

імпульс науково-технічному розвитку і вдосконаленню технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня.

Реалізація проектів високошвидкісних залізниць матиме загальноекономічне значення та позитивно впливатиме на зайнятість і продуктивність праці, темпи регіонального розвитку та ділову активність у країні. Загалом можна виділити наступні зовнішні ефекти: ефект агломерації, який проявляється у покращенні сполучення між адміністративними центрами та периферійними районами, що сприяє централізації ринку праці та концентрації трудових ресурсів; збільшення зайнятості населення; ефекти регіонального розвитку, які проявляються у підвищенні привабливості віддалених регіонів, їхнього економічному розвитку; збільшення інвестиційної привабливості країни з погляду прямих іноземних інвестицій; розвиток туризму; будівництво нових підприємств; розвиток бізнесу в супутніх сферах діяльності; ефект від зайнятості в будівництві, підвищення надійності транспортних пасажирських перевезень; зростання завантаженості виробничих потужностей промислових підприємств; підвищення кваліфікації вітчизняних будівельних і проектних організацій.

УДК 331.108.2:656.2

### **УДОСКОНАЛЕННЯ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ**

*Токмакова І.В., д.е.н. доцент,  
Кузуб А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Проблема підвищення швидкості перевезень пасажирів та вантажів є сьогодні актуальною з багатьох причин. По-перше – це

можливість інтеграції залізничної галузі у Європейську транспортну систему. По-друге – це здатність до підвищення конкурентоспроможності галузі і прагнення опанування більшого сегменту національного транспортного ринку, стимулювання попиту на транспортні послуги й підвищення показників ефективності господарської й фінансової діяльності залізниць. Третє – впровадження швидкісного руху вимагає приведення залізничних шляхів та всієї інфраструктури до європейських стандартів.

Впровадження швидкісного залізничного транспорту потребує вдосконалення управління за допомогою кадрових ресурсів. Робота з керівними кадрами всіх рівнів повинна виходити з довготривалості та наступності цілей, з нової якості завдань. Саме тому особлива роль у кадровій політиці відводиться розвитку управлінських кадрів галузі, заснованої на програмах управління кар'єрою керівників, які передбачають індивідуальне планування кар'єри кожного працівника з урахуванням потреб організації, облік якостей кандидата на висунення; оптимальне узгодження різних стимулів і гарантій з перспективою просування по службі. При підборі співробітників на керівні посади акцент повинен зміщуватися у бік їх здатності і готовності брати на себе нові й складніші завдання, а отже, і відповідальність.

До числа основних вимог до кадрової політики відносяться: перехід від переважно адміністративних методів управління персоналом до використання економічних, соціальних і морально-психологічних стимулів; цілеспрямована підготовка необхідних для залізничного транспорту кадрів; розробка системи науково обґрунтованого вивчення здібностей і схильностей працівників, їх професійного і посадового просування; якісно новий зміст діяльності служб управління персоналом; організація участі трудящих в управлінні на засадах соціального партнерства.

Формована структура управління на залізничному транспорті неможлива без створення єдиної корпоративної автоматизованої системи управління людськими ресурсами, яка дозволить ефективно розв'язувати такі задачі: визначати стратегію управління персоналом; формувати

і планувати розвиток трудових ресурсів галузі; забезпечити взаємодію різних рівнів управління персоналом; розробити методи управління мотивацією трудових ресурсів; оптимізувати витрати на розвиток персоналу. Основними виконавцями рішень з проблем кадрової політики в галузі є перші керівники різних рівнів та працівники кадрових підрозділів. У цьому зв'язку постає питання про необхідність внутрішньої реорганізації служб управління персоналом, поліпшенні їх якісного складу, підвищенні професійного статусу представників кадрового менеджменту та змісту закріпленої за ними професійної діяльності. Перш за все необхідно аналізувати систему підготовки кадрів, порядок просування їх по службі і джерела поповнення керівних кадрів підприємства та фахівців.

Таким чином, в умовах впровадження швидкісного руху необхідно удосконалення кадрової політики, в першу чергу, в напрямку забезпечення галузі висококваліфікованими кадрами.

УДК 656.027 (477)

## **РОЛЬ ВИСОКОШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНІВ**

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент  
(УкрДУЗТ)*

Високошвидкісний залізничний транспорт вирішує ті ж завдання, що і транспорт з традиційною швидкістю руху, а саме: задоволення потреб населення і підприємств в перевезеннях; сприяння економічному і соціальному розвитку держави, підвищення ефективності функціонування державного механізму; підвищення обороноздатності країни; розвиток культури, підвищення історичного і духовного рівня життя населення; зміцнення позицій держави на світовому ринку; розвиток міжнародної співпраці.

Більш високі швидкості руху дозволяють вирішити перераховані завдання у

більше стислі терміни. Окрім цього, при розвитку високошвидкісного руху необхідно враховувати сучасні реалії.

Якщо говорити про задоволення культурних потреб населення, то необхідно враховувати соціально-демографічні процеси. Сьогодні в країні росте питома вага літніх людей. З початку 90-х років ХХ століття питома вага населення у віці 60 років і більше у загальній чисельності постійного населення зросла з 30,3 % до 37,4 %.

Літні люди дуже часто фінансово незалежні: на заході їх називають "сиві відпочивальники, що мають гроші". У світі кількість літніх людей постійно збільшується. Вони є однією з найбільш мобільних частин населення розвинених країн, подорожі стають їх улюбленим хобі. У нашій країні значна частина літніх людей не мають високих грошових доходів, але деякі з них вже сьогодні можуть собі дозволити відпочинок у вигляді туристичних поїздок.

Окрім цього в країні росте чисельність самотніх і бездітних людей, що закладає основи для формування нової культури поведінки у вихідні дні. Так, якщо у 1990 році питома вага самотніх людей складала 15,2 % від загальної чисельності населення, то у 2015 році цей показник склав 22,8 %. Такі люди віддають перевагу путівкам вихідного дня, поїздки за місто і т. п. Цей факт теж необхідно враховувати при формуванні планів розвитку пасажирського комплексу.

У будь-якому випадку розвиток пасажирських перевезень повинен враховувати запити споживачів: встановлення диференційованих цін, що дозволить змістити частину попиту з пікового часу на періоди затишшя (що дуже важливе для транспорту, враховуючи нерівномірність перевезень); можливість навмисно культивувати попит в періоди його спаду; надання додаткових послуг в якості альтернативи для очікування своєї черги клієнтів в періоди максимального попиту. Для транспорту це також актуально і, передусім, утілюється в роботі вокзальних комплексів; систему попередніх замовлень квитків для управління рівнем попиту.

З боку пропозиції стратегічні підходи в досягненні взаємозв'язку з попитом повинні включати: в періоди максимального попиту можна притягати тимчасових службовців. Для транспорту - це організація додаткових