

## УДК 656.225.078(477)

Л. В. МАРЦЕНЮК<sup>1\*</sup>, А. В. ВИШНЯКОВА<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru

<sup>1</sup>Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (066) 025 43 44, ел. пошта vishnyakova\_anastasiya@mail.ru

## ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ НИМИ

**Мета.** Для України як постсоціалістичної держави виникає об'єктивна необхідність проведення реформування на залізничному транспорті. Щоб задовольняти вимоги споживачів як всередині країни, так і за її межами, треба вчасно вирішувати транспортні проблеми та впроваджувати нові технології, не відстаючи від розвинених європейських держав. Метою статті є виявлення проблем у процесі вантажних перевезень та розробка шляхів їх подолання, формування принципів підвищення економічної ефективності використання вантажних вагонів за рахунок вдосконалення механізму управління вантажними перевезеннями в умовах реформування. **Методика.** У роботі використовувалися методи стратегічного планування, системного підходу для досліджень щодо вдосконалення механізму управління вантажними перевезеннями, а також організаційно-розпорядчий метод для побудови структури управління. **Результати.** Авторами досліджено проблеми, що виникають у процесі перевезення вантажів, та заходи, які дозволять підвищити ефективність цих перевезень. Розроблено удосконалений механізм управління вантажними перевезеннями для його застосування в умовах реформування залізничного транспорту, який ґрунтується на централізації управління. **Наукова новизна.** У статті досліджено основні фактори, які гальмують процес вантажних перевезень. Викладено принципи вдосконалення механізму управління вантажними перевезеннями, які засновані на об'єднанні комерційної та вагоноремонтної діяльності господарств. Все це дозволить значно зменшити оборот вагона шляхом зниження тривалості простоїв на залізничному транспорті, підвищити швидкість доставки вантажу й знизити транспортну складову в ціні доставленої продукції. **Практична значимість.** Запропоновані заходи дозволять підвищити ефективність використання рухомого складу залізниць та збільшити обсяги вантажообігу, сприятимуть розвитку зв'язків України із сусідніми країнами.

*Ключові слова:* механізм управління; вантажні перевезення; процес перевезень вантажу; реформування залізничного транспорту

### Вступ

Ефективність вантажних перевезень значною мірою залежить від дальності перевезень та кількості перевезених вантажів. У зв'язку з цим виникає необхідність виходу України на ринок міжнародних перевезень залізничним транспортом. Для цього є потреба у змінах нормативно-правових актів України, що регулюють процеси зовнішніх перевезень, оновлення рухомого складу.

### Мета

Сьогоденний стан транспортної інфраструктури дозволяє забезпечити потреби країни в перевезеннях, але показники економічної ефективності, рівня безпеки, технічні характеристики рухомого складу свідчать про те, що

залізничний транспорт України не відповідає вимогам європейських країн та потребує значних вдосконалень.

У зв'язку з цим Кабінетом Міністрів України затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року. До складу пріоритетів розвитку залізничного транспорту входить реформування його системи управління [9].

### Методика

Метою роздержавлення залізничної транспортної галузі є пошук і залучення додаткових грошових коштів від інвесторів, адже держава не в змозі самостійно фінансувати таку капіталомістку сферу транспорту.

Реформування залізничного транспорту є однією з необхідних умов на шляху адаптації

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

українського залізничного транспорту до директив Європейського союзу, дає можливість виходу на ринок приватним компаніям та сприяє підвищенню конкурентоспроможності зазначеного виду транспорту [2].

Виявлення проблем у процесі вантажних перевезень та розробка шляхів їх подолання, вдосконалення структури управління вантажними перевезеннями дозволять досягти більш ефективного реформування, підвищити прибутковість вантажних перевезень та заохотити вкладення інвестицій у залізничний транспорт.

### Результати

Автором розроблено удосконалений механізм управління вантажними перевезеннями, суть якого полягає в об'єднанні комерційної та вагоноремонтної діяльності господарств, що дозволить значно зменшити оборот вагона шляхом зниження тривалості простоїв вагонів на залізничному транспорті, підвищити швидкість доставки вантажу та знизити транспортну складову у ціні готової транспортованої продукції.

Негативно впливають на ефективність як внутрішніх, так і транзитних вантажних перевезень такі фактори: доля зносу основних фондів становить близько 80–90 %; значна ділянка залізничних доріг залишається обладнаною дерев'яними шпалами, що негативно впливає на швидкість руху поїздів; на вантажно-розвантажувальні роботи відводиться вагомий частка часу, яку можна було б використати доцільніше, і при цьому зменшити оборот вагона та підвищити продуктивність перевезень.

### Наукова новизна та практична значимість

Транспорт відноситься до сфери матеріального виробництва, забезпечуючи задоволення потреб національної економіки у вантажних перевезеннях та населення країни у пасажирських перевезеннях. Завдяки процесу транспортування здійснюється зв'язок товаровиробника зі споживачами, перевезення вантажів та пасажирів, національна та міждержавна торгівля як сировиною, так і готовою продукцією. Ефективне функціонування транспортної галузі сприяє підвищенню рівня життя населення та забезпеченню обороноздатності країни.

На залізничному транспорті особливо важливе місце займають вантажні перевезення,

адже завдяки їм Укрзалізниця отримує прибуток, скорочує збитки від обслуговування пасажирів. Розміри перевезень вантажів коливаються залежно від ринкової кон'юнктури, економічної та політичної ситуації в країні та інших факторів. На рис. 1 наведено динаміку перевезень вантажів за 2000–2012 рр.

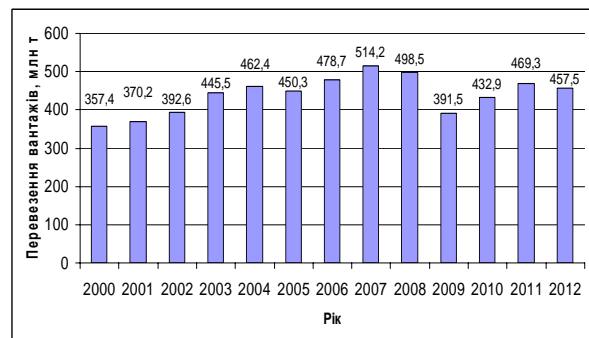


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом, млн т

Fig. 1. Dynamics of freight transportations by railway transport, mln. tn.

Актуальною є проблема поліпшення технології перевезення вантажів шляхом як запозичення досвіду інших країн, так і за допомогою власних новітніх розробок.

Практичні дослідження експедиторських компаній свідчать про те, що перевезення вантажів залізницею не дешевше, ніж автомобільним транспортом, навіть на далекі відстані. В Європейському Союзі ефективність залізничних перевезень, зазвичай, збільшується, коли відстань перевищує 500 км. Отже, оптимальною відстанню по Україні є проміжок від Одеси до Києва (468 км). При цьому, результати опитування свідчать, що перевезення залізницею не буде дешевшим, а якість буде гіршою, ніж при перевезенні автомобільним транспортом.

Таким чином, економічно ефективнішими є транзитні перевезення через Україну, які є доцільними, враховуючи вигідне геополітичне положення нашої країни.

На сучасному етапі розвитку транспортних технологій поширеним є використання технології мультимодальних перевезень за участю автомобільного і залізничного транспорту, яка дозволяє знизити час вантажно-розвантажувальних операцій на 15–20 %, зменшити викиди вуглецю в атмосферу, є одним із заходів удосконалення процесу вантажних перевезень.

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Мультимодальні перевезення дозволяють підвищити швидкість відправки вантажів, є найдешевшим різновидом транспортування вантажів. Ще однією з переваг цього виду перевезень є повне збереження цілісності вантажу за рахунок металевої упаковки, якою слугує контейнер [4].

При здійсненні міжнародних і транзитних перевезень ми стикаємося з такою перешкодою, як різна ширина наших колій і західноєвропейських (1 524 і 1 435 мм відповідно), що призводить до затримок на кордонах, додаткових витрат на утримання спеціальних станцій та викликає додаткові незручності.

Основним невирішеним питанням мультимодальних перевезень є суттєві відмінності між системами документації України та Європи. Європейський Союз керується правилами Конвенції щодо міжнародного транспортування товарів залізницею (COTIF), натомість Організація співробітництва залізниць, до якої входить і Україна, користується Угодою про міжнародні залізничні вантажні перевезення (SGMS). Застосування обох систем водночас неможливе, тому на кордоні всі залізничні накладні необхідно оформлювати знову. Несумісність і відмінності в оформленні перевізної документації ускладнюють європейські транзитні залізничні перевезення, і змушують шукати альтернативні види транспортування.

Функціонування контейнерних перевезень вимагає значних капітальних вкладень. Щоб перевезення були економічно ефективними, необхідні значні показники вантажообігу. Недоліком є те, що чим більшою є відстань перевезень, тим більш якісними та конкурентоспроможними стають автомобільні перевезення [1].

Лише значні зміни у підході до клієнтів та інвестування у рухомий склад Укрзалізниці можуть збільшити попит на контейнерні перевезення. На жаль, Укрзалізниця не пропонує потрібного клієнтам пакету послуг. Головним орієнтиром є зменшення вартості перевезень, в той час як клієнтам необхідна швидкість і надійність. Клієнти зауважують, що перевезення залізничним транспортом України є не тільки не швидкими й не надійними, а ще й не дешевими.

Використовуючи досвід європейських та постсоціалістичних країн, Україна проводить реформування залізничного транспорту, спря-

моване на створення такої системи управління, яка б дозволила:

1) зменшити оборот вантажного вагона, тим самим збільшивши коефіцієнт використання рухомого складу;

2) використовувати вагони компаній-банкротів замість їх простоїв на залізничних станціях, що знижує пропускну здатність залізничної мережі;

3) оновлювати рухомий склад залізниці за рахунок залучення додаткових інвестиційних коштів.

Оборот вагона характеризує тривалість виробничого циклу від одного навантаження вагона до наступного і складається з трьох елементів:

1) час перебування вагона на дільницях;

2) час перебування вагона на технічних станціях;

3) час перебування вагона під вантажними операціями.

Найбільший вплив на оборот вантажного вагона має простій вагонів на технічній станції (близько 61 %), а потім простій вагонів під однією вантажною операцією (20,2 %) [3]. Отже, для зменшення показника обороту вагона необхідно зменшити час перебування вантажного вагона на технічній станції та простій під вантажними операціями. Щоб цього досягти, можна побудувати таку структуру управління, яка б об'єднувала функції комерційного та вагонного господарств в одному підприємстві.

Вантажні перевезення мають свою специфіку, яка полягає в тому, що вони включають не тільки технологічний процес перевезення, а й підготовку вагонів до перевезень (екіпірування), технічне обслуговування і поточний ремонт вагонів, процес навантаження-вивантаження. Крім того, періодично вантажні вагони повинні направлятися у вагонні депо для виконання деповського ремонту, а в депо та заводи – для капітальних та капітального ремонту. Для цього вантажні компанії можуть включати у свою організаційну структуру пункти підготовки вагонів до перевезень, вагоноремонтні депо, інші структурні підрозділи вагонного господарства та деякі вагоноремонтні підприємства на різних умовах.

На основі цього запропоновано такий удосконалений механізм управління вантажними залізничними перевезеннями (рис. 2).



Рис. 2. Механізм управління вантажними вагонами

Fig. 2. Mechanism of freight cars management

Вдосконалення механізму вантажних перевезень полягає у тому, що він дозволяє поєднати управління вантажною і комерційною роботою залізничного транспорту та управляти вантажними парками на умовах договорів (рис. 3). Централізоване управління цими процесами дозволить зменшити тривалість поставки вантажу до замовника, оптимізувати оборот вантажного вагона, удосконалити технологічний процес перевезень.

Слід зазначити, що вагоноремонтна база перевищує потреби залізничної дороги в ремонті, тому частину депо можна продати або здавати в оренду. Пункти технічного обслуговування (ПТО), пункти контрольно-технічного обслуговування (ПКТО) належать до залізничної інфраструктури й тому не можуть бути передані до конкурентного середовища [6].

Раціональність використання вантажних вагонів компаній-операторів залежить і від державного законодавства стосовно управління перевезеннями вантажів у країні.

Європейське законодавство є більш практичним з точки зору використання вантажовласниками залізничної інфраструктури та рухомого складу. Натомість, процедура організації вантажних перевезень в Україні ускладнена та недосконала, вимагає значних витрат від вантажоперевізників, а отже, збільшує транспортну складову у вартості продукції для кінцевих споживачів.

Звісно, застосування електронних засобів комунікації спрощує систему перевезень та приводить до оптимізації витрат Укрзалізниці, але така методика ще не отримала належного поширення серед усіх вантажовласників. Слід зазначити, що наближення українського законодавства до європейського є важливою передумовою інтеграції української транспортної системи в світову, однією зі складових реформування залізничного транспорту.

Для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту необхідно застосувати такі заходи:

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

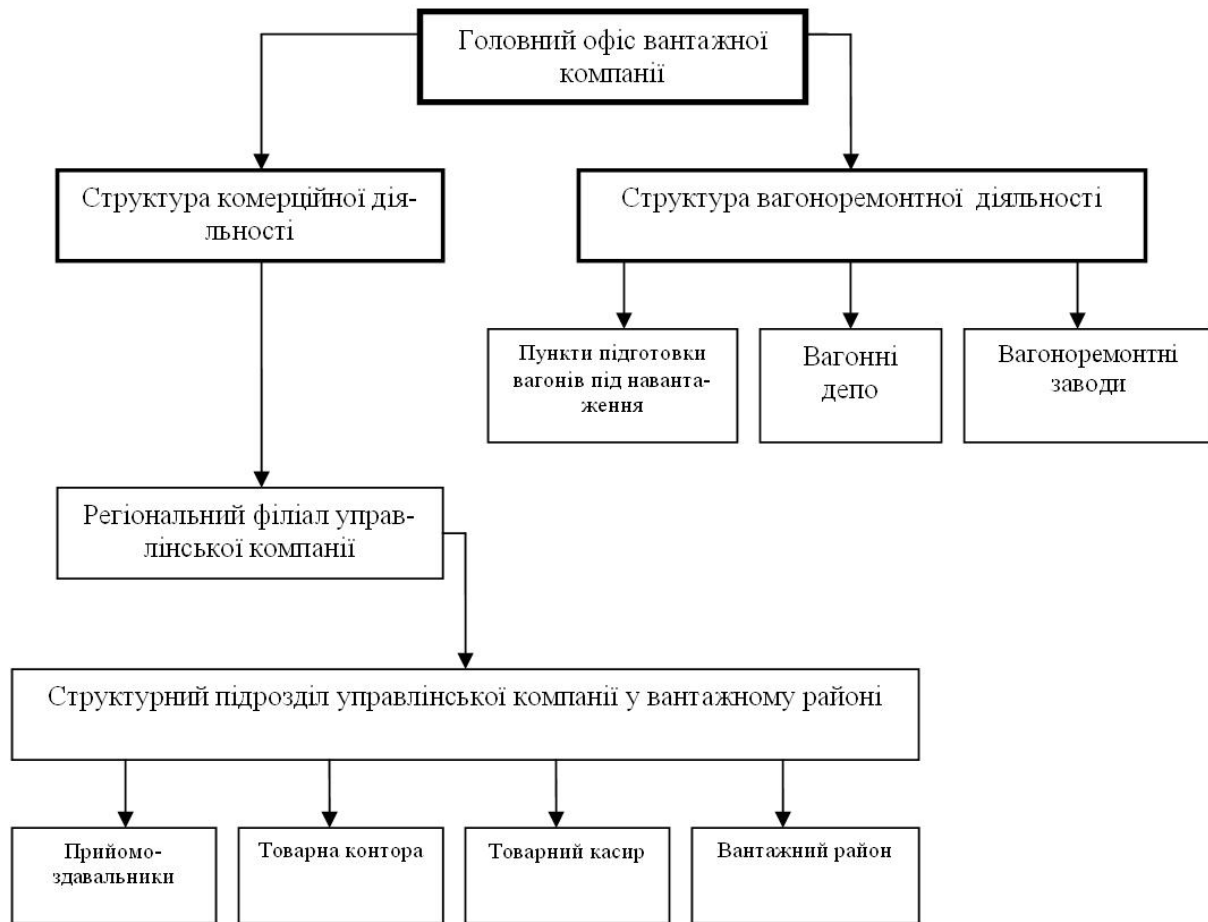


Рис. 3. Структура управління, спрямована на централізацію вантажного та комерційного господарств

Fig. 3. Management structure directed on centralization of freight and commercial economies

1. Укласти та затвердити нормативно-правові акти, які будуть регулювати та підвищувати ефективність роботи залізничного транспорту.

2. За рахунок залучення інвестицій оновити рухомий склад Укрзалізниці, закупивши нові вантажні вагони.

3. Використовувати контейнерні перевезення у внутрішньому (на середні та далекі відстані) та міжнародному сполученнях.

4. Сприяти створенню логістичних центрів, які дозволять зменшити витрати на транспортування і тривалість доставки вантажу, підвищити ефективність використання вагонів та зменшити оборот вагона.

Серйозною перепорою для залучення інвестицій є перехресне субсидіювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що знижує реальний рівень доходів від вантажних перевезень. Якість послуг на залізничному транспорті не від-

повідає встановленим європейським стандартам, пасажирів не задовольняють такі параметри як ціна, швидкість і час поїздки, що знижує попит серед споживачів транспортних послуг.

Важливим заходом є збільшення кількості функціонуючих контейнерних поїздів, які прискорюють доставку, сприяють зменшенню навантажень на автомобільні дороги, забезпечують схоронність вантажу. На жаль, в Україні функціонують лише два поїзди такого типу: «Вікінг» та «Ярослав». Проте їх курсування ускладнюється низьким попитом, складністю при проходженні митниць та значними відмінностями у законодавстві України та Європейського Союзу. В нашій країні немає державної підтримки та розвиненої нормативно-правової бази щодо контейнерних перевезень, на відміну від розвинених європейських країн, в яких впровадження нових транспортних технологій стимулюється державою.

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

У зв'язку з переходом України до ринкової економіки важливо вдосконалювати процес перевезень вантажу, забезпечуючи одночасно безпеку та цілісність вантажів, своєчасність доставки, економічність та мінімальну шкоду навколишньому середовищу.

## Висновки

Українським урядом затверджено декілька програмних документів, спрямованих на реформування залізничної інфраструктури (Транспортна стратегія України до 2020 року, Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки та ін.). Зміни в структурі управління залізничним транспортом об'єктивно необхідні, оскільки держава не може самостійно фінансувати галузь, яка вимагає значних капітальних вкладень.

Це дослідження спрямоване на розробку удосконаленого механізму управління вантажними перевезеннями, суть якого полягає в об'єднанні комерційної та вагоноремонтної діяльності господарств, що дозволить значно зменшити оборот вагона шляхом зниження тривалості простоїв вагонів на залізничному транспорті, підвищити швидкість доставки вантажу та знизити транспортну складову у ціні готової транспортованої продукції.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Андрущенко, В. О. Удосконалення процесів експлуатації вагонних парків з урахуванням особливостей обліку і використання : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.20 / Андрущенко Вадим Олександрович ; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – 20 с.
- Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010–2015 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/-laws/show/1390-2009-п>. – Назва з екрана.
- Марценюк, Л. В. Вплив залізничного транспорту на розвиток національної економіки України / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2012. – Вип. 42. – С. 274–278.
- Петренко, Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: состояние и перспективы / Е. А. Петренко // Вагон. парк. – 2010. – № 1. – С. 41–43.
- Положення про Головне комерційне управління Державної адміністрації залізничного транспорту України : матеріали Укрзалізниця. – К. : Укрзалізниця. – Наказ Держ. адмін. залізн. трансп. України (Укрзалізниця) № 457-Ц від 19.08.2009 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/about/general\\_information/main\\_departments/of\\_business\\_administration/](http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/of_business_administration/). – Назва з екрана.
- Положення про Головне управління вагонного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://wap.uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.otherdocs&f=Doc.View&p=prav\\_CVIZ&lng=uk](http://wap.uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.otherdocs&f=Doc.View&p=prav_CVIZ&lng=uk). – Назва з екрана.
- Про залізничний транспорт : закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/-273/96-вр>. – Назва з екрана.
- Пшінько, О. М. Критерій для порівняння альтернативних варіантів управління парками вантажних вагонів / О. М. Пшінько, Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2010. – Вип. 35. – С. 253–257.
- Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/m=all.structure.tomorrow&lng=uk> – Назва з екрана.
- Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського союзу. Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки [Електронний ресурс]. – К., 2010. – С. 21–34. – Режим доступу: [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033\\_Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033_Transport_System_Reform_Jun2010.pdf). – Назва з екрана.
- Kurosaki, F. Railways and The Environment (part 3) / F. Kurosaki // Japanese Railways and Their Outlook : An Environmental Perspective. – Japan Railway & Transport Review. – 2009. – № 51. – P. 12–17.
- Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific. United Nations publication [Електронний ресурс]. – Bangkok, Thailand, 2011. – 123 p. – Режим доступу: <http://www.unescap.org/ttdw/review/files/review2011.pdf>. – Назва з екрана.
- Slack, B. The geography of transport systems. Third edition / B. Slack, Jean-Paul Rodrigue. – New York : Routledge, 2013. – 416 p. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch9en/appl9en/ch9a1en.html>. – Назва з екрана.

Л. В. МАРЦЕНЮК<sup>1\*</sup>, А. В. ВИШНЯКОВА<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, эл. почта gwinform1@rambler.ru

<sup>1</sup>Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (066) 025 43 44, эл. почта vishnyakova\_anastasiya@mail.ru

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

**Цель.** Для Украины как постсоциалистического государства возникает объективная необходимость проведения реформирования на железнодорожном транспорте. Чтобы удовлетворять требования потребителей как внутри страны, так и за ее пределами, нужно вовремя решать транспортные проблемы и внедрять новые технологии, не отставая от развитых европейских государств. Целью статьи является выявление проблем в процессе грузовых перевозок и разработка путей их преодоления, формирование принципов повышения экономической эффективности использования грузовых вагонов за счет совершенствования механизма управления грузовыми перевозками в условиях реформирования. **Методика.** В работе использовались методы стратегического планирования, системного подхода для исследований по совершенствованию механизма управления грузовыми перевозками, а также организационно-распорядительный метод для построения структуры управления. **Результаты.** Авторами исследованы проблемы, возникающие в процессе перевозки грузов, и меры, которые позволят повысить эффективность этих перевозок. Разработан усовершенствованный механизм управления грузовыми перевозками для его применения в условиях реформирования железнодорожного транспорта, основанный на централизации управления. **Научная новизна.** В статье исследованы основные факторы, которые тормозят процесс грузоперевозок. Изложены принципы совершенствования механизма управления грузовыми перевозками, которые основаны на объединении коммерческой и вагоноремонтной деятельности хозяйств. Все это позволит значительно уменьшить оборот вагона путем снижения продолжительности простоев на железнодорожном транспорте, повысить скорость доставки груза и снизить транспортную составляющую в цене доставленной продукции. **Практическая значимость.** Предложенные меры позволят повысить эффективность использования подвижного состава железных дорог и увеличить объемы грузооборота, способствовать развитию связей Украины с соседними странами.

*Ключевые слова:* механизм управления; грузовые перевозки; процесс перевозок груза; реформирование железнодорожного транспорта

L. V. MARTSENYUK<sup>1\*</sup>, A. V. VYSHNIAKOVA<sup>1</sup>

<sup>1\*</sup>Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail rwinform1@rambler.ru

<sup>1</sup>Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (066) 025 43 44, e-mail vishnyakova\_anastasiya@mail.ru

## IMPROVEMENT OF FREIGHT TRANSPORTATIONS PROCESS AND THEIR MANAGEMENT MECHANISM

**Purpose.** For Ukraine as for a post-socialist state there is an objective need of reforming on railway transport. In order to meet the requirements of consumers both within the country and outside of it, it is necessary to solve transport problems in time and to introduce new technologies, without lagging behind the developed European states. The purpose of this article is identification of problems in the process of freight transportations and development of ways of their overcoming, formation of the principles of economic efficiency increase for the use of freight cars using the improvement of management mechanism of freight transportations in the conditions of reforming. **Methodology.** Methods of strategic planning, system approach for research on improvement of the management mechanism of freight transportations, as well as the organizational-administrative method for structure of management construction were used in this research. **Findings.** Authors have explored the problems arising in the process of transportation of goods and measures, which will increase the efficiency of goods transportation. Advanced mechanism of freight transportation management for its application in the conditions of the railway transport reforming was developed. It is based on management centralization.

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

**Originality.** The major factors, which slow down process of cargo transportations, are investigated in the article. The principles of management mechanism improvement of freight transportations are stated. They are based on association of commercial and car-repair activity of depots. All this will allow reducing considerably a car turn by decrease in duration of idle times on railway transport, increasing the speed of freight delivery and cutting down a transport component in the price of delivered production. **Practical value.** The offered measures will improve the efficiency of rolling stock use and increase cargo volumes turnover, promote links of Ukraine with neighboring countries.

**Keywords:** management mechanism; freight transportations; process of freight transportations; reforming of railway transport

## REFERENCES

1. Andrushchenko V.O. *Udoskonalennia protsesiv ekspluatatsii vahonnykh parkiv z urakhuvanniam osoblyvostei obliku i vykorystannia*. Avtoreferat Diss. [Improving the processes of wagon fleet operation taking into account records and use characteristics. Author's abstract.]. Dnipropetrovsk, 2008. 20 p.
2. *Derzhavna tsilova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy na 2010-2015 roky* [State program of railway transport reforming in Ukraine for 2010-2015 years]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/-laws/show/1390-2009-p> (Accessed 11 November 2013).
3. Martsenyuk L.V. Vplyv zaliznychnoho transportu na rozvytok natsionalnoi ekonomiky Ukrainy [Effect of railway transport on the development of Ukrainian national economics]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2012, issue 42, pp. 274-278.
4. Petrenko Ye.A. Reformirovaniye zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy: sostoyaniye i perspektivy [Railway transport reform in Ukraine: state and prospects]. *Vagonnyy park – Wagon fleet*, 2010, no. 1, pp. 41-43.
5. *Polozhennia pro Holovne komertsiiine upravlinnia Derzhavnoi administratsii zaliznychnoho transportu Ukrainy* [The main provisions of the Commercial Department of the Railway Transport State Administration of Ukraine]. Available at: [http://www.uz.gov.ua/about/general\\_information/main\\_departments/of\\_business\\_administration/](http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/of_business_administration/) (Accessed 11 November 2013).
6. *Polozhennia pro Holovne upravlinnia vahonnoho hospodarstva Derzhavnoi administratsii zaliznychnoho transportu Ukrainy* [The provisions of the General Management of rolling stock department of the State Administration of Railway Transport in Ukraine]. Available at : [http://wap.uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.otherdocs&f=Doc.View&p=prav\\_CVIZ&lng=uk](http://wap.uz.gov.ua/index.php?m=info.normdocs.otherdocs&f=Doc.View&p=prav_CVIZ&lng=uk) (Accessed 11 November 2013).
7. *Pro zaliznychnyi transport: zakon Ukrainy* [On Railway Transport: Ukrainian law]. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/-273/96-vr> (Accessed 11 November 2013).
8. Pshinko O.M., Martsenyuk L.V. Kryterii dlia porivniannia alternatyvnykh variantiv upravlinnia parkamy vantazhnykh vahoniv [Criteria for comparing of alternative management options with freight wagons fleets]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2010, issue 35, pp. 253-257.
9. *Stratehiia rozvytku zaliznychnoho transportu na period do 2020 roku* [Development strategy of railway transport in the period to 2020]. Available at: <http://www.uz.gov.ua/m=all.structure.tomorrow&lng=uk> (Accessed 11 November 2013).
10. *Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho soiuzu* [Transport Policy of Ukraine and its approach to European Union Norms]. Kyiv, 2010, pp. 21-34. Available at: [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf) (Accessed 11 November 2013).
11. Kurosaki F. Railways and The Environment (part 3). *Japanese Railways and Their Outlook : An Environmental Perspective*. – *Japan Railway & Transport Review*, 2009, no. 51, pp. 12-17.
12. Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific. United Nations publication. Bangkok, Thailand, 2011, 123 p. Available at: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch9en/app19en/ch9a1en.html> (Accessed 11 November 2013).
13. Slack B., Jean-Paul Rodrigue. The geography of transport systems. Third edition. New York, Routledge, 2013. 416 p. Available at: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch9en/app19en/ch9a1en.html> (Accessed 11 November 2013).

*Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Барашом (Україна); д.е.н., проф. Н. І. Прохоглядовою (Україна)*

Надійшла до редколегії 06.02.2014

Прийнята до друку 25.03.2014