

---

об'єму перевезень транзитних вантажів через українські ділянки міжнародних транспортних коридорів; вдосконалення рівня організації експортно-імпортних перевезень в змішаному залізнично-водному сполученні.

Досягти поставленої мети можна шляхом вирішення комплексу функціональних завдань, основними з яких є: забезпечення повного логістичного обслуговування конкретних вантажовласників на всій дорозі слідування вантажу і розробка планів перспективного розвитку портів і транспортної інфраструктури за рахунок взаємодії транспортно-логістичного центру з іншими учасниками перевізного процесу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Логистика на водном транспорте: Учебник / [Винников В.В., Быкова Е.Д., Винников С.В. ] - К.: «Феникс», 2004.- 222 с.
2. Концепція програми формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України/ Цветов Ю.М., Кутах О.П., Макаренко М.В. та ін.-К.: КУЕТТ, 2003.- 181 с.
3. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток, та ефективність: Монографія.-К.: ДЕУТ, 2011.- 208 с.
4. Жихарева В.В. Зовнішньоторговельні і транспортні операції: Навчальний посібник/ В.В. Жихарева.-Одеса: ОНМУ, 2009.- 80с.

**Войченко Т.А.**

#### **ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ**

*Проанализированы особенности организации перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении и предложена форма взаимодействия участников перевозочного процесса на основе создания управляющего транспортно-логистического центра.*

*Ключевые слова: мультимодальные перевозки, железнодорожно-водное сообщение, транспортно-логистический центр, эффективность взаимодействия.*

**Voychenko T.**

#### **ORGANIZATION OF INTERACTION OF RAILWAY AND WATER TRANSPORT OF A MIXED CARGO TRANSPORTATION**

*The peculiarities of the organization of transport in the mixed railway-water communication and proposed a form of interaction of participants of transportation process on the basis of a Manager of a transport-logistics centre.*

*Keywords: multimodal transportation, railroad and water transport, transport-logistic center, the efficiency of interaction between.*

УДК 94(477):629.4

**Горбань А.В.**

#### **ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВІЗНОЇ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (1960-1980 рр.)**

*Досліджено проблему підвищення ефективності перевізної роботи залізничного транспорту, що було важливим чинником якісної організації транспортних перевезень.*

**Постановка проблеми.** Залізничним транспортом забезпечувалася стала планомірна робота промисловості, будівництва, сільського господарства, торгівлі та сфери обслуговування, здійснювались транспортно-економічні зв'язки між економічними районами Української РСР та СРСР в цілому, експортно-імпорتنі перевезення. Протягом 1960-х – першої половини 1970-х рр. вантажопасажирські перевезення цим видом транспорту розвивалися динамічно, однак вже з другої половини 1970-х рр. став помітним спад у динаміці розвитку перевізної роботи залізниць республіки. Важливим фактором, який суттєво впливав на стан перевезень, був незадовільний рівень організації перевізної роботи, що, в свою чергу, призводило до зниження ефективності використання рухомого складу засобів та зростання собівартості перевезень.

**Мета.** Метою статті є виявлення та аналіз сукупності чинників, які негативно впливали на ефективність перевізної роботи залізниць.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Дана проблематика ще недостатньо представлена в науковій літературі, оскільки за радянської доби об'єктивно висвітлювати проблеми цієї базової галузі в силу заполітизованості науки було фактично неможливо. Лише в сучасний період побачила світ монографія А. Хахлюка [1]. У ній автор робить спробу відкинути усталені радянські стереотипи, йде шляхом неупередженого висвітлення проблеми, звертає увагу на прорахунки партійно-радянського та адміністративно-господарського керівництва в організації перевізної роботи та використанні рухомого складу залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Постійні труднощі у забезпеченні загальних обсягів та ритмічності у перевезенні вантажів через погіршення використання рухомого складу на підприємствах та в організаціях УРСР, простої вагонів на під'їзних шляхах, кількість яких постійно збільшувались проти норми, були характерною рисою роботи залізниць УРСР [2, 6]. Особливо гостро ця проблема постала перед залізничним транспортом у другій половині 1970-х рр., коли негативна динаміка використання рухомого складу стала особливо відчутною у зв'язку із зростанням в промисловості та сільському господарстві обсягів виробництва, ритмічне функціонування яких було неможливо було забезпечити без вчасної доставки сировини, комплектуючих та відвантаження готової продукції. У цей період лише для перевезення сільськогосподарської техніки, зерна, овочів щорічно потрібно було до 35 тис. вагонів [1-3]. Їх, однак, постійно не вистачало. Витоки недостатньої ефективності залізничних перевезень визначалися наступними факторами.

*Найчастіше затримки із вчасним вивезенням вантажів, а отже належним використанням рухомого складу, були пов'язані із неузгодженістю планів роботи промислових підприємств та транспорту.* Гострота проблеми добре проглядається з того, що у 1978 р. ЦК КПУ змушений був спеціально розглянути питання про несвоєчасне розвантаження вагонів на підприємствах чорної металургії УРСР. Між тим ця затримка сталась у зв'язку з тим, що саме Міністерство чорної металургії, запланувавши поставити своїм заводам понад норму 235 тис.т. металобрухту, не подбало разом з плановими органами, щоб залізниці були вчасно повідомлені про зміни навантажень [1-4].

Стало мало не нормою, коли Мінхімпром, Укоопспілка, Укрсільгосптехніка, боячись штрафних санкцій через можливе недовантаження рухомого складу, з року у рік подавали занижені щодо обсягів перевезень заявки, внаслідок чого залізниці не планували необхідні для цього вагони, і тому, особливо в розпал сільгоспробіт, навіть першочергові перевезення вантажів сільськогосподарського призначення, а надто міжобласні – навесні комбайнів, тракторів, міндобрив, а восени зернових та цукрових буряків – часто виконувались за рахунок зменшення подачі вагонів під інші вантажі [1-3].

Не дивлячись на чисельні розпорядження, відомчі накази та партійні постанови, підприємства та відомства належно не дбали про зменшення простоїв вагонів. Навпаки вони неухи-

льно зростали, особливо на підприємствах Мінчермету, Мінхарчпрому, що значно знижувало навантажувальні ресурси депо [3,4].

На багатьох залізничних станціях народногосподарські вантажі довгий час не вивозилися як промисловими підприємствами, так і колгоспами та радгоспами. Так, лише на станціях Донецької, Одеської залізниць протягом двох місяців тривалий час із значними перевищенням термінів розвантаження простоювали по кілька тисяч вагонів [5].

Вже звично повільно вивозились з пристанційних майданчиків мінеральні добрива, ліс, будівельні матеріали, сільськогосподарські машини, призначені для колгоспів та радгоспів. Так, у 1961 р. на Сталінській залізниці на станціях тривалий час лежали 4,7 тис. т. добрив, на Південній – 21 тис. кубічних метрів дефіцитних лісоматеріалів [5, 6].

Ситуація на дорогах ускладнювалась також сезонними піками в перевезенні значних обсягів зернових, картоплі, цукрових буряків, надходженням імпортного зерна [6].

На середину 60-х років в Україні і так доволі напружена ситуація щодо забезпечення ритмічних перевезень продукції ще більш погіршилася через посилення нестачі критого рухомого складу. Так, заявки на відвантаження зерна задовольнялись на 70%, а живності та м'ясопродуктів і взагалі лише на 30%. Погано забезпечувались і перевезення овочів, фруктів, що, зрозуміло, вело їх до втрат, інколи доволі значних [7]. З цього приводу керівництво ЦК КПУ неодноразово зверталось до Міністерства шляхів сполучення СРСР, підкреслюючи, що залізниці на території України не забезпечують потреби у перевезенні овочів, фруктів, цукру та інших продовольчих і промислових товарів народного споживання [8,9].

Однією зі спроб добитись підвищення ефективності використання рухомого складу на території України стало проведення у 1978 р. широко розпропагандованої кампанії по впровадженню досвіду роботи челябінських залізничників, яким вдалося досягти значних успіхів по скороченню простоїв вагонів під вантажно-розвантажувальними операціями [9].

Певні результати це дало. Так, по УРСР в цілому у 1980 на 0,3 год. у порівнянні з 1975 р. знизилась простоя на під'їзних шляхах, на 17 % скоротились середньодобові залишки своєчасно не вивантажених вагонів. Всього ж за рахунок покращення використання вантажопідйомності та місткості вагонів протягом 1978-1980 рр. було додатково перевезено понад 32 млн. т. вантажів. На 50 т. збільшилась проти 1978 р. середня вага вантажного поїзду [10].

Але в цілому добитись виконання викладених у спеціальній постанові ЦК КПУ від 18 травня 1978 р. заходів про скорочення простоїв вагонів та належного забезпечення потреб народного господарства у перевезеннях вантажів не вдалося [10, 11].

Майже половина залізничних станцій на території республіки та більше 70 % промислових підприємств, що мали власні під'їзні шляхи у 1979 р. не вклалися в установлені норми простоїв вагонів. Допущені понаднормові простоя вагонів за вказаний рік дорівнювали ціло річному простою більше 200 вагонів. *Проте, прагнучи створити видимість благополуччя, начальники багатьох станцій систематично викривляли звітність, свідомо приховавши значну кількість простоюючих вагонів.* Найбільш масштабні факти цього були неодноразово зафіксовані перевірками на ст.Смородино, Баси, Ахтирка, Торопилівка [11].

Подібна ситуація з часом стала мало не усталеною рисою роботи залізниць. Так, за даними перевірки простоїв вагонів на під'їзних шляхах тресту «Фрунзевугілля» на станціях Дар'євка, Любовські Копі, Ровеньки, Картушино Донецької залізниці по звітним даним вантажно-розвантажувального управління середній простій становив 6,4 години, тоді як фактично цей показник складав майже 10 годин. При детальному розслідуванні з'ясувалось, що вагони подавалися на навантаження під поточний видобуток вугілля і простоювали під навантаженням по 9,5 годин кожен при плані до 2,25 год., а в деяких випадках середній перепростій одного вагону перевищував навіть 40 вагоногодин [11-13].

Заввідділом транспорту та зв'язку ЦК КПУ В. Маєвський у квітні 1980 р. в інформації до секретаріату ЦК КПУ вказував на цілий ряд проблем, які стали прямим наслідком неефективної організації транспортних перевезень та значних простоїв рухомого складу: скорочення

---

товарообігу, зниження продуктивності праці, підвищення собівартості перевезень, зменшення прибутків.

Слід зазначити, що часто понаднормові простої були пов'язані з перевезеннями вантажів на невеликі (15-80 км.) відстані, де значно економічніше було б використовувати автотранспорт [14].

Однією з причин незадовільного використання вагонів на під'їзних шляхах багатьох підприємств та організацій, як на це вказував заступник голови уряду республіки В. Семичастний, була відсутність належної уваги з боку ряду міністерств та відомств до питань розвитку транспортного господарства, розширення шляхового господарства та удосконалення організації експлуатації.

Ситуацію ускладнювало й те, що з часом, в силу різних причин почала скорочуватись кількість ремонтних місць на підвідомчих Міністерству шляхів сполучення СРСР заводах та депо по ремонту локомотивів та рухомого складу, які належали підприємствам. Так, у 1979 р. потреба у ремонті відомчих локомотивів задовольнялась заводами МШС на 33 %, тоді як у 1978 р. – на 50 %, у 1977 р. – на 59 % [13-15]

Мало не типовим явищем стали такі кричущі приклади безгосподарності, коли вагони та цистерни відправлялись з великими залишками вантажів. Так, ревізорами МШС лише у 1979 р. було заактовано 500 таких вагонів, що на 1/3 перевищувало дані попереднього року. Особливо неякісно вивантажувались нафтопродукти. Їх залишки досягали 2-5 т. на 60 т. у цистерні [10, 22].

У червні 1981 р. В.Щербицький в інформації до ЦК КПРС вказував навіть на зростання кількості невивезених з портів дефіцитних імпорتنих продовольчих товарів. Та, незважаючи на такий високий рівень порушення питання, по окремим вантажам ці показники продовжували збільшуватись і надалі. Особливо по зернових – у зв'язку з їх інтенсивним імпортом. Причиною була та ж портова переробка (перевантаження) та подальший незадовільний вивіз залізничним транспортом імпорتنих вантажів через несвоєчасну подачу вагонів [13, 14]

Партійно-державне керівництво Української РСР намагалось взяти під контроль ці негативні процеси, спираючись на “перевірені” методи. Здійснювались масові перевірки використання залізничних вагонів. Так, лише у жовтні 1982 р. за участю спеціальних бригад Комітету народного контролю Української РСР було перевірено понад 2300 підприємств, будов, станцій та торговельних організацій республіки. За “неприйняття заходів з пришвидшення розвантаження вагонів та їх понаднормові простої” 640 посадових осіб були притягнуті до дисциплінарної відповідальності, на 280 накладено штрафи на загальну суму понад 55 тис. крб. Подібні адміністративні заходи сприяли деякому поліпшенню ситуації із простоями вагонів на підприємствах, однак не могли суттєво вплинути на загальну ситуацію, яка поступово набувала рис системної кризи.

Про це яскраво свідчить наступне. Так, у 1982 р. у телеграмі на ім'я голови Ради Міністрів СРСР секретар ЦК КПУ А.Титаренко повідомляв про зрив перевезень продовольчих та сільськогосподарських вантажів через незабезпеченість українських доріг критими та рефрижераторними вагонами. Лише протягом вересня 1982 р. залізниці УРСР не отримали 10 тис. порожніх критих вагонів. У робочому парку до встановленого плану не вистачало 2,6 тис. критих вагонів.

Особливо відчутним було несвоєчасне надходження рефрижераторних секцій. Так, лише Львівська залізниця недотримала 680 та Одеська залізниця 323 порожніх рефрижераторних вагонів [15].

У 1984 р. стан перевезень вантажів залізничним транспортом ще більш погіршився. До плану не було навантажено 9,1 тис. вагонів вугілля, 9 тис. вагонів руди, 1,7 тис. вагонів добрив, 2,4 тис. вагонів зерна, 1,8 тис. вагонів цукру [15].

Продовжувало лихоманити експортно-імпорتنі перевезення. Так, тривалий час простоювали в очікуванні перевантаження на прикордонних станціях Львівської залізниці та підхо-

дах до них 8,7 тис. вагонів з продовольством та іншими товарами. Стримувався прийом потягів з Угорщини, Чехословаччини, Румунії [15, 16].

Перший секретар ЦК КПУ В.Щербицький у 1985 р. в листі до ЦК КПРС “Про стан з перевезеннями вантажів залізницями в УРСР” вказував, що стан з вантажними перевезеннями залишається складним, а відставання не скорочується, а, навпаки, продовжує наростати [16].

Особливо важке становище складалося з подачею вагонів під навантаження вугілля. У 1985р. щоденно шахти та збагачувальні фабрики недотримували до плану по 1000-1200 вагонів. В результаті невідвантажені запаси вугілля за січень-лютий зросли на них з 7,5 до 9 млн.т. На деяких шахтах через затоварення вугільних накопичувачів спостерігались серйозні збої у їх роботі, а на кількох транспортних дворах навіть відбулося самоzapалювання вугілля [17].

Ще більш ускладнювалось використання рухомого складу у зимовий період, оскільки українські залізниці були забезпечені снігоприбиральними машинами лише на 35-40% [18]. У зв'язку з цим періодично виникала необхідність направляти значну кількість людей та техніки для боротьби зі сніговими заносами, створювати для цього спеціальні мобільні загони.

У зв'язку зі значним зниженням рівня вантажоперевезень у лютому 1985 р. в Україні були прийняті навіть спеціальні заходи по стабілізації обстановки на українських залізницях. На міністрів, які очолювали промислові міністерства та голів облвиконкомів була покладена персональна відповідальність за своєчасне вивантаження вагонів. На підприємствах для цілодобового вивантаження вагонів комплектувалися бригади з числа робітників основних цехів, залучалися військовослужбовці строкової служби, курсанти військових училищ, студенти. Для робітників виділявся теплий одяг, організовувалось гаряче харчування [17, 18]. Лише завдяки таким надзвичайним заходам вдалося уникнути загрози транспортного колапсу на залізницях, які обслуговували основні економічні регіони УРСР. Загалом, лише взимку 1985 р. до таких робіт було залучено понад 50 тис. чол. та всю наявну снігоприбиральну техніку.

У зимовий період серйозні перебої перевезень допускалися і через часті виходи з ладу локомотивів, особливо відпрацювавших свій ресурс тепловозів ТЕ-3. Незадовільна їх робота на Донецькій та Придніпровській залізницях взимку 1987р., як на це вказував секретар ЦК КПУ А.Титаренко, поставила всю економіку республіки у важке становище. У січні-березні споживачам не було відправлено більше 5 млн.т. вугілля, 3 млн.т. рудно-металургійної сировини, значну кількість будматеріалів, промсировини та інших вантажів [18].

Зриви в експлуатаційній роботі на Одеській, Донецькій, Південно-Західній залізницях часто допускалися і через незадовільне постачання тепловозних депо дизельним паливом та маслами [19].

Поруч із загостренням транспортних труднощів через нестачу та погане використання технічних засобів негативним моментом у роботі залізничного транспорту республіки було і бездумне впровадження керівництвом МШС СРСР, з подачі відповідно відділу ЦК КПРС, так званого “білоруського методу”. Характерною рисою цього періоду стало намагання партійно-радянського керівництва відшукати якийсь “чарівний ключик”, використання якого дасть змогу негайно виправити становище в тій чи іншій галузі. Діючи в цьому плані, відповідні чиновники всіляко наголошували на позитивні сторони даного “методу”. Так, заступник завідувача відділу транспорту та зв'язку ЦК КПУ П. Соколов в інформації “Про хід впровадження в УРСР досвіду Білоруської залізниці по прискоренню темпів росту продуктивності праці” вказував, що з 1986 р. “цей прогресивний досвід” почав впроваджуватися на Південній, Одеській та Львівській, а з 1987р. – на решті українських залізниць. У результаті експерименту (по 3 дорогам) за рахунок суміщення професій, посад, розширення зон обслуговування, покращення нормування праці штат працівників був скорочений більш ніж на 30 тис.чол. або 11,7% загальної чисельності, а зекономлений фонд зарплати було використано для підвищення посадових окладів та тарифних ставок 233 тис. працівників (зарплата у середньому зросла на 20-24 крб. або 12,5 %) [20, 21]. При цьому, однак замовчувалося те, що одночасно постраждала вся система організації перевізної роботи, адже було скорочено масу

---

приймальників і здавальників вагонів, іншого персоналу, який слідкував за дбайливим ставленням вантажокористувачів до вагонного парку, оперативно допомагав ліквідувати складнощі при навантажувально-розвантажувальних роботах.

Серйозною проблемою в організації залізничних перевезень стало *розкрадання* вантажів. І це незважаючи на те, що з початку 1980-х рр. контроль правоохоронних органів за роботою залізниць був значно посилений. Лінійні відділи міліції систематично проводили рейди та операції із залученням громадськості, здійснювались контрольні навантаження та перевірки на великих вузлових станціях. На залізничному транспорті було сформовано 286 спеціалізованих добровільних народних дружин чисельністю понад 7 тис. чол. В структурі транспортних органів внутрішніх справ було створено 35 спеціальних підрозділів по боротьбі з розкраданням вантажів. Так, у 1982 р. на 23 відділеннях та 138 залізничних станціях було здійснено одночасну перевірку стану розвантажувальних механізмів, складських приміщень, дотримання пропускового режиму, до відповідальності за недоліки в організації збереження вантажів були притягнуті 90 посадових осіб. Проте, всі ці заходи допомагали мало. В певній мірі вони стримували наростаючу хвилю злочинного розкрадання вантажів, але зупинити її не могли. Кожен рік додавав свої негативні відсотки [22, 23].

Втрата почуття відповідальності, бережливості, загальне зниження дисципліни праці на залізничному транспорті обумовили і неухильне зростання кількості понівечених, несправних вагонів. Так, якщо у 1975 р. половина вагонів, що надходила з залізниць, потребувала ремонту, то у 1990 р. вже чотири з п'яти (80 %). Половину вагонів через значні пошкодження слід було взагалі списувати, а ще третина потребувала капітального ремонту.

За цих умов залізниці вимушені були самі значно нарощувати власну ремонтну базу рухомого складу. Зокрема, Донецька залізниця стала основним ремонтним цехом своєї мережі. За 1987-1990 роки вона щорічно виконувала понад 1 млн. вагоноремонтів. Та й цього було недостатньо. Загальна потреба у вантажних вагонах хоч і була забезпечена, але часто вони експлуатувалися фактично несправні, оскільки ремонт напіввагонів та особливо цистерн здійснювався неякісно. Вагоноремонтним заводам хронічно не вистачало колісних пар, запчастин, пиломатеріалів.

Але варварське ставлення експлуатаційників до вагонного парку продовжувалося. Вагони нівечили при навантаженні, розвантаженні, на сортувальних гірках.

Наростаючий комплекс негативних явищ на залізницях республіки дедалі більше гальмував виконання планів внутрішніх перевезень. З цього приводу перший секретар ЦК КПУ В. Щербицький у травні 1987 р. у своєму листі на адресу Міністра шляхів сполучення СРСР Н.С. Конарева наголошував, що незадовільна робота Донецької та Придніпровської залізниць поставила у важке становище економіку республіки. Лише у січні-березні споживачам не було відправлено 5 млн.т. вугілля, 3 млн.т. рудно-металургійної сировини, будматеріалів та інших вантажів [22].

*Порушувалась вся система функціонування багатьох галузей промисловості та народного господарства України в цілому.* Так, влітку 1986 року багато харчових підприємств України і Союзу повністю зупинилися через нестачу вагонів для доставки їм солі об'єднання "Артемсіль". На межі зриву випуску продукції через недопоставки солі опинилася низка українських м'ясокомбінатів. На деякий час навіть повністю зупинилася випічка хліба пекарнями Тамбовської області.

Нестача вагонів хронічно лихоманила діяльність багатьох галузей промисловості. Так, тижнями не вивозилася готова продукція Костянтинівського склозаводу, Луганського заводу сантехнічного обладнання, Артемівського заводу шампанських вин та багатьох інших підприємств.

У цілому, наприкінці 1980-х рр. в УРСР виникла вкрай складна ситуація з використанням рухомого складу, внаслідок чого залізничний транспорт не міг повною мірою забезпечувати перевезення навіть продуктів харчування. На під'їздах до великих міст тижнями стояли не розвантажені вагони з м'ясом, цукром, картоплею, овочами та іншими продовольчими това-

рами, в тому числі й такими, що легко псувались. Через відсутність рухомого складу в портах простоювали судна, затримувалась робота інших видів транспорту, а отже народногосподарського комплексу в цілому.

*До незадовільної роботи залізниць вела і низка чинників законодавчого характеру.* Так, діючий на той час залізничний статут передбачав обмежену відповідальність залізниці за збереження вантажів, що, як показала практика, негативно впливало на протидію спробам розкрадання багатьох видів промислової та сільськогосподарської продукції на різних етапах їх перевезення і обробки. Залізниця мала також монопольне право встановлювати тарифи на перевезення вантажів. До того ж діюче законодавство не передбачало відповідальності за роботу залізниць будь-яких місцевих (обласних, республіканських) органів влади. У цілому склалася ситуація, за якої вкрай назріла необхідність перебудувати роботу залізниць таким чином, щоб вони мали не просто перевозити вантажі, а й доставляти їх до конкретних станцій, за конкретною адресою, конкретному отримувачу, в повній мірі відповідаючи за їх кількісне та якісне збереження.

Слід також зазначити, що паралельно загальмувався і розвиток перевезень залізничним транспортом пасажирів. Причинами зниження обсягів пасажирських перевезень були: погіршення експлуатаційної роботи, яке спричиняло хронічні запізнення пасажирських поїздів, зниження дисципліни, відповідальності посадових осіб за дотримання графіку руху поїздів. Так, лише на Одесько-Кишинівській залізниці у 1972 р. було відправлено із загальним запізненням 58,3 год. 87 пасажирських потягів. Як наслідок, це спричинило лавиноподібне наростання порушень графіку руху. Так, далі по слідуванню запізнилось вже 2848 потягів на 1741,3 год. [17, 23].

Зменшилась до 55 км/год. і швидкість руху поїздів. В основі цього було загальне погіршення стану шляхів та, як наслідок, збільшення кількості попереджень щодо обмеження швидкості. І це в той час, коли, наприклад, у Франції на дорогах загального призначення були встановлені рекорди швидкості у 482,4 км/год., а потім після деякого їх поліпшення і 510,6 км/год. На українських же залізницях пасажири постійно страждали навіть через відсутність належного сервісного обслуговування. Характерним для пасажирським потягів стала нестача провідників, неякісне роздрібне торгівельне обслуговування та харчування у вагонах-ресторанах, зростання кількості різних порушень у роботі поїзних бригад (насамперед, підтримання чистоти у вагонах), провезення безбілетних пасажирів, а для цього систематичне приховування вільних місць тощо, повторна видача комплектів постільної білизни.

**Висновки.** Для транспортних перевезень в УРСР, починаючи з другої половини 1970-х рр. характерною стала виразна негативна динаміка – темпи зростання обсягів перевезень значно уповільнились. Причиною цього, в свою чергу, стало наростання впливу цілого ряду негативних чинників, в тому числі й суто суб'єктивного характеру, насамперед, при організації перевізної роботи та через екстенсивний шлях розвитку транспортної мережі в цілому. Залізничний транспорт відчував постійні труднощі в підвищенні ефективності перевізної роботи також і у зв'язку з наднормовими простоями рухомого складу, браком ремонтної бази, незадовільним постачанням паливних матеріалів, нерегулярністю руху поїздів, зниженням відповідальності за збереження вантажів і, як наслідок, збільшенням фактів їх розкрадання. Все це разом взяте призвело до зниження ефективності використання транспортних засобів та зростання собівартості залізничних перевезень.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Хахлоу А.М.* Залізничний комплекс України : генезис, функціонування, перспективи. – К. : Кондор, 2009. – 299 с.
2. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць (1978) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1755. – Арк. 2,6.

3. Інформація “Про виконання постанов ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР про заходи з розвитку залізничного транспорту у 1976-1980-х рр. на залізницях УРСР” (1977) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1569. – Арк. 1.
4. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць (1978) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1747. – Арк. 1.
5. Звіти про роботу залізниць (1961) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5353. – Арк. 16.
6. Листування з міністерством шляхів сполучення СРСР, листи з питань роботи залізничного та водного транспорту (11.02.1975-20.08.1975) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1267. – Арк. 1.
7. Переписка з Міністерством шляхів сполучення СРСР (1973) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 905. – Арк. 6.
8. Листування з Міністерством шляхів сполучення СРСР (1975) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1267. – Арк. 3.
9. Інформація “Про хід виконання прийнятих у 1978-1980 рр. постанов ЦК КПУ з питань покращення роботи залізничного транспорту та посилення партійного керівництва цією галуззю народного господарства” (1980) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2120. – Арк.4.
10. Інформації в ЦК КПРС, довідки секретарів ЦК, відділів ЦК КПУ, листування з Міністерством шляхів сполучення СРСР з питань залізничного та водного транспорту (24.01.1980-16.12.1980) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2120. – Арк. 22-25.
11. Акти перевірки простоїв вагонів (1952) // ЦДАВО. – Ф. 4280. – Оп. 1. – Спр. 27. – Арк. 13.
12. Інформація “Про стан промислового залізничного транспорту в УРСР” (1979) // ЦДАВО. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1888. – Арк. 46-47.
13. Інформація про хід виконання постанови ЦК КПРС від 11.06 1981. “Про закупівлю та поставку продовольчих товарів у першому півріччі 1981 р. (22.01.1981-06.10.1982) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2280. – Арк. 14-15.
14. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць (1982) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2419. – Арк. 14.
15. Телеграма голови Ради Міністрів УРСР Ляшко від 22.09.1982 (1982) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2419. – Арк. 6.
16. Довідка “Про стан з перевезеннями вантажів залізницями в УРСР” (18.02.1985-23.10.1985) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр.2869. – Арк. 7-8.
17. Довідка “Про прийняті заходи для стабілізації обстановки на залізницях УРСР” (1985) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2869. – Арк.1.
18. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць (1987) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3167. – Арк. 23-35.
19. Звіти об’єднання “Укрпромтранс” (1981) // ЦДАВО. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 303. – Арк.57.
20. Листи ЦК КПУ, союзних міністерств, відділів транспорту та зв’язку про роботу залізничного та водного транспорту (18.01.1986-02.03.1987) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3000. – Арк. 1, 39.
21. Інформація про хід виконання в УРСР постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР “Про заходу із забезпечення збереження народногосподарських вантажів та посилення боротьби з розкраданнями на залізницях та водному транспорті” (1981) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2280. – Арк. 4.
22. Листи ЦК КПУ, союзних міністерств, відділів транспорту та зв’язку про роботу залізничного та водного транспорту (15.04.1987-26.11.1987) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3167. – Арк. 6-7.
23. Переписка з міністерством шляхів сполучення про покращення управління залізничним транспортом (1984) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2732. – Арк. 4.

**Горбань А.В.**

### **ПРОБЛЕМА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (1960-1980 ГГ.)**

*Исследована проблема повышения эффективности перевозочной работы железнодорожного транспорта, что было важным фактором качественной организации транспортных перевозок. Целью статьи является выявление и анализ совокупности факторов, которая негативно влияла на эффективность перевозочной работы железных дорог в 1960-1980 гг.*



---

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, использование подвижного состава.

**Gorban A.**

**PROBLEM OF INCREASE OF EFFICIENCY OF VEHICULAR WORK OF RAILWAY TRANSPORT (1960-1980)**

*Investigational problem of increase of efficiency of vehicular work of railway transport, that was the important factor of high-quality organization of transport transportations. The purpose of the article is an exposure and analysis aggregates of factors, which negatively influenced on efficiency of vehicular work of railways in 1960-1980.*

**Keywords:** railway transport, use of rolling stock.

УДК 658.14

*Карпенко О.О., Семиволос І.І.*

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ КАПІТАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА**

*Розглянуто сутність категорії «організаційно-економічний механізм», запропоновано алгоритм реалізації організаційно-економічного механізму управління капіталом підприємства для підвищення ефективності його використання.*

**Ключові слова:** організаційно-економічний механізм, капітал підприємства, організаційно-економічний механізм управління капіталом.

*Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.* Сучасний етап розвитку економіки України супроводжується підвищенням динамічності, непередбачуваності змін ринкового середовища і посиленням його впливу на суб'єктів господарювання, що ускладнює управління їх адаптацією до мінливого оточення.

Ефективність існування підприємства в першу чергу залежить від вміння менеджерів працювати з капіталом, оскільки він відображає економічні процеси підприємства та його стан у цілому. Проблема управління капіталом є як практичною, так і теоретичною, оскільки з розвитком економіки об'єктивно ускладнюється розуміння змісту капіталу і механізму управління ним. Ця проблема набуває особливої актуальності для умов трансформаційної економіки України.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Вагомий вклад у розробку теоретичних питань щодо наукового обґрунтування сутності і структури організаційно-економічного механізму управління підприємством внесли Ю. Путятін, О. Пушкар, О. Тридід [1], З. Арабянц, Л. Берг, В. Удодов [2], В. Пономаренко, Е.Ястремська, В.Луцковський [3] та інші. Теоретична і практична розробка питань, пов'язаних з визначенням сутності і змісту капіталу підприємства, аналізом його формування і використання, застосуванням методів і засобів управління, виконана в роботах багатьох вітчизняних і зарубіжних економістів: І. Бланка, В. Відяпіна, Ю. Воробйова, В. Гриньової, М. Дороніної, М. Кизима, Дж. Кларка, В. Марченко та інших.

*Невирішена раніше частина загальної проблеми.* Проте залишається недостатньо дослідженою низка практичних аспектів щодо формування і ефективного використання капіталу. У зв'язку з цим виникає необхідність розробки практичних рекомендацій щодо реалізації ор-