

УДК 338.47:656.2

**ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ  
ЗАЛІЗНИЦЯМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ  
ЕКОНОМІКИ**

**FEATURES OF DEFINITION OF THE EFFICIENCY OF  
MANAGEMENT OF THE RAILWAYS IN GLOBALIZATION  
CONDITIONS OF THE NATIONAL ECONOMY**

*докт. екон. наук О. Г. Дейнека, докт. екон. наук Л. О. Позднякова,  
канд. екон. наук О. В. Семенцова, канд. екон. наук Ю.О. Крихтіна  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O. G. Deineka, D. Sc.(Econ.), L. O. Pozdniakova, D. Sc. (Econ.),  
O. V. Sementsova PhD (Econ.), Y. O. Krykhtina PhD (Econ.)  
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Так склалося, що залізнична галузь в будь-які часи історичного розвитку мала статус стратегічно важливого для держави перевізника. Це завжди було обумовлено низкою факторів. По-перше, важливою роллю залізниць в забезпеченні національної безпеки та обороноздатності; а, по-друге, виключною роллю залізничного транспорту в сполученні галузей національної економіки. Зважаючи на це, залізнична галузь повсякчас відчувала особливий адміністративний вплив держави на здійснення виробничо-господарської діяльності. В умовах, коли взаємини держави і суспільства все більш трансформуються від жорсткого централізованого адміністрування в бік відкритого, прозорого управління, а також в умовах подальшого реформування залізничної галузі з метою інтеграції її до міжнародної транспортної інфраструктури, все більш актуальними стають питання щодо уточнення та деталізації методологічного інструментарію оцінки ефективності управління залізницями.

Аспектам управління залізничним комплексом України та оцінці ефективності управлінських впливів присвячено велику кількість робіт [1-6]. На разі, найважливішими складовими сукупної ефективності управління залізницями є економічна, суспільна та функціональна ефективність.

Критеріями економічної ефективності управління на залізничному транспорті традиційно виступає забезпечення максимізації прибутковості вантажних перевезень та мінімізація втрат від здійснення пасажирських перевезень при раціональному використанні ресурсів галузі. Об'єктами оцінювання для даного критерію виступають фінансові результати, що

виникають при здійсненні фінансово-господарської діяльності. Для вимірювання економічної ефективності застосовуються формалізовані методи, що дають точну та обґрунтовану оцінку управлінських впливів.

У якості критерію суспільної ефективності управління на залізничному транспорті виступає ступінь задоволення вимог та очікувань споживачів від якості транспортної послуги (наповненням якого є отримання підвищеної якості обслуговування, зручність розкладу, зменшення часу перебування в поїзді, збільшення періодичності руху, впровадження нових маршрутів тощо). Об'єктами оцінювання для даного критерію є очікування пасажирів щодо якості отриманої транспортної послуги. Для вимірювання суспільної ефективності переважно застосовуються методи експертної оцінки. Нажаль, результати проведення оцінки вказаними методами можуть носити ймовірнісний та варіативний характер в залежності від фокус-групи споживачів та експертів, що залучалися до оціночного процесу, влучності формулювання актуальних для залізничної галузі питань, комунікаційних перешкод тощо.

До критеріїв функціональної ефективності управління на залізничному транспорті можна віднести розподілення управління галуззю за напрямками управління інфраструктурою та перевізним процесом, забезпечення прозорості фінансових потоків галузі, відповідності вітчизняної транспортної галузі європейським стандартам обслуговування, розвиток транспортних коридорів тощо. Об'єктом оцінювання даного критерію виступає діяльність залізничного транспорту відповідно покладених на нього функцій. Для вимірювання функціональної ефективності також застосовуються переважно методи експертної оцінки.

Дослідження інструментів оцінки ефективності управління на залізничному транспорті створює умови для проведення якісного системного та комплексного аналізу управлінських впливів на функціонування залізниць, що стане підґрунтям для прийняття доцільних управлінських рішень щодо реформування та інтеграції національної залізничної мережі до міжнародної транспортної інфраструктури.

[1] Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни [Текст]: 2-е вид., перероб. і доп. / Ю. С. Бараш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.

[2] Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем [Текст] / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. – практ. статей. – Харків, 2011. – Вип. 33. – С. 13-19.

[3] Задоя В. О. Щодо питання оцінки ефективності діяльності залізничного транспорту [Текст] / В. О. Задоя // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2015. – Вип. 153. – С. 15–19.

[4] Кириленко О.М. Забезпечення ефективності функціонування малодіяльних дільниць ПАТ «Укрзалізниця» [Текст] / О.М.Кириленко // дис. на здобуття наукового ступеню докт. екон. наук за спеціальністю 08.00.04 – «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені акад. В. Лазаряна. – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. – Одеса, 2018. – 412 с.

[5] Сінгаєвська М. П. Економічна ефективність на підприємствах залізничного транспорту [Текст] // Проблеми інформатизації та управління. – 2005. – № 13. – С. 105 – 113.

[6] Яновський П. О. Оцінка фінансового результату приміських перевезень залізниць України [Текст] / П. О Яновський // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 5. – С. 9 – 12.

УДК 656.222.6

## РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

### DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

*докт. техн. наук А.О. Казраманян<sup>1</sup>, Dr.sc.(ing.) Pavels Gavrilovs<sup>2</sup>,  
Dr.phys.(ing.) Valentins Popovs<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Український державний університет залізничного транспорту (з. Харків)

<sup>2</sup>Riga Technical university (Latvia)

*D. Sc. (Tech.) A. Kahramanian<sup>1</sup>, Dr.sc.(ing.) Pavels Gavrilovs<sup>2</sup>,  
Dr.phys.(ing.) Valentins Popovs<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

<sup>2</sup>Riga Technical university (Latvia)

На сьогодні транспортна галузь України в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективною реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Фахівці міжнародних організацій присвоїли Україні один з найбільших показників транзитності в Європі – 3,75 [1]. Це означає, що незважаючи на політичну та економічну кризу, проведення військової операції на Сході та анексію Криму, Україна повинна використовувати свій транзитний потенціал хоча б частково.

Система міжнародних транспортних коридорів (МТК) сьогодні активно розвивається в усьому світі, насамперед у Європі, що багато в чому пов'язано з глобалізацією світової економіки та переміщенням промислових підприємств з Європи до Азії та Африки.

Через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Організація МТК має за мету уніфікацію національних законодавств, гармонізацію транспортних систем країн Сходу та Заходу, створення