

виробництва залізничної галузі або приріст його обсягів за рахунок випуску додаткової продукції або шляхом надання нових видів послуг, що дозволить підприємствам залізничної галузі увійти в нову сферу виробничих відносин, де буде вироблений новий ефективний менеджмент або новий спосіб керування діяльністю.

Розглянемо варіант диверсифікації діяльності залізниці в аспекті розвитку станцій і вокзалів. В даний час під розвитком залізничних пасажирських станцій у напрямі комерціалізації для отримання додаткового прибутку мають на увазі розширення кола послуг, що надаються, зокрема не пов'язаних з перевізним процесом. Диверсифікація діяльності станцій і вокзалів дозволить поліпшити використання їх територій, будинків, устаткування й іншого майна, підвищити привабливість для клієнтів і в остаточному підсумку залучити на залізничний транспорт додаткових пасажирів - туристів, ділових людей і т.ін.

Створення сервісних центрів обслуговування пасажирів дозволить надавати послуги замовлення таксі, приймати замовлення на маршрутні автобуси, проводити оформлення й доставку документів додому або на роботу, а також надавати інші послуги.

Створення непрофільних виробництв по випуску товарів народного споживання, надання побутових послуг, ведення торгівельно-закупівельних операцій по широкій номенклатурі продовольчих і непродовольчих товарів, сировини і т.ін. усе це як результат диверсифікації створить вдалу конкуренцію з автомобільним транспортом, створить додаткові робочі місця з реальним покриттям витрат і одержанням прибутку. Диверсифікація діяльності станцій вважається одним з основних напрямків поліпшення положення залізниць закордоном.

Висновок: Одержання додаткового вантажо- і пасажирообігу за рахунок покриття не тільки власних витрат, але й за рахунок одержання значного прибутку має місце при проведенні диверсифікації на підприємствах залізничного транспорту. У цьому випадку це можливо шляхом придбання у власність автомобільного парку для надання нетрадиційних послуг, створення непрофільних виробництв по випуску й реалізації товарів народного споживання,

надання послуг з тимчасового складування вантажів, організації прямих і змішаних перевезень, доставка багажу, виконання митних формальностей і т.ін. Все це призведе до відновлення власних основних виробничих фондів, створить додаткові робочі місця й підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту.

УДК 656.073.235

## УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Котик В.А., к.э.н., доцент,  
Гришук Д.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

Пакетированные грузы занимают все большее значение в перевозках различными видами транспорта в международном и внутри, государственном сообщении.

Прослеживая динамику изменения номенклатуры перевозок грузов можно отметить следующие, в последние десятилетия контейнер заметно вытесняет прежние технологии привозки товаров и изделий объемы движения контейнеров по железным дорогам динамично возрастают.

Унификация производства наукоемкой продукции в ведущих странах Европы, США, Японии, Китая и других странах накладывают дополнительные требования к унификации перевозок контейнеров. Значительно возрос двейт морских судов категории контейнеровозов, которые идут по направлениям Азия-Европа-Северная Америка.

Контейнеровозы решают главную задачу, которая увеличивает скорости доставки грузов потребителю. Это объясняется тем, что погрузка и разгрузка контейнеров время ожидания в порту несравнимое с длительностью отмеченных операций в традиционной работой сухогрузов, танкеров, длинномеров и других судов.

Сама операция перегрузки контейнера с судна на вагон контейнеровоз или

автомобиль в порту составляет минимальные сроки. Что же касается перевозки, пакетов железно дорожным транспортом то эта тенденция в Украине так и в целом мире имеет динамику значительного роста.

В силу геостратегического положения украинских железных дорог, ожидаются значительно большие объемы транзитных перевозок в направлении Европы и Азии. Позicionирование предложенный Украинских железных дорог в рамках решения этих задач позволит зарубежным партнерам значительно сократить временные сроки транспортировки контейнеров при минимизации времени пограничного и таможенного ожидания.

Таким образом главной проблемой решения задачи увеличения объемов контейнерных перевозок является унификация украинского транспортного законодательства в направлении европейских и мировых норм и стандартов.

УДК 620.4:622(477)

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЦТВА

*Котик В.О., к.е.н., доцент,  
Моцна І.В., асистент (УкрДУЗТ)*

В умовах ринкових відносин суспільство перетерплює корінні перетворення. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є її корінна зміна державного регулювання підприємствами. Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контролю і регулювання економічних процесів, які виникають в галузі. Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що з наукових

позицій доцільно оцінити об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту, визначення тенденцій розвитку і ступеня взаємодії з державою, а також розроблення напрямку і рівнів розвитку на перспективу.

На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Світова практика свідчить про традиційний, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення питань, пов'язаних зі зміною форми власності у зв'язку зі збитковістю їх діяльності приватизацією. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили багато вчених економістів та практиків однак окремі питання приватизації є недостатньо розглянуті тому було розглянуто фактори вибору моделі приватизації та методи приватизації. Розкрито правову базу і принципи державного регулювання і контролю на основі законів України. Встановлено сутність, поняття та принципи приватизації з точки зору загальної теорії на основі вивчення результатів напрацювань зарубіжних та вітчизняних вчених, на цій підставі, визначено переваги та недоліки різноманітних форм власності. Вивчено теоретичні, методологічні і практичні питання реформування відносин власності. На основі цього визначено фактори та методи приватизації, основні напрямки реформування власності, зроблено виділення позитивних чинників приватизації та розроблено механізм пріоритетів роздержавлення. Проведене дослідження виконано у поєднанні з встановленням негативних сторін приватизації.

На підставі виконаного дослідження класифіковано об'єкти, які не підлягають приватизації, серед яких: майно органів державної влади і управління, золотий і валютний фонди, комплекси по виготовленню