

Э. Д. Тартаковский, С. Г. Грищенко, Ю. Е. Калабухин, А. П. Фалендыш. – Л.: Ноулидж, 2011. – 174 с.

7. Тартаковский Э. Д. Оценка жизненного цикла / Э. Д. Тартаковский, А. П. Фалендыш, Ю. Е. Калабухин, С. Г. Грищенко // Локомотив-информ. – 2013. – №2(80). – С. 56-60.

8. Калабухин Ю. Е. Теоретичні положення визначення вартості життєвого циклу тягового рухомого складу / Ю. Е. Калабухин // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 24. – С. 221–225.

9. Калабухин Ю.Е. Теоретичні положення оновлення тягового рухомого складу з урахуванням життєвого циклу / Ю.Е. Калабухин, Е.Д. Тартаковський // Зб. наукових праць. – Х. : УкрДАЗТ. – 2009. – Вип. 111. – С. 106-120.

УДК 656.821:656.

### ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Сьогодні на залізничному транспорті України відбуваються масштабні структурні перетворення, які докорінно міняють діючий механізм його функціонування, формують нову ідеологію роботи галузі, транспортний ринок і нові взаємовідносини між учасниками ринку.

Побудова системи управління залізницями в умовах їх реформування вимагає адекватного підходу до створюваного комплексу і цільової моделі ринку залізничних перевезень в нашій країні.

Якщо в промислово розвинених країнах цей процес був еволюційним, то країнам з перехідною економікою властиві численні труднощі громадських, економічних і організаційних стосунків [1].

Нині не лише організація управління, але і старі традиційні методи господарської діяльності повинні поступово замінюватися новими підходами, пов'язаними з вимогами ринку.

Як відомо, основною метою структурної реформи залізничного транспорту України є забезпечення зростаючих потреб в об'ємах і якості перевезень на основі оновлення виробничо-технічної бази та посилення мотивації

працівників залізничного транспорту.

Особливості реформування полягають не лише в зміні форм власності, але і в зміні усієї архітектури управління.

Побудова системи управління в умовах реформування вимагає адекватного підходу до створюваного комплексу і цільової моделі ринку залізничних перевезень.

Реформування системи управління на залізничному транспорті України не повинно означати усунення держави від регулювання економічних процесів в галузі, загальних норм і правил функціонування учасників транспортного ринку.

Сьогодні, в процесі тривалого реформування залізничного транспорту України йде процес організації взаємодії між різними ланками управління в нових умовах, тим самим змінюючи колишні зв'язки підрозділів на усіх рівнях.

Це викликано тим, що залізниця, працюючи в ринковому середовищі, має бути до неї абсолютно адекватно адаптована. Колишня структура залізничного транспорту була органічною частиною соціалістичної економіки, але для успішної роботи в ринку ця система потребує цілого ряду принципів перетворень.

Залізничний транспорт впливає на роботу інших видів транспорту передусім на конкурентних ринках перевезень, а також і в інших секторах ринку, де застосування економічних та технічних засобів і передових технологій послужить основою зниження поточних витрат і забезпечення безпеки перевезень [1-2].

Транспортна система, що забезпечує істотне зниження транспортних витрат в кінцевій ціні продукції, - важливий резерв підвищення економіки України, підвищення конкурентоспроможності виробників і перевізників на внутрішніх і міжнародних товарних ринках.

Залізничний транспорт, таким чином, стає важливим інструментом динамічного розвитку економіки країни, підвищення ефективності виробництва, рішення соціальних проблем суспільства, інтеграції економіки і транспорту як однієї з базових галузей в європейську і світову господарську і транспортну системи.

Остання обставина у зв'язку з прискоренням глобалізаційних процесів стає однією з найважливіших мотиваційних умов, що визначають розвиток транспортної системи країни.

Різні види транспорту, працюючи в

єдиному економічному і соціальному середовищі як елементи єдиної транспортної системи України, внаслідок певних економічних і соціальних відмінностей, власних техніко-економічних особливостей, мають в забезпеченні транзитних потреб неоднакову значущість в обслуговуванні потреб населення і економіки в перевезеннях. Це зовсім не зменшує ролі кожного з них в рішенні загальної задачі - повному і ефективному забезпеченні транспортних потреб України [2-3].

Реформований залізничний транспорт України повинен стати найважливішою надійною і ефективною функціонуючою ланкою єдиного транспортного комплексу України.

Усі перетворення потрібно розглядати з двох позицій:

- економічна доцільність;
- не порушення технологічної стійкості залізничного транспорту.

Необхідно працювати відповідно до закону раціонального ведення бізнесу, чітко знати свої витрати і доходи по кожному виду діяльності, уміти гнучко реагувати на попит, бути клієнтоорієнтованою компанією.

Для цього необхідно вирішити цілий комплекс завдань, найважливішими з яких є:

- забезпечення необхідної правової бази функціонування залізничного транспорту України в умовах ринкової економіки;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення виробничо-технічної бази галузі;
- забезпечення фінансової прозорості усіх видів діяльності;
- створення механізмів зацікавленості у ефективній роботі на усіх рівнях.

#### Список використаних джерел

1. Значение железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://scbist.com/wiki/8764-znachenie-zheleznodorozhnogo-transporta.html>.

2. Затонацька Т.Г. Розвиток транспортного сектору економіки України: існуючий стан та європейський досвід [Електронний ресурс] / Т.Г. Затонацька // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n1.html>

3. Стратегические направления развития транспорта в Украине / [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://transport-journal.com/news/stratycheskye-napravlenyya-razvytyyya-transporta-v-ukrayne/>

УДК 330.342.142

## НАУКОВО-ТЕХНІЧНИЙ ПРОГРЕС ТА ТРАНСПОРТ

*Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Сьогодні науково-технічний прогрес став невід'ємною складовою господарчої діяльності людини, коли докорінно змінюються продуктивні сили, структура промисловості та взагалі виробничі відносини. Транспорт є важливою галуззю матеріального виробництва, бо поєднує виробника зі споживачем, коли продовжує процес виробництва у сфері обігу, доставляючи продукцію на ринки збуту. Тому транспорт потребує постійного оновлення відповідно до змін у виробничій сфері.

З одного боку сам науково-технічний прогрес змінював транспортну систему, коли наукові винаходи призводили до появи нових видів транспорту, наприклад, під час II НТР, поява автомобілів і т.і. З іншого боку впровадження результатів науково-технічного прогресу на транспорті призводить до збільшення пропускної здатності транспортних шляхів, збільшення місткості і швидкості пересувань. Впровадження науково-технічних розробок на залізничному транспорті є величезним ресурсом для підвищення ефективності залізничного бізнесу, а також запорукою розвитку всієї національної економіки. Будівництво залізниць позитивно впливало на соціально-економічний розвиток даної території: починала розвиватись промисловість, з'являлися міста, зростав рівень життя населення.

Сьогодні створена світова транспортна система. Загальна її протяжність перевищує 35 млн. км, з них залізниць - 1,2 млн. км. Внаслідок науково-технічного прогресу змінився розподіл праці між видами транспорту: значення залізничного стало зменшуватися на користь більш "мобільного" автомобільного та дешевшого трубопровідного. Морський транспорт продовжує забезпечувати 75% міжнародних вантажних перевезень, але втратив свої позиції у пасажироперевезеннях, за винятком туристичних. Найшвидше зростають перевезення пасажирів авіаційним транспортом, хоча у пасажиробігу він ще значно поступається автомобільному.

На території нашої країни існує дуже розгалужена мережа залізничного транспорту, що робить його значущим у всій системі