

2. Виханский О.С. Менеджмент: человек, стратегия, организация, процесс: учебное пособие [Текст] / О.С. Виханский, А.И. Наумов. - М.: МГУ, 1995.- 416 с.

3. Гетьманенко О. В. Особливості системи стимулів праці та мотиваційних процесів у залізничній галузі в період трансформації економіки України [Текст] / О.В. Гетьманенко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. — 2008. - Вип. 22. — С. 194 — 197.

4. Колот А. М. Мотивація персоналу : підручник [Текст] / А. М. Колот. – 2-ге вид., без змін. – К. : КНЕУ, 2006. – 340 с.

5. Цветаев В.М. Управление персоналом [Текст] / В.М. Цветаев. – СПб: Питер, 2002. – 563 с.

6. Бовыкин В.И. Новый менеджмент: (управление предприятием на уровне высших стандартов; теория и практика эффективного

управления) [Текст] /В.И. Бовыкин. — М.: ОАО "Издательство "Экономика", 1997. — 368 с.

7. Турчина С.Г. Кадрове забезпечення та якісний склад персоналу в сільськогосподарських підприємствах [Текст] / С.Г. Турчина // 36. наук. праць Луганського НАУ. Серія екон. наука.– 2002. №14/26.– С. 311-314.

8. Авраменко М.С. Оцінка ефективності формування кадрового потенціалу системи споживчої кооперації України [Електронний ресурс]/ М.С. Авраменко. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/inek/2011_5/311.pdf.

9. Коваль Л.В. Проблеми оцінювання якості людського потенціалу підприємства [Електронний ресурс] /Л.В. Коваль. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Menegment/2012_722/20.pdf.

Анотація. Уточнено задачі мотивації персоналу підприємств залізничного транспорту в умовах реформування і внесені пропозиції по формуванню системи мотивації персоналу підприємств.

Ключевые слова: мотивація, персонал, імідж, людський капітал, оцінка.

Summary. Clarified task motivation of rail transport in terms of reform and made proposals on formation of system of staff motivation enterprises.

Keywords: motivation, personnel, image, human capital, assessment.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єрмоленко О.А.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Сухорукова Т.Г.*

УДК 330.46:625.17

ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ КОЛІЙНИМ ГОСПОДАРСТВОМ ПРИ ЗАПРОВАДЖЕННІ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто основні передумови створення відокремленого підрозділу у структурі управління колійним господарством при запровадженні швидкісного руху в нашій країні.

Ключові слова: залізнична мережа, колія, організація, швидкісний рух.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасні економічні реалії відображаються на всіх сферах діяльності, а транспорт, як складова переміщення матеріальних благ від виробника до споживача, досить чутко реагує на будь-які зміни в економіці.

На роботу залізничного транспорту нашої країни значний вплив має ситуація, котра склалася в галузі перевезень, як в Україні, так і за її межами, тому правильне планування та організація роботи всіх господарств галузі дозволить «Укрзалізницю» ефективно та надійно функціонувати на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Питаннями присвяченим ефективній та надійній роботі залізничного транспорту і, зокрема, колійного господарства, як основи його функціонування займається низка провідних вчених і практиків, а саме Богомолова Н.І., Пашенко Ю.С., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М., Курган М.Б., Корженевич Д.М., Бараш Ю.С., Сич Е.М., Демченко М.А. та ін. [1-4]. Та вже ж такі, залишаються недостатньо розкритими питання присвячені організації управління колійним господарством за умов запровадження швидкісного руху та розподілу колій для пропуску

Проблеми транспортного комплексу України

переважно пасажирських та вантажних потягів, що і визначало *мету статті*.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Головною організаційною ланкою залізничного транспорту виступають залізниці, що розглядаються як комплекс інженерних споруд, призначених для пропускання вантажних та пасажирських потягів із установленою швидкістю.

Керівництво всіма підприємствами залізничного транспорту, котрі виконують перевезення пасажирів та вантажів, здійснюють нагляд за рухомим складом, коліями, спорудами, які входять до його соціальної інфраструктури (заклади охорони здоров'я, культури та ін.), та інших підприємств, закладів, організацій, що забезпечують функціонування даного виду транспорту здійснює Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») (рис. 1)

Колійне господарство є однією з головних складових залізничного транспорту. До його інфраструктури відноситься сама колія, господарські і виробничі підрозділи, котрі забезпечують безперерйну роботу залізниць, а саме: проводять реконструкцію залізничних магістралей з укладанням стрілочних переводів на залізобетонних брусах, готують колію для підвищення швидкостей руху потягів на напрямках міжнародних залізничних транспортних коридорів, ефективно ведуть машинізоване поточне утримання безстикової колії, в тому числі з довгими рейковими плітками, підвищують терміни служби елементів верхньої будови колії, використовують нові ресурсозберігаючі технології при ремонтах колії та ін.

Вище управління колійним комплексом здійснює Головне управління колійного господарства «Укрзалізниця» (ЦП).



Рис. 1. Структура Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»)

ЦП безпосередньо підвідомчі служби колії всіх залізниць «Укрзалізниця»: Південно-Західної, Південної, Придніпровської, Одеської, Львівської і Донецької, і кожна має свою службу колії (П). Служби колії залізниць теж підпорядковані і начальникам залізниць, як і будь-які інші служби залізниць.

Службі колій, у структурній організації колійного господарства підпорядковуються структурні підрозділи (рис. 2):

- дистанція колії (ПЧ), яка здійснює контроль за технічним станом і виконанням робіт поточного утримання колії. ПЧ - головні лінійні підприємства на залізницях, що займають 250-600 км; кожне розділено на 3-5 дільниць (ПЧУ), які

очолюють начальники дільниць. Кожна дільниця розділена на околотки (ПД), які очолюють колійні майстри. І на кінець остання, сама нижня ланка – лінійна бригада (ПДБ), яка складається з 5-8 чоловік;

- колійно-машинна станція (КМС), яка забезпечує виконання періодичних ремонтів колії;

- дистанція лісозахисних споруд (ПУЛ) – відповідає за утримання лісосмуги в межах смуги відводу і паркової зони в межах станцій;

- рейкозварювальний комплекс (РЗП), що займається виготовленням безстикових рейкових ліній довжиною до 800 м, створенням довгих безстикових рейкових литок в польових умовах, ремонтом рейок і металевих частин стрілочних переводів в стаціонарних і польових умовах;

Проблеми транспортного комплексу України

- заводи залізобетонних шпал (ЗБШ);
 - шпало-просочувальні заводи (ШПЗ), що займаються просочуванням дерев'яних шпал антисептиками;

- щебелеві заводи і пісочні кар'єри, що виготовляють щебелеву продукцію і пісочний баласт;
 - ремонтні колійні майстерні, які ремонтують колійну техніку, механізми і інструменти.

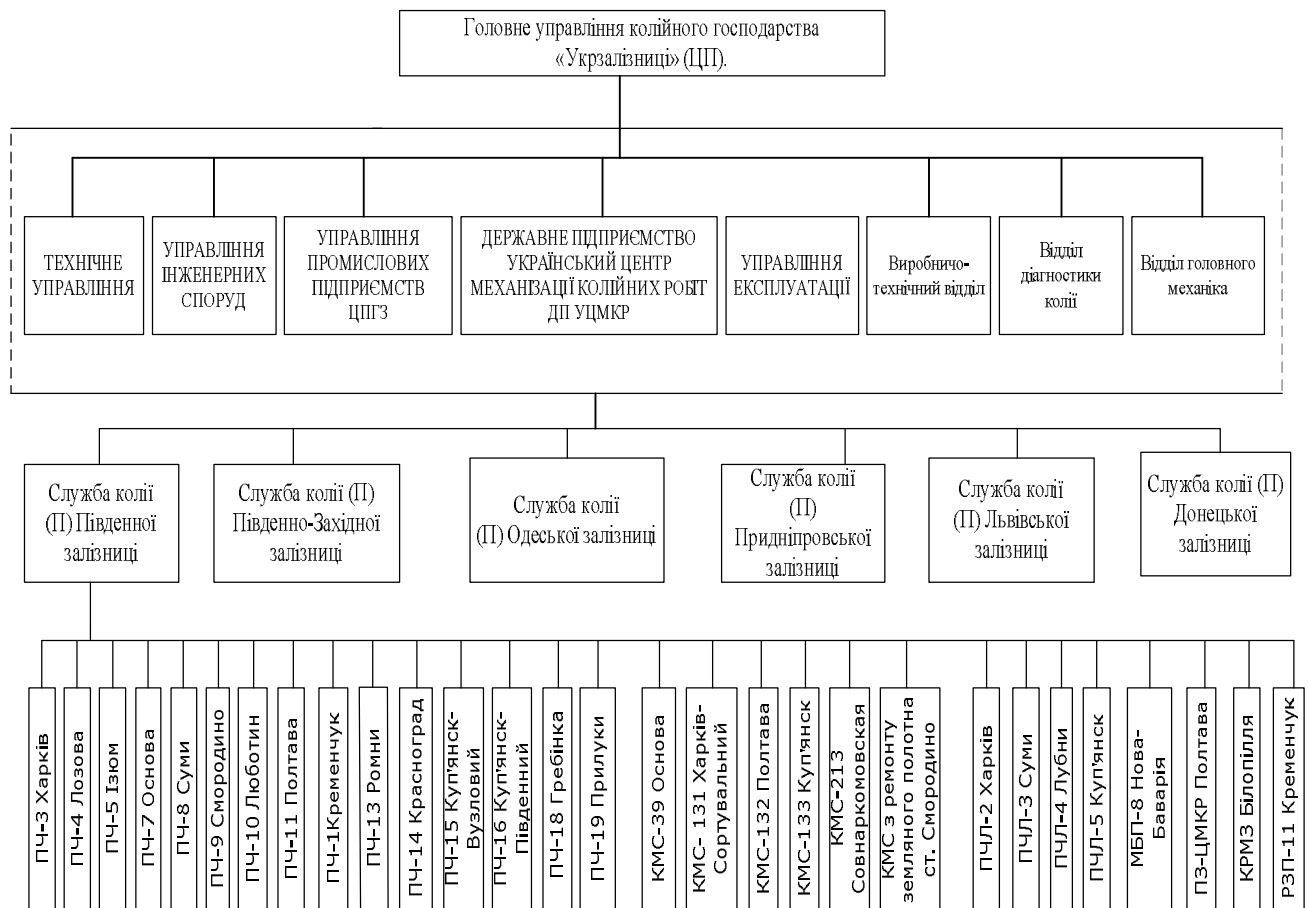


Рис. 2. Структура Головного управління колійного господарства «Укрзалізниця»

Дистанція колії є головним господарським підрозділом колійного господарства, діяльність якої спрямована на виконання всього обсягу робіт з поточного утримання колії та споруд. До основних виробничих підрозділів ПЧ відносять: механізовані бригади і ланки для виконання робіт з поточного утримання колії; спеціалізовані бригади для виконання робіт з ремонту земляного полотна, штучних споруд, стрілочних переводів та ін.; механізовані колійні ремонтні колони та бригади для виконання тих видів ремонту, які доручаються дистанції колії [5].

Така організаційна структура колійного господарства (рис. 2) досить ефективно і надійно здійснює ремонт та поточне утримання залізничної мережі, але за нових умов функціонування залізничного транспорту вона не в змозі виконати всі покладені на неї зобов'язання по забезпеченню безпечного та якісного утримання залізничної мережі. Адже, запровадження швидкісного руху, як одиницею із напрямів ефективного розвитку

залізничного транспорту призвело до змін у підходах ведення колійного господарства. Тому що, для продуктивного функціонування залізничної галузі провести роботи з модернізації та оновлення залізничної колії, як основи стабільного та безпечного руху потягів по всій території нашої країни. Але оновити всю залізничну мережу «Укрзалізниця» не зможе [6], саме тому оптимізація роботи колійного господарства повинна включати в себе вимоги до колії, пов'язані з особливостями її технічного обслуговування при запровадженні швидкісного руху та при розділенні колії для пропуску переважно пасажирського та переважно вантажного руху.

На елементи залізничної колії – земляне полотно, верхню будову та штучні споруди – впливає кожен потяг, який ними курсує, цим сам спричиняючи накопичення залишкових деформацій: нерівномірне просідання земляного полотна і баласту, зношення рейко-шпальної решітки і т.д. Темпи акумулювання залишкових деформацій

залежать від таких факторів, як: різновидності та структури верхньої будови колії, плану і профілю лінії, вантажонапруженості, кількості тонн, які перемістилися по колії, навантаження на вісь рухомого складу, швидкості руху потягу, кліматичних умов, тощо [5]. Цей процес відбувається постійно, а розмір і характер залишкових деформацій регламентуються нормами та допусками [7].

Збільшення рівня динамічного навантаження на колію при запровадженні швидкісного руху висуває більш високі вимоги до її технічного і технологічного стану. Колія, на якій буде запроваджено швидкісний рух, повинна забезпечувати зниження часу перебування пасажирів в дорозі, комфортабельність, надійність і безпеку його руху та збереження навколишнього середовища.

При забезпеченні руху пасажирських потягів із швидкістю до 300 км/год та вантажних із осьовим навантаженням понад 20 т до залізнична магістраль повинна:

- відповідати вимогам надійності, безпеки та експлуатаційної готовності;
- забезпечувати стійкість руху та плавність ходу потягів;
- мати довговічніше та якісніше поточне утримання.

Підготовка верхньої будови колії до руху потягів зі швидкостями понад 140 км/год вимагає незмінного догляду за її станом. А постійна перевірка стану колії колійною технікою дозволяє виявляти незначні дефекти колії, котрі при високій швидкості руху створюють додаткову вібрацію.

Також, вимоги міжнародної спільноти до якості транспортних послуг, потреба в інтеграції України до світового та європейського транспортного простору, зобов'язують вітчизняний залізничний транспорт залучати додаткові перевізні можливості залізничних магістралей. Одним із таких напрямків є розмежування вантажних та пасажирських перевезень [6]. «Укрзалізниця» розробила схему розмежування вантажного та пасажирського руху з метою збільшення швидкості пасажирських потягів на деяких ділянках після їх модернізації.

Переважно пасажирське сполучення «Укрзалізниця» планує запровадити на напрямках Київ – Жмеринка і далі на Львів та Одесу та Київ – Полтава -Красноград і далі на Харків, Донецьк, Дніпропетровськ та Сімферополь. Ці напрями плануються взяти за основу при створенні повноформатних магістралей зі швидкостями більше 200 км/год. А на вантажних транспортних коридорах плануються організувати бізнес-майданчики для вантажних перевезень і транзиту та запровадити на «вантажних» магістралях і рух приміських потягів [8].

Ще, варто зазначити, що спільне переміщення пасажирських і вантажних потягів підвищує зношення колії та зменшує комфорт

пересування. А розподіл перевезень на вантажні та пасажирські сприятиме збільшенню швидкостей пасажирських потягів, допоможе створити коридори для транзитних пасажирських та інтермодальних перевезень, оптимізує напрями вантажних перевезень, сприятиме модернізації залізничної інфраструктури, поліпшенню її технічного стану, тощо.

Здійснення колійних робіт на окремих залізницях виконується відповідно з потребами кожної залізниці, при цьому можуть не враховуватися загальні потреби залізничного транспорту, особливо при забезпеченні високих швидкостей при реалізації перевізного процесу та розмежуванні руху на переважно вантажний та переважно пасажирський. Кожна із шести залізниць планує виконання колійних робіт відповідно своїх «сил» та потреб, мало враховуючи потреби всієї залізничної мережі. Адже, для переміщення пасажирів та вантажів територією нашої держави рухомий склад взаємодіє із колією не однієї залізниці, а – декількох.

За таких умов, потребує змін система ведення колійного господарства, котра має базуватися на ремонті колії по всій протяжності маршруту. Саме тому на початку 2012 року була заснована ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» (УЗШК), до функціональних обов'язків якої входить безпека руху при запровадженні швидкісного руху, обслуговування швидкісних потягів, доступність їх для пасажирів і відповідність руху швидкісним нормам та ін. Але в діяльності даної компанії не приділяється увага стану залізничної мережі як основи руху із швидкостями до 160 км/год.

Тому, в структурі Головного управління колійного господарства має бути відділ, котрий буде відповідати за утримання залізниць із швидким або пришвидшеними рухом. До головних завдань даного відділу буде віднесено:

- збір інформації про стан верхньої будови колії та земляного полотна на всій протяжності швидкісної магістралі;
- обробка інформації, з метою виявлення тих ділянок колії, котрі потребують негайного ремонту або поточного утримання;
- формування бази із колійної техніки у ДП «Український центр механізації колійних робіт», котра необхідна для даного виду робіт;
- інформування залізниці або декількох залізниць про необхідність проведення колійних робіт;
- контроль за виконанням ремонту або поточного утримання колії.

Висновки. Таким чином, створення у структурі Головного управління колійного господарства відділу, котрий буде займатися станом колії для руху потягів із швидкісним рухом, сприятиме подальшому запровадженню швидкісного

руху на території нашої країни та дозволить більш раціонально використовувати фінансові та матеріальні ресурси.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Богомолова Н.І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: монографія./ Н.І. Богомолова; за ред. С.М. Сича. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

2 Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Пашенко Ю.Є., Гончаров М.Ю., Кранц Й.М. та ін.]; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.

3 Курган М.Б. Вплив підвищення швидкості поїздів на витрати, пов'язані із зносом колійної інфраструктури /М.Б. Курган, Д.М. Корженевич, Ю.С. Бараш //Вісник Дніпр. націон. ун-ту залізничного транспорту. – 2008. – № 21. – С. 233-239.

4 Сич Е.М. Концепція життєвого циклу верхньої будови колії / Е.М. Сич, М.А. Демченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія: Економіка і управління. – Дніпропетровськ, ДЕТУТ. – 2010. – Вип. 16. – С. 46 - 57

5 Путьевое хозяйство: учебник для вузов ж.-д. транс. / [И.Б. Лехно, С.М. Бельфер, Э.В. Воробьев и др.]; под ред. И.Б. Лехно // Москва: «Транспорт», 1990. – 472 с.

6 Шиш В.О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року/ В.О. Шиш// Залізничний транспорт України. – 2009. - №6. – С. 38 – 40.

7 Положення про систему ведення колійного господарства на залізницях України / [Е.І. Даніленко, М.І. Карпов, В.О. Яковлев та ін.] – К., 2010. – 67 с.

8 Офіційний веб-сайт «Укрзалізниці» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>

Аннотація. В статті рассмотрені основні передумови створення обособленого підрозділу в структурі управління путьовим господарством при впровадженні швидкісного руху в нашій країні.

Ключевые слова: залізнична мережа, шлях, організація, швидкісний рух.

Summary. In the article the basic preconditions of creation of a separate subdivision in the structure of management in the introduction of high-speed movement in our country.

Keywords: the railway network, the path, the organization, the speed of movement.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Уткіна Ю.М.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 658:656.13.033

ВИЗНАЧЕННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Легкий С.А., здобувач (ХНАДУ)

Розглянуто існуючі методи ціноутворення, визначено їх переваги і недоліки. Наведено розроблений методичний підхід до визначення тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом та алгоритм його реалізації. Запропонований підхід дозволяє більш повно врахувати при визначенні тарифів споживчу цінність послуги, тип ринкової структури, собівартість, рівень конкуренції.

Ключові слова: тариф, споживча цінність, собівартість, метод визначення.

Постановка проблеми. В умовах розвитку ринкових відносин, удосконалювання виробництва, загострення конкурентної боротьби, маркетинговий підхід до ціноутворення на товари та послуги, який орієнтований на врахування інтересів виробників і споживачів є найбільш прийнятним для підприємств та організацій. Особливе значення даний підхід здобуває на ринках, що відзначаються високою динамікою зміни умов та невизначеністю через постійне коригування рівня ціни відносно цін конкурентів, при зміні потреб та запитів споживачів, урядової

політики та ін. Тому проблема застосування маркетингового підходу до ціноутворення на послуги пасажирського автомобільного транспорту є особливо актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проведений аналіз останніх досліджень і публікацій [1–7] дозволяє зробити висновок, що при встановленні тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту використовується витратний підхід до ціноутворення, який не в повній мірі враховує