3PL – провайдером (комплексний логістичний сервіс) або 4PL – провайдером (логістичним інтегратором повного циклу) у залежності від ступені інтегрованості з бізнесом замовників, кількістю логістичних функцій, що пропонуються, а також рівня доступу до міжнародних і регіональних ринків. Сьогодні в Україні та у Росії попит на якісні послуги 3PL – провайдерів значно перевищують пропозиції, а кількість міжнародних операторів і спектр їх послуг на цих ринках дуже обмежений. Тому такий логістичний проект може бути предметом особливого дослідження у рамках нової Міжнародної торгово – транспортної стратегії України та Інвестиційної Програми створення торгово – транспортної мережі “DOOR – TO – DOOR”.

У роботі запропонована методика оцінювання ефективності удосконаленої організації системи управління транспортним процесом. У загальному виді економічний ефект від створення логістичних структур управління у транспортному вузлі ( $E$ ) буде виникати як різниця суми економії транспортних витрат ( $\sum \Delta E_i$ ), приросту доходів від послуг логістичного сервісу ( $\sum \Delta D_j$ ) та витрат, пов'язаних з експлуатацією логістичних центрів і може мати вигляд:

$$E = \sum \Delta E_i + \sum \Delta D_j - \sum B_{лц} = (\Delta E_t + \Delta E_{yn} + \Delta E_{tz} + \Delta E_{zy}) + (\Delta D_{яп} + \Delta D_{зн}) - B_{лц} \quad (1)$$

де  $\Delta E_i$  – економія від скорочення технологічних простоїв, що визначається моделюванням процесу транспортування у транспортному вузлі;

$\Delta E_{yn}$  – економія умовно-постійних витрат у зв'язку з концентрацією технологічних процесів в окремих ланках транспортного вузла;

$\Delta E_{tz}$  – економія від скорочення простоїв транспортних засобів у чеканні обслуговування;

$\Delta E_{zy}$  – економія, отримана за рахунок концентрації управлінського персоналу у логістичному центрі;

$\Delta D_{яп}$  – приріст доходу, пов'язаного з розширенням і підвищенням якості послуг;

$\Delta D_{зн}$  – приріст доходу, пов'язаного з ростом продуктивності праці у підсистемах транспортного вузла;

$B_{лц}$  – витрати, які пов'язані з експлуатацією логістичних центрів

У роботі також запропоновано розглядати прямий і непрямий ефект від підвищення науково – технічного рівня технології доставки вантажу і управління транспортним процесом, галузевий і позагалузевий ефект при оцінюванні суспільної ефективності впровадження заходів по удосконаленню

управління транспортним процесом на принципах логістичного менеджменту. Ці пропозиції сприятимуть підвищенню привабливості транспортних вузлів при формуванні інвестиційних джерел для розбудови інфраструктури інтегральних логістичних систем.

## **ВИСНОВКИ**

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямів удосконалення технології та механізму управління діяльністю транспортного вузла в трансформаційній економічній системі в умовах глобалізації. Проведене дисертаційне дослідження дозволило отримати такі результати теоретичного і практичного характеру.

1. Доведено, що в умовах сучасної ринкової економіки транспортний процес являє собою якісно новий інтегрований процес, який поєднує у собі елементи транспортного виробництва, транспортного обслуговування і транспортно – логістичного сервісу.

2. Удосконалено визначення поняття “транспортний вузол” як складної просторової системи підприємств різних видів транспорту та інших господарюючих суб’єктів у межах торгово - промислового вузла, що спільно забезпечують задоволення потреб клієнтів у перевезенні вантажів;

3. Удосконалено класифікацію транспортних вузлів доповненням такої класифікаційної ознаки, як ступінь розвитку організації і управління транспортним процесом. У зв’язку з цим, усі промислові транспортні вузли диференційовано за трьома поколіннями.

4. Рекомендовано систему економічних відносин між суб’єктами діяльності транспортного вузла розглядати з позицій логістичної форми організації. З цією метою розроблено модель логістичної систем промислового транспортного вузла та модель логістичного ланцюга мультимодальних перевезень. Визначено передумови і підсумки впровадження єдиної диспетчерської зміни і Координаційної ради транспортного вузла як ланки мультимодальних перевезень.

5. Розроблено прогноз розвитку мультимодальних перевезень до 2010 року, матрицю SWOT – аналізу та тренд – модель еволюційного розвитку МПТВ як транспортного вузла третього покоління з місією – стати рівним серед кращих на світовому ринку мультимодальних перевезень.

6. Рекомендовано для координації дій з розбудови інфраструктури транспортного вузла третього покоління трансформувати Координаційну раду залізнично – морського вузла у Координаційну Раду адміністрацій суб’єктів ІЛС і представників муніципальних органів МПТВ і привести організаційну структури системи управління у відповідність з вимогами господарського механізму, який формується у Приазов’ї.

7. Запропоновано поетапно створити бізнес – альянс у площині координованого кооперування з метою об’єднання і координування тих видів діяльності, які пов’язані з матеріальними потоками, обміном

інформацією на користь усіх партнерів по транспортно – логістичним ланцюгам з метою зниження логістичних витрат.

8. Запропонована методика оцінювання ефективності удосконаленої системи управління діяльністю транспортного вузла з використанням логістичних технологій, що вплине на ефективність взаємодії промислових підприємств, залізниць, портів і збільшить конкурентні переваги національної транспортної системи при здійсненні транзитних і експортно-імпортних перевезень.

## **СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у наукових фахових виданнях:**

1. Волканова Н.Д. Приток инвестиций в Донецкий регион в связи с созданием СЭЗ // Проблемы разв. внешнеэк. связей и привлечения иностран. инвестиций: региональный аспект. Сб. науч. трудов. ДНУ, Ч.2.– Донецк.– 2001.– с.562-565.
2. Волканова Н.Д. Экономическая интеграция и развитие морских портов Украины // Проблемы разв. внешнеэк. связей и привлечения иностран. инвестиций: региональный аспект. Сб. науч. трудов. ДНУ, Ч.2.– Донецк.–2002.– с.669-672.
3. Волканова Н.Д. Удосконалення планування на залізничному транспорті // Менеджер: Вісник ДДАУ, №1(17). – Донецьк, 2002. – с.90 — 95.
4. Волканова Н.Д. Загальні тенденції країн з перехідною економікою та стан розвитку транспортного комплексу України // ДОНБАСС –ИНВЕСТ: Науч.-произв. журнал ДНУ, № 5-6. – Донецк, 2002.– с.101 –102.
5. Волканова Н.Д. Інтеграція українських залізниць до європейської транспортної системи // Проблемы развития внеш. эк. связей и привлечения иностран. инвестиций: региональный аспект. Сб. науч. трудов. ДНУ, Ч.1.– Донецк.–2003.–с.199- 201.
6. Волканова Н.Д. Перспективи розвитку мариупольського транспортного вузла у зв'язку зі створенням СЕЗ “Азов” // Проблемы разв. внешнеэк. связей и привлечения иностран. инвестиций: региональный аспект. Сб. науч. трудов. ДонНУ, Ч.2.– Донецк.–2004.–с.727- 730.
7. Волканова Н.Д. Еволюція транспортних вузлів на основі утворення логістичних систем // Вісник економіки транспорту і промисловості. Зб. наук. статей УкрДАЗТ. – Харків. –2004. – с. 78-82.
8. Волканова Н.Д. Економічна природа транспортного процесу і транспортного продукту в сучасних умовах // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія “Економіка і управління”. – Вип.6 – Київ. – 2004. –.80-87.
9. Волканова Н.Д. Проблеми розвитку транспортного вузла як об'єкта управління // Менеджер: Вісник ДДУУ, №1(31).– Донецьк, 2005.– с.161-168.
10. Дикань В.Л., Волканова Н.Д. Використання логістичних технологій в управлінні транспортним процесом у транспортному вузлі // Вісник економіки транспорту і промисловості. Зб. наук. статей УкрДАЗТ. – Вип. №11. – Харків. –2005.– с. 11-14.

11. Волканова Н.Д. Удосконалення управління транспортним процесом у Маріупольському промисловому транспортному вузлі // Проблемы разв. внешнеэк. связей и привлечения иностран. инвестиций: региональный аспект. – Сб. науч. трудов. Ч.3. Донецк: ДонНУ, 2007.-с. 1242-1250.

#### **Статті у наукових виданнях:**

12. Дикань В.Л., Пыпко Н.Д. (Волканова Н.Д.) Цели и задачи создания свободных экономических зон в мировом хозяйстве // Вісник ХНУ ім. В.Н. Каразіна. Організаційно – економічні умови і механізм розвитку економіки України –Х.: Основа. – 1999. – № 451. – с.271 – 279.

13. Волканова Н.Д. Комерціалізація діяльності флоту і логістична модель розвитку транспортно-дорожнього комплексу України // Збірник наукових праць. Вип.1 (4). – Севастопольський ВМІ ім. П.С.Нахімова, 2004. – с. 281-283.

#### **Тези доповідей у матеріалах науково – практичних конференцій:**

14. Волканова Н.Д. Критерії оцінювання конкурентноздатності транспортно – логістичних систем // Тези доповідей науково-методичної конференції ДонІЗТ “Пріоритети і проблеми сучасної освіти – Донецьк.-2004. - с.49-51.

15. Волканова Н.Д. Сучасний стан і перспективи використання логістичних технологій в управлінні транспортним процесом у транспортному вузлі // Проблеми економіки транспорту. Тези доповідей IV Міжнародної наук. конференції. Дніпропетровськ: ДІПТ. – 2005. – с.35.

16. Волканова Н.Д. Аналіз внутрішнього середовища окремих підсистем Маріупольського промислового транспортного вузла як ланок логістичної системи // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління. Тези доповідей третьої науково - практичної конференції. – Серія “Економіка і управління”. – К.: КУЕТТ. – 2005. – с.55-57.

17. Волканова Н.Д. Розроблення стратегії розвитку транспортного вузла змішаного типу // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы научно – практической конференции. К.: КУЭТТ, 2006. – с.17-18.

18. Волканова Н.Д. Стратегія розвитку Маріупольського промислового транспортного вузла у зв'язку з утворенням логістичної системи мультимодальних перевезень // Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту Тези доповідей 67 Міжнародної науково-практичної конференції. – Дніпропетровськ: ДІПТ, 2007. – с. 318-319.

19. Волканова Н.Д. Проблеми розбудови логістичної системи мультимодальних перевезень у Маріупольському промисловому транспортному вузлі // Проблеми економіко – математичного моделювання морських транспортних технологій. Маріуполь: АМІ ОНМА.–2007.– с.137-144.



## АНОТАЦІЇ

### **Волканова Н.Д. Управление діяльністю транспортного вузла. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2007.

Дисертація присвячена вирішенню проблеми теоретичного обґрунтування нової ролі транспортних вузлів як логістичних центрів вантажно-інформаційного транспортного коридору у контексті еволюції економічної природи транспортного процесу та розроблення міжнародної торгово – транспортної стратегії України, яка передбачає поставки товарів на умовах “від дверей до дверей”, а також “точно в строк”, та розроблення моделі ефективної системи управління транспортним процесом у транспортному вузлі на основі розбудови інфраструктури транспортно – логістичного сервісу та утворення організаційної системи транспортно – логістичного обслуговування.

Для визначити місії і стратегії Маріупольського промислового транспортного вузла на ближню і дальню перспективу використано імітаційну модель інтегрованої логістичної системи мультимодальних перевезень у залізнично – морському сполученні, побудовано тренд – модель еволюційного розвитку МПТВ як вузла третього покоління.

Одержані наукові положення висновки і рекомендації є достовірними, що підтверджується мотивованим використанням загальноприйнятих методів: системний комплексний підхід, системний аналіз, статистичні методи обробки інформації, метод економічного моделювання та прогнозування у сфері економіки, метод SWOT-аналізу, а також положеннями законодавчої і нормативної бази.

**Ключові слова:** транспортне виробництво, транспортне обслуговування, транспортно – логістичний сервіс, промисловий транспортний вузол, логістичний ланцюг, інтегрована логістична система доставки вантажу, універсальний транспортно логістичний центр, коефіцієнт компромісів, галузевий та позагалузевий ефект.

### **Волканова Н.Д. Управление деятельностью транспортного узла. – Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2007.

Диссертация посвящена решению проблемы теоретического обоснования новой роли транспортных узлов как логистических центров грузо-информационного транспортного коридора в контексте эволюции экономической природы транспортного процесса и разработки международной торгово – транспортной стратегии Украины, которая предусматривает поставки товаров на условиях «от двери до двери», а также «точно в срок», и разработки модели эффективной системы управления деятельностью транспортного узла на основе обустройства инфраструктуры транспортно – логистического сервиса и создания организационной системы транспортно – логистического обслуживания.

Проанализированы изменения, которые произошли в экономической природе транспортного процесса в развитой рыночной экономике промышленно – развитых стран. Установлено, что в трансформационной экономической системе Украины в условиях глобализации транспортный процесс соединяет в себе элементы транспортного производства, транспортного обслуживания и транспортно – логистического сервиса, что существенно влияет на управление деятельностью транспортных узлов смешанного типа, которые обслуживают международные транзитные грузовые потоки. В связи с этим предложено рассматривать транспортный узел как сложную организационно – экономическую пространственную систему предприятий различных видов транспорта и других хозяйствующих субъектов в границах торгово-промышленных узлов, которые совместно обеспечивают удовлетворение потребностей клиентов в перевозках грузов.

Для решения задач усовершенствования управления деятельностью транспортного узла в указанных условиях была избрана логистика как методология процесса сквозной организационно – аналитической оптимизации сложных целенаправленных потоково - процессных видов деятельности.

Анализ деятельности транспортного узла, как звена логистической системы, был проведен на материалах Мариупольского промышленного транспортного узла (МПТУ), который является одним из лидеров в переработке сухих грузов в экспортно-импортных и транзитных перевозках, а также в силу своего географического положения является самым перспективным транспортным комплексом для Юго-Восточной Украины. В результате анализа было установлено, что логистической формой организации деятельности МПТУ является мультимодальная система доставки металлогрузов, в которой основными звеньями логистической цепи являются металлургические комбинаты, расположенные на Юго – Востоке Украины, Донецкая железная дорога и Мариупольский государственный морской торговый флот.

Диагностика системы управления транспортным процессом в МПТУ дала основания выявить такую патологию как недостаточную согласованность действий металлургических комбинатов, железной дороги и порта в использовании парка вагонов «Укрзализныци», что существенно

увеличивает транспортные издержки и снижает конкурентоспособность транспортного узла.

Проведенные теоретические исследования и обобщение практического опыта МПТУ, позволили сделать вывод о том, что усовершенствование управления деятельностью транспортного узла должно осуществляться поэтапно, комплексно и быть адекватным преобразованиям, которые происходят в экономике Украины, учитывать объективные закономерности развития концентрации, специализации и информатизации в управлении, отвечать уровню развития организационно – экономической системы, которая сложилась в промышленном транспортном узле.

В связи с этим в диссертационной работе предложено поэтапно создать бизнес-альянс в плоскости координационного кооперирования с целью объединения и координации тех видов деятельности, которые связаны с материальными потоками, обменом информацией на пользу всех партнёров по транспортно – логистической цепи с целью снижения логистических издержек. На первых этапах центром такого бизнес-альянса предложено использовать виртуальное логистическое транспортное предприятие, которое будет создаваться для обслуживания отдельного договора о поставке грузов и приостанавливать свою деятельность после его завершения. На последующих этапах, когда бизнес-альянс станет долгосрочным и формальным, предложено обустройство универсального транспортного логистического центра, основной целью которого станет транспортировка грузов на логистических принципах, объединение ресурсов всех звеньев торгово – промышленного транспортного узла, оптимизация логистических издержек каждого участника, упрощение взаимозачетов между ними, распределение полученной прибыли. В качестве инфраструктуры, обеспечивающей предоставление услуг логистического сервиса предложено на территории транспортных узлов создавать распределительные логистические центры, которые будут выполнять функции логистических интеграторов.

Предложена методика оценивания эффективности усовершенствованной системы управления деятельностью транспортного узла, которая включает оценку общей экономии транспортных затрат при создании логистического центра, рассмотрение прямого и непрямого эффекта от повышения научно – технического уровня технологии управления транспортным процессом, отраслевой и внеотраслевой эффект при оценке общественной эффективности внедрения подходов по усовершенствованию управления транспортным процессом на принципах логистического менеджмента.

**Ключевые слова:** транспортное производство, транспортное обслуживание, транспортно – логистический сервис, промышленный транспортный узел, логистическая цепь, интегрированная система доставки грузов, универсальный транспортно логистический центр, коэффициент компромиссов, отраслевой и внеотраслевой эффект.

**Volkanova N.D. The management at transport junction. - Manuscript.**

Dissertation on competition of candidate of economics on specialty 08.00.03 – economics and management of the national economy. The Ukrainian State Academy for Railway transport, Kharkov, 2007.

The Thesis is devoted to the solution of the two basic problems. Firstly, it is devoted to the theoretical substantiation of the new role of transport junction as logistic centers of the transport process and working out the international commercial and transport strategy of Ukraine, which suggests goods supplies under the conditions “door-to-door “and “by the date fixed “. Secondly, it is devoted to working out the model of an effective system, of the transport process management at railway junctions on the base of transport and logistic service infrastructure formation and creation the organists system of the transport and logistic servicing.

The received scientific facts, conclusions and recommendations are reliable that is confirmed with the motivated usage of generally accepted methods such as systems complex approach, systems analysis, statistic methods of information processing, methods of economic modeling and forecasting in the economics, method of SWOT- analysis and the rules of the legislative and normative base.

**Key words:** transport industry, transport servicing, transport and logistic service, industrial transport junction, logistic chain, integrated logistic system of goods delivery, universal logistic center, compromise coefficient, branch and extra branch effect.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України.

**Науковий керівник:** доктор економічних наук, професор,  
**Дикань Володимир Леонідович,**  
Українська державна академія залізничного транспорту  
Міністерства транспорту і зв'язку України,  
завідувач кафедри “Економіка, організація та управління  
підприємством”

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
Шинкаренко Володимир Григорович,  
Харківський національний автомобільно – дорожній  
університет Міністерства освіти і науки України,  
завідувач кафедри “Менеджмент”

доктор економічних наук, професор  
**Ларіна Рена Рінатівна,**  
Донецький державний університет управління Міністерства  
освіти і науки України,  
завідувач кафедри “Логістика”

Захист відбудеться 14 грудня 2007 року о 13 годині 00 хвилин на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, аудиторія 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7 аудиторія 2.209.

Автореферат розіслано \_\_\_\_\_ листопада 2007 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

**Волканова Надія Данилівна**

# **УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

## **Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук**

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Маковоз О.В.

Підписано до друку 12.11.2007 р.

Формат паперу 60\*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,9. Обл.-вид. Арк. 1,25.

Замовлення № . Тираж 100.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

61050, м. Харків – 50, майдан Фейєрбаху, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків – 50, майдан