

УДК 656.072

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ РОЗМЕЖУВАННЯ ФУНКЦІЙ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

Ковалевич Л.С., здобувач (УкрДАЗТ)

Метою фахівців залізничного транспорту є не тільки збереження унікального залізничного транспорту для майбутніх поколінь, але і його випереджальний розвиток. Ефективне використання і розвиток транспортного потенціалу буде в значній мірі впливати на темпи економічного росту в державі. Разом з тим у цей період, підтвердилося фундаментальне значення для України залізничного транспорту, що, зберігши єдність технологічної бази й ефективну систему управління перевезеннями, став опорою держави в подоланні економічних проблем перехідного періоду, збереженні соціальної стабільності в суспільстві і прискоренні переходу країни у фазу стійкого росту. Ніколи ще не було таких високих вимог до надійності, ефективності систем залізничного транспорту, їх здатності засвоїти підвищені обсяги перевезень.

Зараз залізниці переживають надзвичайно важливий момент – і не тільки в Європі, а й практично на всіх континентах. Залізничний транспорт має подвійну перевагу. З одного боку, залізниці довели безперечну ефективність своєї системи (і можливості її оптимізації) з точки зору споживання енергії, продуктивності, вартості послуг і водночас дуже помірний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, залізниці – це єдиний вид транспорту, який має значний потенціал для дальшого розвитку шляхом удосконалення стандартів залізничних послуг та поєднання їх з низкою нових технологій.

У зв'язку з падінням пасажирських перевезень, фінансовими боргами залізниць гострою конкурентною боротьбою з іншими видами транспорту за рубежем приступили до реформування управління залізничним транспортом. Держави в Європі, в Азії, в Америці виявляють прагнення реорганізувати структуру управління транспортом, змінити його форми власності і взаємин з державою, використовувати нові технології обслуговування клієнтів, підвищити ефективність інвестицій. У результаті була розроблена концепція адаптації європейських залізниць до умов ринкової економіки, що одержала назву «лібералізації залізничного транспорту». В основу концепції було покладено два принципи. Перший принцип: розмежування функцій держави і залізниць. Держава здійснює наступні функції: - фінансує розвиток транспортної інфраструктури; - списує заборгованість залізниць державі; - забезпечує рівний доступ незалежних компаній операторів до залізничної інфраструктури; - встановлює пільгові тарифи і компенсує залізницям можливі збитки; - сприяє організації самостійних залізничних компаній операторів і тим самим сприяє

розвиткові як внутрішньої, так і міжгалузевої конкуренції. Другий принцип: переклад залізничних підприємств на комерційний розрахунок. Це означає наступне: - відмовлення від адміністративних і перехід до економічних методів управління на основі тарифної волі і самофінансування; - використання маркетингових підходів у взаєминах із клієнтурою і підвищення на цій основі прибутковості і конкурентноздатності транспортного обслуговування. Уряд країн ЄС, використовуючи зазначені принципи, почали перетворення в галузі управління залізничним транспортом. Далі усіх у цьому напрямку просунулися Франція і Німеччина. Залізниці були звільнені від довгострокової заборгованості, проводилася поступова передача регіонам країни відповідальності за виконання місцевих пасажирських перевезень.

Таким чином, доказано, що використання нових технологій у роботі залізниць значно зменшують витрати щодо експлуатації, зменшується транспортна складова народногосподарської продукції у області вантажних перевезень та собівартість пасажирських перевезень, досягаються конкурентні переваги.

УДК 656.821:656.2

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО ТРАНСПОРТНО – ПРОМИСЛОВО – ФІНАНСОВОГО ХОЛДІНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Для вітчизняної практики, створення ефективної моделі управління діяльністю таких великих державних підприємств, як Укрзалізниця має дуже велике значення, оскільки в Україні є потужний державний сектор, який має ефективно управлятися на користь суспільству, а не окремим фінансово-промисловим групам.

Вирішення задачі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України потребує розробки нової організаційної структури управління, що зорієнтована на розвиток транзитного потенціалу нашої країни.

Звернення до важливого на сьогодні питання є необхідним та актуальним. Автор визначає поняття Державний транспортно – промислово – фінансовий холдинг, як уставну форму об'єднання підприємств залізничної, промислової, фінансової, інвестиційної, інноваційної, наукової, соціальної галузей господарства, об'єднання яких здійснюється навколо управлінського ядра – залізничного транспорту України з метою здобуття синергетичного ефекту в процесі інтеграції транспортних, промислових, фінансово – інвестиційних, інноваційних та інших