

високого кредитного рейтингу залізничної галузі;  
забезпечення високого ступеня узгодженості міжзалізничних стиків диспетчерського управління та обслуговування перевезень;

інші види діяльності, які потребують централізації управління.

З іншого боку існує ряд завдань, які жорстко пов'язані з територією, яка обслуговується і не потребують високого рівня централізації, або потребують тільки в окремих аспектах, наприклад, забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку. До цієї групи можна віднести:

- забезпечення поточного утримання колійного господарства, СЦБ та зв'язку, електропостачання, господарства громадянських споруд та інших, які мають територіальну прив'язку;

- організації приміських пасажирських перевезень та вокзальних комплексів;

- вантажна робота та місцеві вантажні перевезення;

- інші.

У випадках коли окремі функції по господарствах доцільно здійснювати централізовано, а інші децентралізовано, такий розподіл може мати гнучкий характер. Децентралізованої організації також вимагає необхідність впровадження внутрішньогалузевої конкуренції у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Враховуючи вище наведені особливості, на наш погляд найбільш оптимальною організаційно-правовою формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є створення на базі Укрзалізниці, залізниць, підприємств галузі – державного концерну.

У цьому випадку можливе оптимальне розподілення та поєднання централізованих та децентралізованих функцій та створення гнучкої організаційної системи управління залізничним транспортом.

На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки. Визначаючи оптимальну організаційну форму управління залізничним транспортом України, необхідно враховувати існуючу організацію галузі і необхідність поєднання централізованих та децентралізованих функцій і задач. Таку можливість надає організація у формі концерну. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними та техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.

УДК 656.078.8

### ДО ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Єрьоміна М.О., асистент (УкрДАЗТ)*

Підвищення рівня життя, розвиток виробництва та торгівлі зумовлюють зміни в структурі потреб населення, в тому числі у транспортних послугах. Але невідповідність матеріально-технічної бази залізничного транспорту, значний знос основних виробничих фондів, недосконала політика ціноутворення, загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту, низька якість транспортних послуг обумовлюють відносно падіння конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень.

В цих умовах найбільшої актуальності набувають питання активізації швидкісного пасажирського руху як способу максимально повного задоволення потреб потенційних пасажирів у перевезеннях.

Проте, на теперішній час не розроблено єдиних методологічних засад підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок організації швидкісного руху. Відсутні прийнятні методики розрахунку собівартості перевезень із застосуванням прозорих процедур обліку витрат електроенергії та палива на тягу поїздів. До того ж специфіка роботи транспортних підприємств у сфері пасажирських перевезень потребує спеціального наукового обґрунтування щодо визначення етапів організації та впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України.

Зазначені проблеми зумовлюють необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку.

УДК 656.27(477)

### ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент,  
Кас П.Ю., студентка (УкрДАЗТ)*

Однією з головних проблем залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку є збитковість приміських перевезень. Відомо, що