

персоналом залізниці шляхом впровадження інформаційно-радіокомунікаційної системи з використанням математичного апарату задач про призначення з обмеженнями.

При створенні моделі запропонованої технології враховано наступні фактори, які оперативно виступають в якості змінних вихідних даних для функціонування системи:

- надлишок та нестача вагонів відповідного роду на станціях полігону;
- план формування поїздів та план відправлення поїздів зі станцій полігону;
- приналежність вагонів власникам або іншим державам;
- диференціація придатності вагонів під навантаження.

Реалізація даної системи на АРМ оперативного персоналу дозволить скоротити порожні пробіги вагонів та їх міжопераційні простой на станціях, що сприятиме скороченню транспортних витрат та підвищить якість обслуговування клієнтів.

УДК 338.246.025.88:656.2

ПЕРСПЕКТИВЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОБЛЕМЫ РАЗГОСУДАРСТВЛЕНИЯ СОБСТВЕННОСТИ В УКРАИНЕ

Елагин Ю.В., к.э.н, доцент (УкрГАЗТ)

На протяжении всех лет независимости в Украине активно продолжают процессы разгосударствления и приватизации в Украине. Главная цель этих реформ – демонополизация, создание конкурентной среды в экономике и на основе этого повышение эффективности работы предприятий, отраслей и экономики в целом.

При рассмотрении любых вопросов связанных с возможными направлениями демонополизации железнодорожного транспорта необходимо учитывать следующие факторы.

Железнодорожный транспорт Украины представляет собой высокоорганизационную структуру. Непродуманные действия, направленные на вычленение из нее каких-то отдельных составляющих для акционирования могут разрушить налаженную работу отрасли.

Бесспорно необходимы дальнейшие усилия и выбор стратегии создания сфер конкуренции на железнодорожном транспорте, максимизации использования транспортной инфраструктуры, создания интегрированной транспортной сети, увлечения экономических эффектов от внедрения достижений научно-технического прогресса и т.д.

Однако время показывает, что

акционирование не всегда дает положительные результаты. Наряду с положительными примерами немало предприятий, на которых после акционирования эффективность работы значительно снизилась, а некоторые ранее рентабельные вообще разорились. Есть примеры, когда акционированные предприятия, работающие в одной сфере, действуют как монополисты, например на рынках торговли сахаром или нефтепродуктами.

Необходимо определить общие признаки и закономерности, ведущие к падению эффективности предприятий в процессе акционирования, которые можно и нужно предусмотреть, чтобы исключить отрицательные результаты акционирования.

Исследование и решение этих проблем позволит избежать отрицательные последствия акционирования для многих отраслей экономики Украины.

Можно сделать вывод, что главный эффект акционирования зависит не столько от смены формы собственности, а от внедрения новых более эффективных форм хозяйствования и управления предприятием. Оказывают влияние на эффективность работы также, стратегические цели собственника и форма взаимодействия с менеджментом. Имеет значение не только доля рынка, занимаемая собственником, а и количество и разновидности форм собственности предприятий, работающих в данной сфере.

УДК 656.2.027(477)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭТАПОВ ВНЕДРЕНИЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

Еремина М.А., ассистент (УкрДАЗТ)

Вопрос повышения скорости перевозок пассажиров является наиболее актуальным в связи с интеграцией украинского железнодорожного транспорта в мировую транспортную систему. В области пассажирских перевозок одним из наиболее приоритетных направлений стимулирования спроса и повышения показателей эффективности хозяйственной и финансовой деятельности железных дорог является развитие скоростного (от 140 до 200 км/ч) и высокоскоростного (более 200 км/ч) движения пассажирских поездов нового поколения повышенной комфортности.

На основе проведенных исследований выделены этапы внедрения скоростного и