

Секція

«УПРАВЛІННЯ ЄДИНОЮ ТРАНСПОРТНОЮ СИСТЕМОЮ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 656.2.001.73

ПРОЦЕС РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ
УКРАЇНИ

Гриценко Н.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Світова глобалізація та стан національної економіки держави, обумовлює необхідність власними силами залізниць знайти шляхи скорочення витрат транспортного виробництва, які б змогли забезпечити зниження собівартості продукції та підвищення зростання прибутку. Однак при існуючому технічному і технологічному процесах, які відбуваються на залізничному транспорті вирішити комплексно це завдання неможливо в зв'язку з тим, що застарілий рухомий склад не відповідає технічним вимогам, верхня будова колії і штучні споруди, засоби СЦБ та зв'язку тощо вимагають значних витрат на їх експлуатацію. Відсутність власних засобів і асигнувань для цього процесу примушує розглядати це питання з іншої точки зору.

В ринковій економіці головним напрямом організації управління є орієнтація на зовнішнє середовище господарської діяльності підприємств, а в основу управляючих дій закладаються принципи маркетингу, тобто дотримання вимог ринку. При цьому технологічні функції відходять на другий план.

Зараз у період виникаючої конкурентної боротьби всіх видів транспорту в Україні необхідно врахувати ці особливості і застосувати їх для більшої конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Стан залізничного транспорту України потребує корінних змін, а саме реформування, яке надасть можливість поліпшити його функціонування.

Для здійснення послідовних, чітких і скоординованих змін у функціонуванні залізничної галузі необхідно удосконалення концепції реформування та впровадження її в дію залізничного транспорту України.

По-перше необхідна розробка та організація пропозицій щодо проведення реформування. Організаційно-правове забезпечення, яке включає до себе підготовку законодавчих та інших нормативних і методичних документів, необхідних для реалізації структурних перетворень. Це аборозробка нових, або внесення змін до існуючих нормативно-правових актів, які регулюють діяльність залізниць.

По-друге, впровадження запропонованого напрямку реформування залізничного транспорту. На наш погляд саме реструктуризація, яка забезпечує удосконалення організаційної структури управління є своєчасним та необхідним засобом щодо вирішення поставлених завдань. На цьому етапі формуються умови переходу до оновленої організаційної структури управління залізничним транспортом України. Удосконалюються системи автоматичної передачі даних за рахунок впровадження ЕОМ між галузевими і функціональними службами та підрозділами залізниць.

По-третє створення умов для подальшого розвитку залізничного транспорту. Що дозволяє забезпечити досягнення поліпшення роботи залізничної галузі, а саме підвищення прибутку за рахунок скорочення експлуатаційних витрат та як наслідок зниження собівартості продукції. На цьому етапі буде досягнуте раціональне управління залізничним транспортом та удосконала організація стратегічного управління та контролю на залізницях України.

На наш погляд, у даних економічних умовах держави саме реформування є ефективним інструментом забезпечення стійкості роботи залізничної галузі в цілому. Однак для впровадження реформування необхідно прийняття Закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту загального користування», прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт»; нової редакції «Статуту залізничного транспорту» тощо. Це в свою чергу доказує, що без участі вищих органів влади залізничний транспорт не в змозі втілити реформування, так як зміна будь яких нормативно-правових документів не є в його компетенції.

УДК 656.07

РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ
ТРАНСПОРТНИМ КОМПЛЕКСОМ

Дикань В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Проблеми управління транспортною системою, яка розглядається як найважливіша функціональна підсистема системи управління економікою країни або окремого регіону, у

контексті пошуку та прийняття найбільш доцільних управлінських рішень на всіх ієрархічних рівнях, є на сьогоднішній день першочерговими, тісно пов'язаними з виконанням транспортом ролі найважливішої інфраструктурної галуззі економіки, від ефективного керування якою залежить добробут та економічне зростання всієї національної економіки.

Вирішення проблем системного реформування розвитку транспортного комплексу регіону вимагає комплексного використання методів програмно-цільового й нормативно-цільового управління регіональними соціально-економічними процесами, орієнтованими на врахування інтересів різних сторін. Використання програмно-цільового підходу, що є методологічною й організаційною основою для комплексного рішення довгострокових соціально-економічних завдань розвитку господарства регіону, до рішення проблем регіональної транспортної системи дозволить урахувати інтереси держави.

Нормативно-цільовий підхід є методологічною основою для узгодження норм витрачених ресурсів і розподілу прибутку між учасниками транспортного процесу залежно від кількості і якості виконаних робіт, зформованих на основі цільових настанов функціонування транспортної системи та орієнтований, у першу чергу, на інтереси корпоративних груп.

Таким чином, для забезпечення комплексного розвитку транспортної системи необхідне інтегрування даних підходів на основі заміни цілей деякою системою нормативних обмежень - показників інтенсивності та використання ресурсів транспортної системи регіону, що дасть можливість погодити інтереси суспільства і суб'єктів перевізного процесу, удосконалювання управління розвитком регіональної транспортної системи на основі регіонального транспортного стандарту.

УДК 334.012.82:656.022.8(100)

ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ УКРАЇНИ У МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких

почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- максимальне зниження собівартості перевезень;
- переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;
- забезпечення збереження вантажів під час перевезення;
- підвищення якості послуг на транспорті.

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку галузі народногосподарського комплексу регіонів, територією яких проходитимуть автомагістралі. Розширяться можливості переробки продукції на місцях з доставкою її споживачу у відповідному товарному вигляді.

У зв'язку зі спеціалізацією автомобільного і залізничного видів транспорту на різних вантажоперевезеннях передбачається, що масові вантажі (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) будуть перевозитись залізницями, а вантажі невеликого обсягу (особливо ті, що швидко псуються) - автомобілями. Таким чином, обидва види транспорту - *автомобільний і залізничний* - створюватимуть основу для міжнародної національної транспортної мережі України.

УДК 338.47:656.2

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСТІЙКОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Жердєв М.Д., професор (УкрДАЗТ)

Транспорт є одним із головних секторів економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно - економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Крім того, він є важливою складовою частиною Європейської та світової транспортних систем. Завдяки географічному положенню України через її територію пролягають найкоротші транспортні