

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ  
Київський інститут інженерів цивільної авіації

---

На правах рукопису

ЦВЕТОВ КРІЙ МИХАЙЛОВИЧ

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ РІЗНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ І ЇХ  
ВЗАЄМОДІЇ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ

Спеціальність 08.00.05 - Економіка, планування  
і організація управління народним господарством  
та його галузями /Транспорт і зв'язок/

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття вченого ступеня  
доктора економічних наук

Київ 1993

48 20.000

Робота виконана  
в Інституті комплексних транспортних проблем

Офіційні опоненти:

- Академік АН України,  
доктор економічних наук,  
професор Перепадих А.В.
- доктор економічних наук  
Котлубай М.І.
- доктор економічних наук  
Пилипенко А.І.

Провідна організація

- Науково-дослідний  
економічний інститут  
Міністерства економіки  
України

Захист відбудеться " 26 " січня 1994 р. о 14 годині на засіданні спеціалізованої Ради Д 01.35.02 по захисту дисертації на здобуття вченого ступеня доктора наук у Київському інституті інженерів пилівної авіації за адресою: 252058, м.Київ-58, проспект Космовава Комарова І, конференцзал.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці інституту.

Відгуки на автореферат дисертації в двох примірниках, завірені печаткою, просимо надсилати на адресу Ради Інституту.

Автореферат розіслано " 24 " грудня 1993 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої ради



Славін В.Т.,  
доктор економічних наук,  
професор



## I. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

I.1. Актуальність проблеми. Дві великі історичні події, що відбулися в останній час – це набуття Україною політичної та економічної самостійності та розпочатий процес з докорінних перетворень в області виробничих відносин на основі зміни форм власності і формування ринкових відносин, призвели до розпаду СРСР, його єдиного народногосподарського комплексу, розриву економічних зв'язків між колишніми республіками й різкому зняженню виробництва, що породило загальну кризу економіки молодих суверенних держав.

Здійснювана в країні реформа політичної системи і радикальна економічна реформа з формуванням ринкових відносин обумовляють необхідність докорінного удосконалення організації і розвитку транспорту України як місталузового комплексу, що об'єднує усі види транспорту сфери обороту /магістральні види транспорту загального користування/, сфери матеріального виробництва /промисловий, будівельний, сільськогосподарський транспорт/ і міський транспорт. Питома вага основних виробничих фондів /ОВФ/ транспортного комплексу України досягає 30% у загальній вартості ОВФ країни, а чисельність працюючих – понад 18%. В цих умовах формування національної транспортної системи стає найважливішим державним завданням, від вирішення якого у певній мірі залежить розвиток економіки України, її інтеграція з країнами-членами СБД, з європейським і світовим економічним співт. зариством, а також вирішення важливих соціальних завдань і забезпечення обороноспроможності держави.

Становище транспорту України на даному етапі розвитку незалежної і суверенної держави характеризується як перекригове.

Фактично робота усіх видів транспорту відбувається по інерції, без достатньої організаційної, економічної і правової ув'язки із змістовною частиною здійснюваних в Україні реформ.

Розвиток транспортної науки в колишньому СРСР в області організації управління і взаємодії різних видів транспорту базувався на засадах планової та командно-розподільчої економіки, які підлягають перегляду з урахуванням нових об'єктивних факторів, що обумовлюють розвиток економіки України, в тому числі з урахуванням корінного питання для вирішення організаційних структур управління – це питання про власність.

Розвиток різних видів транспорту в рамках національної транспортної системи України все настійливіше висуває необхідність сполучення галузевого /відомчого/ принципу його організації управління з регіональним /системним/ принципом. В цьому зв'язку вирішення міжвідомчих і регіональних проблем розвитку і організації управління різними видами транспорту повинно базуватись на наукових основах теорії транспортної системи, в якій повинні бути визначені відповідні співвідношення транспортної системи в цілому та її складових частин /різних видів транспорту/ з одного боку, а також співвідношення транспортної системи і середовища /офери матеріального виробництва і споживання/, з іншого. Це передбачає необхідність теоретичних досліджень в даній області знань.

Аналіз наукових праць показав, що комплексних досліджень з системної організації управління різними видами транспорту і їх взаємодії в великих економічних регіонах, або окремих державах дуже мало. Відсутні і роботи з методології системних досліджень комплексних проблем організації управління і взаємодії різних видів транспорту.

1.2. Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних основ і методів раціональної організації управління різними видами транспорту і їх взаємодії при перевезенні вантажів у регіоні України. Для досягнення зазначеної мети в дисертації поставлені і вирішені такі взаємозв'язані завдання:

виявлені тенденції розвитку теорії і практики організації і взаємодії різних видів транспорту;

розроблені методологічні основи системних досліджень транспорту;

показані тенденції удосконалення організаційних структур транспорту при переході до ринку;

виявлені економічні і технологічні умови формування організаційних структур транспорту;

дано рекомендації з організаційних структур управління транспортом на народногосподарському, галузевому і регіональному рівні;

розкриті основи системного підходу до ефективно організації автомобільного транспорту і дано пропозиції по раціональним сферам діяльності автотранспорту загального користування і відомчого;

досліджені умови і дано рекомендації з раціональної організації взаємодії автомобільного з іншими видами транспорту в пунктах їх стикування;

визначені умови і сфери раціональної діяльності автомобільного і залізничного транспорту на перевезеннях вантажів за межами міст;

обґрунтовані системні принципи комплексного транспортно-експлуатаційного обслуговування народного господарства і населення

при змішаних перевезеннях вантажів з участю автомобільного транспорту і дано пропозиції з організації управління цієї діяльності;

розроблена концепція розвитку, організації і удосконалення транспортного комплексу України в умовах ринкових відносин.

За своїм змістом зазначена вище сукупність завдань об'єднує дві області досліджень транспорту - теоретичну і прикладну.

**1.3. Предмет дослідження.** Організація управління, координація і взаємодія різних видів транспорту при перевезенні вантажів - це широкий комплекс зв'язків і відносин /технічних, технологічних, організаційних, правових, інформаційних і інших/ як між видами транспорту, так і їх зв'язків і відносин з зовнішнім середовищем - сферою матеріального виробництва і споживання, що забезпечують цілісність /єдність/ транспортної системи. Все це і складає механізм організації управління і взаємодії різних видів транспорту при перевезеннях, що і є предметом дослідження.

**1.4. Об'єкт дослідження.** Об'єктом дослідження прийнято транспортний комплекс України з виділенням автомобільного транспорту у його взаємодії з залізничним та іншими видами транспорту, що перевозять вантажі в регіоні країни.

**1.5. Методологія і методи дослідження.** Методологічною основою дослідження є теоретичні положення про транспорт як галузь матеріального виробництва. Як методи дослідження використовувались: системний підхід, положення теорії дослідження операцій, теорія управлінських рішень, економіко-математичні методи, техніко-економічні розрахунки і експертні оцінки.

Ефективність рекомендованих заходів в дисертації визначалась шляхом відповідних техніко-економічних розрахунків, а їх результати подані у пінах 1990 року.

Розробка рекомендацій по удосконаленню взаємодії різних

видів транспорту базувалась на принципах програмно-цільового методу.

Структурування наукових досліджень з цієї проблеми опробувано методом експертних оцінок основних напрямів удосконалення організації управління і взаємодії різних видів транспорту за критерієм їх відносної важливості.

Робота базується на узагальненні і розвитку раніше виконаних автором дисертації багаторічних досліджень в Інституті комплексних транспортних проблем при Міністерстві України, що підтверджує зв'язок теми дисертаційної роботи з державними планами і замовленнями наукових досліджень.

1.6. Наукова новизна. Вперше на основі системного підходу виконано комплексне дослідження проблеми організації управління та взаємодії різних видів транспорту в Україні.

Розроблені наукові основи системних досліджень транспорту; визначені головні завдання підвищення ефективності спільної погодженої роботи взаємодіючих видів транспорту, встановлені внутрішні зв'язки між ними, а також запропоновані раціональні шляхи і методи їх вирішення. Системний підхід до дослідження проблеми, що розглядалася, дозволив формувати нові принципи у встановленні ієрархії пріоритетів в організації обслуговуючих галузей народного господарства, які визначились в примації державних інтересів над відомчими, в прискоренні вирішення міжвідомчих і регіональних проблем транспорту.

1.7. Апробація і впровадження результатів дослідження. Методичні основи системного підходу і розроблені на їх основі рекомендації з системної організації управління і взаємодії різних видів транспорту при перевезенні вантажів у регіоні України пов'язані з тематикою наукових досліджень в області транспорту, затвердженої Держкомітетом по науці і техніці Ради Міністрів

СРСР, Держпланом СРСР, Держпланом УРСР і Міністерством економіки України.

Пропозиції по удосконаленню взаємодії автомобільного з залізничним та іншими видами транспорту в регіоні Української РСР покладені в основу цільової комплексної науково-технічної програми: "Розвиток і удосконалення транспортної системи з метою організації раціональних перевезень вантажів в Українській РСР" /"Транспорт"/, затвердженої постановою Ради Міністрів УРСР від 11 липня 1986 року № 250.

Пропозиції і рекомендації по організаційним структурам управління різними видами транспорту покладені в основу проекту "Концепції розвитку транспортної системи України і комплексу заходів щодо її реалізації", розробленої Тимчасовою комісією з питань розвитку транспорту України при Кабінеті Міністрів України.

Основні теоретичні положення і практичні рекомендації дослідження опубліковані в 50 роботах загальним обсягом 62 д.а. і доповідались на 15 всесоюзних і республіканських конференціях.

1.8. Обсяг і структура дисертаційної роботи. Основний текст дисертації викладено на 352 сторінках, включає 22 малюнки і 63 таблиці. Перелік використаних періодичних джерел налічує 358 найменувань.

#### 1.9. Короткий зміст дисертації.

Введення написано у вигляді короткої анотації, у якій розкриваються актуальність теми, мета, завдання і методика дослідження, наукова новизна і практична значимість роботи. Показана структура дисертації.

У першому розділі розкриваються регіональні особливості та

проблеми розвитку транспортного комплексу України, тенденції удосконалення організації взаємодії різних видів транспорту, а також показано розвиток теорії в області спільної експлуатації і організації взаємодії різних видів транспорту.

У другому розділі розроблені методологічні основи системних досліджень транспорту, проведено структурування транспортного комплексу, побудована його композиційна модель, яка стала базою для формування напрямів системних досліджень транспорту.

У третьому розділі виконано системний аналіз організації автомобільного транспорту в регіоні України на основі розробленої автором методики і запропонованої системної класифікації перевезень і об'єктів транспортного обслуговування, виконана оцінка ефективності використання автомобільного транспорту в системі транспортного обслуговування і дано рекомендації по раціональному розподілу сфер діяльності автомобільного транспорту загального користування і відомчого.

Четвертий розділ розкриває методи і оцінку ефективності регіональної організації взаємодії автомобільного і залізничного транспорту в пунктах їх стикування на базі розвитку прогресивної технології змішаних залізнично-автомобільних перевезень, зміни організаційних структур і складу транспортної системи.

В п'ятому розділі розроблена методика і запропонована графоаналітична інформаційна система для визначення раціональних сфер діяльності автомобільного і залізничного транспорту при перевезенні вантажів, дано рекомендації щодо підвищення ефективності їх спільної роботи. Розроблена регіональна організація контейнерних перевезень і запропоновані системні принципи розвитку та організації транспортно-експедиційної діяльності.

У шостому розділі викладена концепція організації транспортного комплексу України, яка сполучає наукові і практичні завдання в перехідний період до ринку в умовах економічної самостійності України. Показані економічні та технічні умови розвитку і організації транспорту, його особливості та форми роздержавлення і приватизації. Досліджені функції управління і економічні засади формування економічних структур, дано рекомендації по організаційним структурам управління на державному, регіональному і галузевому рівнях.

Заключення — це підсумок основних результатів проведених досліджень.

## 2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

2.1. Намічені в дисертації мета і завдання дослідження обумовили необхідність розгляду як об'єкта пізнання на макрорівні транспортного комплексу України /табл. I/, для якого були встановлені такі тенденції і особливості його розвитку:

систематичне відставання темпів розвитку матеріально-технічної бази транспорту від темпів розвитку галузей народного господарства;

незбалансованість розвитку всіх видів транспорту у складі транспортного комплексу України;

некомплексний технічний розвиток окремих видів транспорту в частині забезпечення збалансованого співвідношення між їх активною /рухомий склад/ і пасивною /постійна обладнання і споруди/ частинами;

незбалансований розвиток технічних засобів і обладнання взаємодіючих видів транспорту у пунктах їх стикування /транспортних вузлах/;

Таблиця I

Склад транспортного комплексу  
України

Об'єкти транспортно-го комплексу	Вантажо-оборот, млрд. прив. ткм	Вартість ОВФ, млрд. крб	Витрати, млрд. крб.	Чисельність на експлуатації, тис. чол.
ВСЬОГО, %	100,0	100,0	100,0	100,0
А. Види транспорту				
Залізничний				
магістральний	47,6	22,3	11,4	10,8
промисловий	1,4	7,0	3,5	5,6
Автомобільний народ-ного господарства	8,4	14,9	37,6	43,6
в т.ч. АТЗК	3,6	3,9	10,9	11,3
Водний	21,4	8,8	5,4	3,1
Повітряний	0,1	1,6	2,0	0,3
Трубопровідний	20,3	6,4	3,0	0,9
Безперервний	0,1	1,2	1,0	0,5
Сільськогосподарський	0,2	-	5,0	-
Б. Шляхове господарство				
Автомобільні шляхи	-	34,9	4,0	3,2
в т.ч. магістральні	-	18,6	3,5	0,9
міські	-	10,8	0,4	1,7
відсмчі	-	5,5	0,1	0,6
В. Вантажно-розвантажувальні роботи				
На всіх видах транспорту	-	2,9	27,1	32,0

відсутність єдиних показників планування спільної роботи різних видів транспорту в пунктах їх взаємодії /в пунктах стикування/ й відповідної системи статистичного обліку і звітності;

різний рівень інформаційного забезпечення транспортного процесу взаємодіючих видів транспорту, непогодженість планової і звітної номенклатури вантажів, що перевозяться на різних видах транспорту;

непогодженість правових положень і економічних санкцій за погіршення /успіхи/ при виконанні змішаних перевезень взаємодіючими видами транспорту;

непогодженість планування перевезень з плануванням поставок рухомого складу, а також з планами їх виробництва;

невідповідність структури парку рухомого складу роду вантажів, що перевозяться та їх партійності;

погіршення стану виробничих фондів, що впливає на зниження експлуатаційної надійності і безпеки транспортної системи.

Загальний збиток від незбалансованого розвитку транспортного комплексу України оцінюється в сумі 5 млрд.крб. на рік /в цінах 1990 року/.

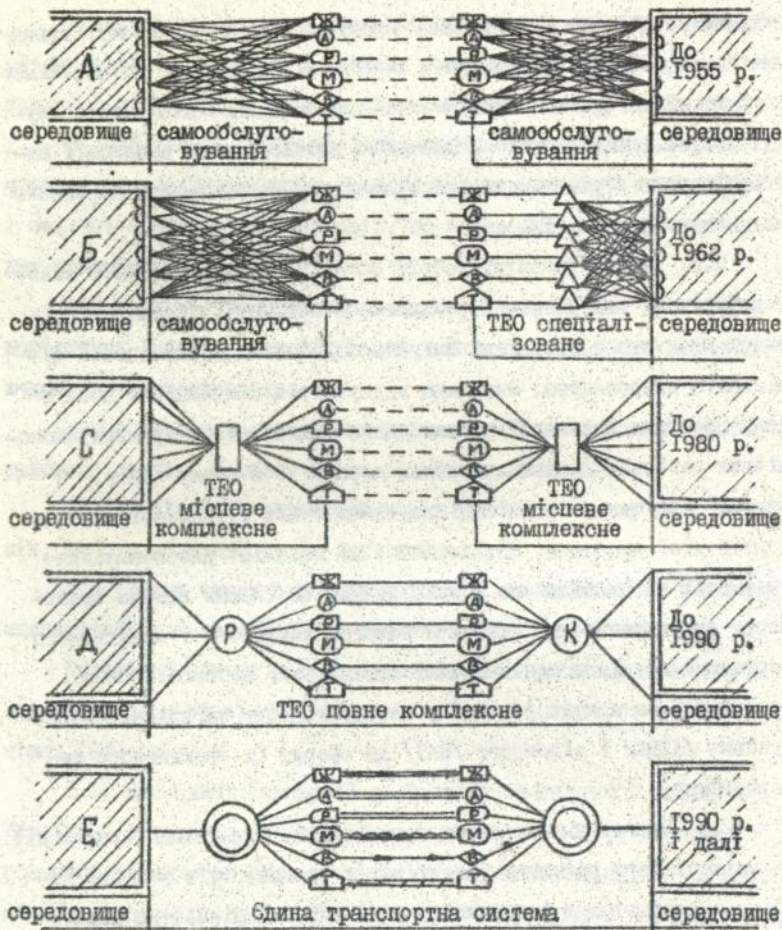
2.2. Визначені тенденції розвитку транспортного комплексу України в умовах зростаючих обсягів перевезень перетворились у головний стримуючий фактор розвитку економіки держави в частині повного, своєчасного і якісного задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях та транспортно-експедиторських послугах.

Дослідження показали, що деяке рівелквання впливу негативних тенденцій на якість обслуговування і ефективність перевезень здійснювалось шляхом систематичного спрощення організації і взаємодії різних видів транспорту. Встановлено, що в основі цих спрощень лежать прогресивні технології транспортного процесу в

ополученні з комплексним транспортно-експедитивним обслуговуванням одержувачів і відправників вантажів. Визначено, що системні координаційні функції транспортно-експедитивної діяльності слугують практичною базою подальшого удосконалення взаємодії автомобільного з різними видами транспорту при змішаних перевезеннях вантажів /мал. I/.

2.3. Аналіз розвитку теорії організації управління і взаємодії різних видів транспорту показав певне її відставання від вимог практики і висунутих завдань підвищення ефективності суспільного виробництва. Виявлена відсутність комплексних досліджень проблеми взаємодії різних видів транспорту в великих економічних регіонах /в межах окремих держав/ і в першу чергу, - в частині вирішення організаційно-економічних і технологічних аспектів цієї проблеми. Встановлено, що подальше удосконалення взаємодії автомобільного з залізничним та іншими видами транспорту при перевезенні вантажів вимагає наукового і практичного вирішення завдання раціональної організації автомобільного транспорту на основі розподілу автотранспорту загального користування /АТЗК/ і відомчого /ВАТ/ по сферах їх ефективного використання.

2.4. Виникнення проблеми організації, управління, взаємодії та комплексного розвитку різних видів транспорту в регіоні України є результатом історичного розвитку матеріального виробництва, що обумовило формування багатовидової транспортної системи. Це стало вихідним моментом народження множини зв'язків і відносин між різними видами транспорту, між окремими ланками всередині кожного виду транспорту, а також між транспортом і сферою матеріального виробництва і споживання. В умовах політичної та економічної незалежності України, особливо гостро постало завдання забезпечення комплексного розвитку усіх видів транс-



Мал. 1. КОМПОНЕНТИ ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Координаційні органи:

- △ - транспортно-експедиційні контори /ТЕК/
- - транспортно-експедиційні підприємства /ТЕП/
- ⊙ - центр по розподілу перевезень по видам транспорту
- ⊕ - центр координації роботи різних видів транспорту у вузлі
- ⊖ - м.квідомчий орган по транспорту

Види транспорту:

- ⊠ залізничний
- ⊡ річковий
- ⊢ авіаційний
- ⊣ автомобільний
- ⊤ морський
- ⊥ трубопровідний

порту, що входять в транспортну систему, і організації їх погодної роботи. Практичне вирішення цих завдань вимагає урахування тенденцій розвитку окремих видів транспорту, умов і особливостей їх транспортного процесу, форм організації управління ними і планування. Важливе значення в забезпеченні комплексного розвитку, організації і взаємодії різних видів транспорту набуває урахування впливу різного роду обмежень /по трудовим, енергетичним і матеріальним ресурсам/, нових вимог до якості і своєчасності транспортного обслуговування з урахуванням оцінки впливу транспорту на кінцевий продукт виробництва та його вартість.

2.5. Формування єдиної національної транспортної системи неможливо без теорії транспортної системи. В цих умовах виникають нові вимоги до науки про транспортну систему: її розвиток повинен мати комплексний системний характер, що обумовлює необхідність подальших досліджень таких основних напрямів цієї теорії:

організація і структура транспортної системи /системний підхід/;

взаємозв'язок і відношення елементів і ланок транспортної системи між собою і зовнішнім середовищем /системний аналіз/;

управління транспортною системою /функції управління і організаційні структури/;

історичний розвиток транспортної системи /генезис і прогноз/.

В дисертації розкритий зміст відмічених вище складових частин теорії транспортної системи, під якою ми будемо розуміти широку область знань, що розкривають закономірності розвитку і функціонування різних видів транспорту, які об'єднують ці явища і допомагають формуванню єдиної національної транспортної системи.

Системний підхід як метод пізнання є основа науки про транспортну систему, метою якої є забезпечення цілісного, всебічного

підходу до вирішення складних проблем організації, розвитку і експлуатації транспорту. Системний підхід відноситься до загально-наукових методів досліджень, формується у взаємозв'язку, з одного боку з конкретно-науковими, а з другого боку з загальними методами пізнання.

Системний аналіз слугує для оцінки основних кількісних і якісних змін, що відбуваються в транспортній системі, виявленню тенденцій і закономірностей для її внутрішніх і зовнішніх зв'язків і відносин.

Системний аналіз базується на всьому арсеналі методів і засобів пізнання, теорії дослідження операцій, а також на використанні корених напрямів транспортної науки і є прикладною наукою, орієнтованою на вирішення конкретних практичних завдань організації транспорту.

Управління системою - це управління транспортом як одним цілим, у взаємній ув'язці усіх його компонентів, управління з використанням технічних і наукових засобів, економічних, правових і соціальних важелів, та виходячи із загальної мети, поставленою перед транспортом.

2.6. Формування єдиної національної транспортної системи пов'язано із забезпеченням її цілісності. Питання про фактори єдності /цілісності/ транспортної системи - основне питання теорії, що розкриває підгрунтя відносин частки і цілого, зміст проблеми взаємодії різних видів транспорту між собою і з навколишнім середовищем. Проблема середовища транспортної системи - це проблема виділення її суттєвих характеристик і відносин з навколишнім світом, вона безпосередньо пов'язана з встановленням кордонів транспортної системи і середовища.

Встановлено, що однією з особливостей цілісних систем є створення нових частин /ланок/, потрібних до створення цілісної сис-

теми були відсутні. Це дуже важливо для розуміння і пояснення об'єктивного процесу формування різного роду ліквідомчих організаційних структур транспорту /транспортно-експедиційних, вантажо-розвантажувальних, ремонтних і інших транспортних підрозділів та постачально-збутових організацій тощо/.

2.7. В дисертації дається аналіз визначення поняття системи, виявлені її обов'язкові компоненти. В основу визначення системи покладено первинний тип діалектичного взаємозв'язку категорій "річ" / $m$ /, "властивість" / $P$ / і "відносини" / $R$ /, на основі котрого з'явилась можливість транспортну систему / $m/S$ , подати як сукупність її складових компонентів:

$$(m) S_r = \text{def} [R_r(m)] P_r. \quad /1/$$

структурні створення яких приведені в табл. 2.

Таблиця 2

Склад теорії і основні структурні компоненти транспортної системи

Наукові напрями теорії транспортної системи	Основні системні об'єкти і поняття	Структурні створення системних об'єктів і понять
Системний підхід	Система і її компоненти	Системстворюючий компонент, системні об'єкти, кордони системи, склад системи
Системний аналіз	Системстворючі зв'язки і відносини	Технічні, технологічні, економічні, соціальні, спеціальні, інформаційні, матеріальні, енергетичні
Управління системою	Системні властивості	Велика, штучна, відкрита, технічна, соціальна, цілісна, відокремлена, централізована, децентралізована, керуюча /кібернетична/, детермінована, відносна /стохастична/, динамічна, самоорганізуюча, емерджентна.

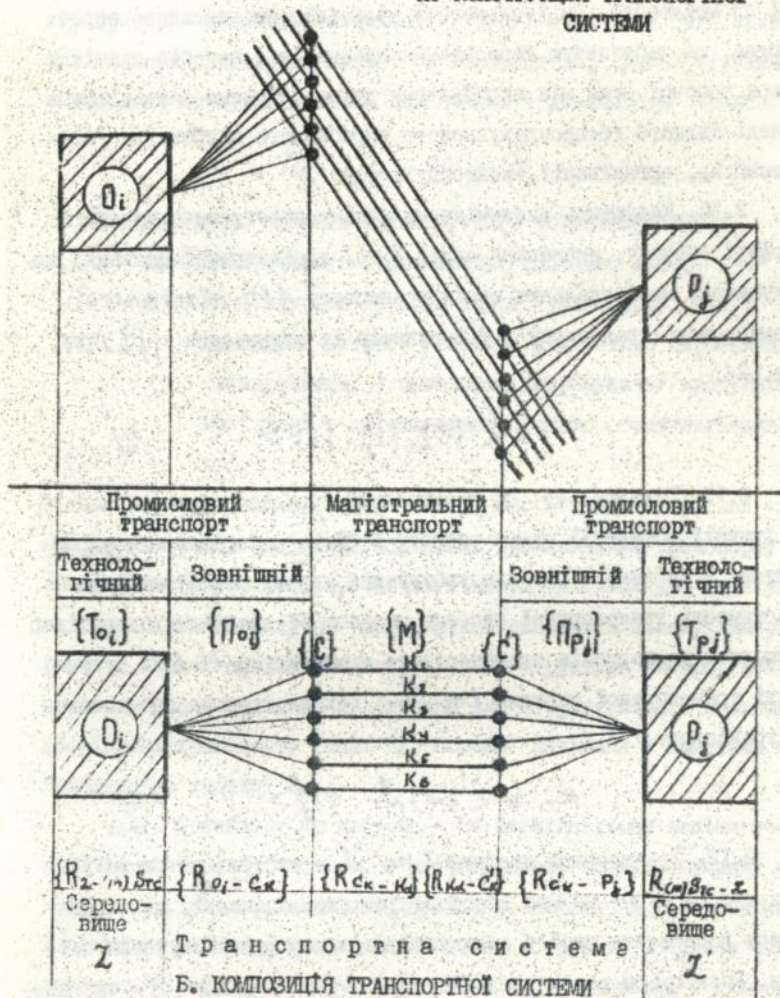
2.8. В дисертації наведені результати досліджень по виявленню і аналізу основних структурних компонентів транспортної системи, на базі яких пропонується таке визначення терміну "Єдина транспортна система" /ЄТС/: "Єдина транспортна система - це комплекс технічних засобів, комунікацій і обладнання різних видів магістрального, зовнішнього, промислового і міського транспорту, а також сукупність відносин /технічних, технологічних, організаційних, правових, соціальних і спеціальних/, що забезпечують повне, своєчасне і якісне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях вантажів в сфері обороту і пересуванні пасажирів при оптимальному /нормативному/ її функціонуванні в цілому і забезпеченні господарських інтересів окремих видів транспорту в умовах діючих обмежень /трудових, матеріальних, фінансових та інших/".

Таке тлумачення поняття ЄТС впливає із ролі і місця транспорту сфери обороту в системі суспільного виробництва. Крім того, воно базується на основних системних категоріях, таких як мета і системостворюючий компонент, враховує системні об'єкти /вхід, процес, вихід, критерій, обмеження/ і становить кордони функціонування транспортної системи. Воно є основою для системного аналізу об'єктів, зв'язку, відносин і властивостей транспортної системи /мал. 2/.

Із запропонованого визначення поняття ЄТС видно, що ЄТС по відношенню до всіх своїх частин не може бути первинна, а вона є функцією єдності своїх частин, взаємодія яких і складає її якісну інтегративну характеристику.

2.9. З позицій системного підходу до аналізу ЄТС, а також враховуючи подвійний характер промислового транспорту, на наш погляд, він повинен бути розділений на зовнішній /складова частина транспортної системи/ і внутрівиробничий /технологічний/. При

# А. КОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ



Мал. 2. Модель транспортного комплексу

цьому внутрівиробничий транспорт - це складова частина технології промислового, будівельного і сільськогосподарського виробництва, що забезпечує пересування предметів і засобів праці, а також робочої сили між виробничими технологічними операціями в складі єдиного госпрозрахункового виробничого підрозділу / підприємства, організації, колгоспу і т.д./.

2.10. Керуючись економічними межами пересування вантажів в сфері обороту, визначено склад / $m$ / транспортної системи, як сукупності магістральних видів транспорту  $\{M\}$ , зовнішнього промислового транспорту  $\{n\}$  і пунктів їх стикування  $\{C\}$  /див. мал. 2/:

$$m_T \equiv \langle \{M\}; \{n\}; \{C\} \rangle \quad /2/$$

2.11. Встановлено, що промисловий транспорт виконує подвійні функції - функції сфери обороту і сфери матеріального виробництва. В зв'язку з цим для урахування впливу цих функцій на властивості транспортної системи кордони її досліджень необхідно розширити до кордонів транспортного комплексу / $K_T$ / як сукупності транспортної системи / $m$ /  $S_T$  і технологічного промислового транспорту / $T$ /:

$$K_T \equiv \langle (m) S_T; \{T\} \rangle \quad /3/$$

2.12. Транспортна система / $m$ /  $S_T$  - система потокова і відкрита, тобто - не має властивостей оптимальності, головною умовою досягнення якої є замкнутий характер функціонування системи. Розширення рамок дослідів транспорту до рівня  $K_T$  забезпечує замкнутий характер об'єкту дослідів, а значить, й створює необхідні умови для оптимізації його функціонування. При  $K_T = optimum$ , умова функціонування / $m$ /  $S_T$  набуває нормативного характеру. З цього випливає, що критерієм розвитку і функціону-

вання  $m / S_r$  повинен бути норматив, визначений через зовнішній критерій оцінки ефективності  $K_r$ , яким може бути прийнятий мінімум приведених витрат на виробництво, транспортування й споживання продукції, прямо пов'язаних з діяльністю транспорту:

$$\Pi_k = \Pi_s + \Pi_r + \Pi_o + \Pi_n - m \alpha, \quad /4/$$

де  $\Pi_k$  - приведені витрати транспортного комплексу, крб.;

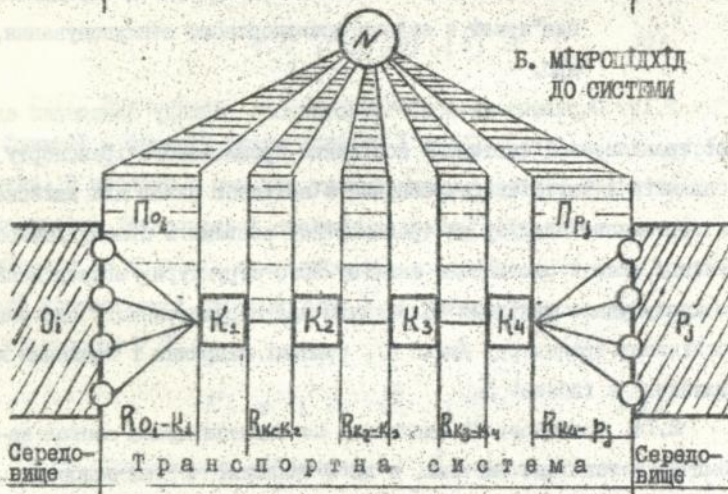
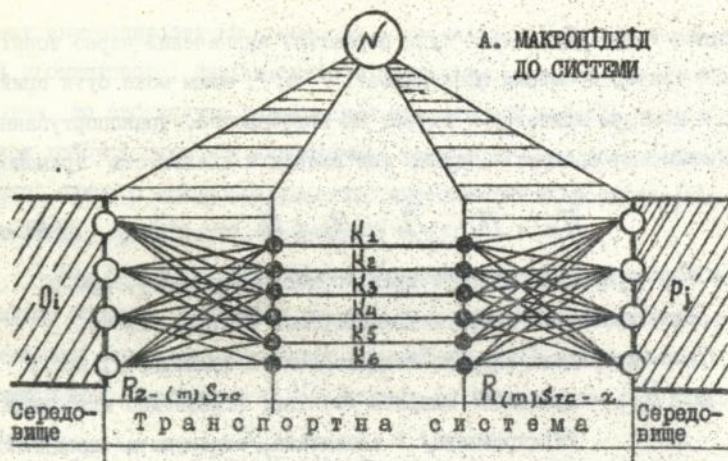
•  $\Pi_s$  - приведені витрати транспортної системи, крб.;

$\Pi_r$  - приведені витрати технологічного транспорту, крб.;

$\Pi_o; \Pi_n$  - приведені витрати /збитки/ відповідно виробника /відправника/ і споживача /отримувача/ продукції, пов'язані з якістю транспортного обслуговування, крб.

2.13. Отримане на основі системного підходу означення єдиної транспортної системи і поділення промислового транспорту на зовнішній і внутрішньовиробничий є вихідною базою для здійснення системного аналізу як транспортної системи в цілому /макрорівень/, так і системного аналізу його структури /мікрорівень/, що послугувало вихідним положенням для структуризації системних досліджень транспорту /мал. 3/, основні напрямки і завдання яких приведені в таблиці 3.

2.14. Транспорт як система - це багатопільова соціально-економічна і технічна система, в якій виявлені чотири основних цілі /виробнича, науково-технічна, соціально-політична і економічна/ і відповідно чотири класи підцільей. В дисертації розкрито зміст основних цілей, пізнання і досягнення яких пов'язане з використанням програмно-цільового методу як в області досліджень, так і в області розвитку транспорту. При цьому програмно-цільовий метод збирає широкий комплекс питань міжгалузевого, комплексного, регіонального і функціонального характеру, які склали зміст про-



Мал. 3. Блок-схема рівня пізнання транспортної системи

-  $R_{2-(m)Stc}$ ;  $R_{O_i-K_1}$ ; ...  
 - системні зв'язки і відносини  
 $N$  - спостерігачі, дослідники

Види транспорту:  $K_1$  - залізничний       $K_2$  - річковий  
 $K_3$  - морський                       $K_4$  - авіаційний  
 $K_5$  - трубопровідний       $K_6$  - автомобільний

Напрямки й завдання досліджень  
транспортної системи на теоретичному рівні  
з позиції збереження її цілісності /єдності/

Макрорівень пізнання ЄТС /вхід, вихід транспортної системи/ /див. мал. 3 "А"/	Мікрорівень пізнання ЄТС /вза- ємодія різних видів транспорту ! в пунктах їх стикування/ ! /див. мал. 3 "Б"/
1. Організація раціонального розподілу матеріальних по- токів по видах транспорту  2. Організація системи комп- лексного транспортно-експе- диційного обслуговування відправників /отримувачів/ вантажів при перевезеннях незалежно від виду транс- порту	1. Організація взаємодії різних видів зовнішнього промислово- го й магістрального транспор- ту в пунктах їх стикування  2. Організація взаємодії різних видів магістрального транспорту

грам вдосконалення організації управління і взаємодії різних ви-  
дів транспорту /26 напрямків/, випробуваних методом експертної  
оцінки.

2.15. Проблема системної організації взаємодії автомобіль-  
ного з залізничним та іншими видами транспорту відноситься до  
класу проблем, пов'язаних з визначенням раціонального співвідно-  
шення частки і цілого, специфічного і загального.

Автомобільний транспорт як складова частина транспортного  
комплексу / $K_T$ / повинен бути наділений його загальними рисами  
і властивостями. Але в той же час він виступає самостійною сис-  
темою, яка має специфічні для неї властивості.

В цих умовах вирішення проблеми, яка розглядається, може  
бути забезпечено лише в умовах співставлення вик. ристання видів  
транспорту з урахуванням їх загальних і специфічних властивостей.  
Ця вимога є основною і при оцінці ефективності організаційних

форм транспорту, включаючи автотранспорт загального користування і відомчого /проблема співвідношення АТЗК і ВАТ/.

Системні дослідження показали, що невиконання вимог співставлення призводить до серйозних помилок в галузі наукових рекомендацій і практичних рішень в частині організації і розвитку транспорту, в тому числі і при вирішенні питань співвідношення в розвитку АТЗК і ВАТ.

2.16. Аналіз транспортно-економічних зв'язків /ТЕЗ/ і виробничо-технологічні зв'язки /ВТЗ/, які реалізуються за участю різних видів транспорту, показав, що вони здійснюються в рамках визначених замкнутих територій, загальна сукупність яких забезпечує цілісність транспортного комплексу /К<sub>т</sub>/ по територіальній ознаці. Це послужило основою для рекомендації єдиної системної класифікації перевезень по територіальній ознаці з поділенням їх на внутрішньооб'єктні, міські і позаміські.

Запропонована класифікація перевезень є основою для:

- забезпечення співставлення умов експлуатації автомобільного і інших видів транспорту /як в сфері обігу, так і в сфері матеріального виробництва/ і раціонального розподілу перевезень вантажів між ними;

- планування потреб і показників використання рухомого складу по видам перевезень;

- формування раціональної структури парку автомобілів по видам перевезень з урахуванням шляхових умов;

- планового розвитку мережі автомобільних шляхів відповідно вантажонапруженню /внутрішньооб'єктні, міські, позаміські/ і визначення джерел фінансування їх розвитку;

- нормування транспортної роботи й витрати палива і матеріалів по видам перевезень;

- планування і організація централізованих перевезень /міські і позаміські/;

- вибір організаційних форм транспорту і методи державного регулювання і управління;

2.17. Встановлено, що вимога співставлення і умови раціональності можуть бути дотримані під час розгляду даної проблеми в замкнених рамках об'єкту транспортного обслуговування /ОТО/, в яких реалізується ТЕЗ і ВТЗ в рамках запропонованої класифікації перевезень. В дисертації розроблений перелік ОТО по галузевій і територіальній ознаках. Для оцінки рівня замкнутості ОТО рекомендується вираз:

$$K_3 = \frac{B}{\pi + B + O}, \quad 151$$

де  $K_3$  - коефіцієнт характеристики рівня замкнутості ОТО, що змінюється в межах  $0 \leq K_3 \leq 1$ .

Співставленість проектних рішень забезпечується при виборі ОТО, у якого  $K_3 = 1$ , тобто зовнішнє прибуття і відправлення вантажів відсутнє, а має місце тільки внутрішньооб'єктні перевезення. Для ОТО різних галузей народного господарства /галузева ознака/  $K_3$  характеризується даними таблиці 4.

Таблиця 4

Рівень замкнутості об'єктів транспортного обслуговування галузей народного господарства України при обслуговуванні їх різними видами транспорту

Галузі народного господарства	Кількість міністерств, що розглядаються	Коефіцієнт замкнутості при обслуговуванні транспортом	
		залізничним	автомобільним
Добувна	5	0,45	0,75
Обробна	6	0,14	0,62
Машинобудівна	5	0,41	0,55
Будівництво	7	0,09	0,44
Легка і харчова промисловість	5	0,09	0,32

2.18. Виконаний аналіз ОТО на мікрорівні по територіальній і галузевій ознаці показав тісну залежність організаційної форми транспортного обслуговування від рівня замкнутості ОТО. Встановлено, що для ОТО, при  $1 \gg K_2 > 0,3$  характерним є обслуговування його власним транспортом, а при  $0 \leq K_2 \leq 0,3$  - транспортом загального користування.

Порівнюючий аналіз діючих організаційних форм транспортного обслуговування ОТО промисловим залізничним транспортом в регіоні України показав значну їхню невідповідність раціональним формам, яка призводить до втраченого зиску тільки по експлуатаційних витратах до 40 млн.крб. на рік. Аналогічне положення виявлено і на автомобільному транспорті.

2.19. Наявність двох організаційних форм автомобільного транспорту є об'єктивним наслідком двох форм зв'язків ТЕЗ і ВТЗ. Через це при відповідному /об'єктивному/ розподілі сфер діяльності АТЗК і ВАТ вони не підлягають порівняльному аналізу між собою як неоднорідні сукупності.

Але на практиці має місце участь як АТЗК так і ВАТ в реалізації обох видів зв'язків, що внесло невизначеність як в оцінці ефективності цих організаційних форм, так і у встановленні їх співвідношень у сферах діяльності.

Встановлено, що переміщення вантажів здійснюється поза системою автомобільного транспорту  $/S_{AT}/$ , а в зовнішньому середовищі - в системі транспортного обслуговування  $/S_{TO}/$ , що визначило рамки досліджень і вибір критерія для оцінки  $S_{AT}$ .

При цьому  $S_{TO} \equiv \{ O_{TO}; S_{AT}; R_{O_{TO} - S_{AT}} \} / 6 /$   
де  $O_{TO}$  - об'єкт транспортного обслуговування як виробничо-економічна сукупність господарських підрозділів,

названих елементами  $/K_i/$   $U_{TO}$ , об'єднаних технологічною або територіальною спільністю цілей їх функціонування в єдиній об'єкт з при-  
таманними для них зв'язками і відносинами  $/R/$ .

Системний аналіз ефективності функціонування  $S_{AT}$  на мак-  
рорівні пов'язаний з показниками оцінки ступеню  $/U_c/$  і якості  
 $/U_k/$  задоволення  $U_{TO}$  в перевезеннях і різних видів ТСО. В  
свою чергу аналіз  $S_{AT}$  на мікрорівні пов'язаний з визначенням  
різного роду співвідношень техніко-економічних /експлуатаційних/  
показників автомобільного транспорту  $/x_i/$  рівню ступеня  $/y_c/$   
і якості  $/y_k/$  транспортного обслуговування, тобто

$$x_i = f(y_c; y_k) \quad 171$$

При оптимальних значеннях  $\{y_c; y_k\}$  значення  $x_i$  є  
нормативами  $X_i^*$  і служать критерієм оцінки ефективності ор-  
ганізаційних форм  $S_{AT}$ .

2.20. Оцінка ефективності організаційних форм автомобіль-  
ного транспорту здійснена в дисертації на положеннях теорії  
управління і прийняття рішень про системний характер суті про-  
цесів управління як сукупності інформаційних і речових процесів,  
які формують замкнуту систему, що складається із управляючої  
системи і об'єкта управління. Розкрито особливості управління  
автомобільним транспортом, на основі яких розроблений норматив-  
ний підхід до оцінки ефективності його організаційних форм.

При різних організаційних формах  $S_{AT}$  є місце розкритим рів-  
ням їх взаємодії на параметри  $/x_i^*/$  в співставленні з норматив-  
ними /оптимальними/  $X_i^*$ . В цьому випадку ефективність органі-  
заційної форми  $S_{AT}$  - це перш за все можливість впливу керуючої  
системи на об'єкт управління, забезпечуючи зміну значень  $x_i^* - X_i^*$

і оцінюється по виразу:

$$Y_{\alpha_i} = \frac{\alpha_i^p}{X_i^n}, \quad /8/$$

де  $Y_{\alpha_i}$  - коефіцієнт /рівень/ ефективного керування по відповідному показнику ефективності організаційної форми;  
 $\alpha_i^p$  - фактичне значення показника ефективності;  
- нормативне значення показника ефективності при  
 $X_i^n$  транспортному обслуговуванні відповідного ОТО або виду перевезень.

Співставлення результативності діяльності різних АТП методом порівняння їх звітних даних і методом оцінки їх ефективного управління свідчить про різні висновки /табл. 5/.

Звітні дані свідчать про більш високі показники у АТП 1, а нормативний метод - про ефективність роботи АТП 2.

2.21. Комплексне дослідження і аналіз діючої практики функціонування АТЗК і ВАТ свідчать про їх нерациональний розвиток в складі транспортного комплексу з однієї сторони, і про нерациональний розподіл сфер діяльності між АТЗК і ВАТ - з іншої сторони /табл. 6/.

Встановлено наступний економічно доцільний розподіл сфер діяльності АТЗК і ВАТ.

Автомобільний транспорт загального користування повинен виконувати:

- всі види позаміських перевезень /за винятком спеціальних/ з транспортно-експедиційним обслуговуванням галузей народного господарства і населення при перевезенні вантажів;
- міські централізовані і загальні перевезення;
- внутрішньоб'єктні - загальні перевезення.

Відомчий автомобільний транспорт повинен здійснювати:

- внутрішньоб'єктні /внутрішньозаводські, внутрішньобу-

Таблиця 5

Співставлений аналіз ефективності  
організаційних форм автомобільного  
транспорту

## А. Метод звітних даних

Показники ефективності	АТП 1 факт	АТП 2 факт	$\frac{\text{АТП 1}}{\text{АТП 2}}$
Виробіток на I середньо- спіску автотонну			
а/ в тоннах	2100	1500	1,40
б/ в тонно-кілометрах	30000	20000	1,50

Б. Нормативний метод  
/коефіцієнт ефективного управління/

Показник ефективності	АТП 1		АТП 2		$y_1$	$y_2$	
	норма	факт	$y_1$	норма	факт	$y_2$	
Виробіток на I се- редньоспіску автотонну							
а/ в тоннах	2600	2100	0,81	1600	1500	0,94	0,86
б/ в тонно-кіломет- рах	26000	30000	0,85	22000	20000	0,88	0,96

дівні, внутрішньогосподарські, кар'єрні/ технологічні, загальні і спеціальні перевезення;

- міські - технологічні і спеціальні перевезення;

- внутрішньоміські - технологічні і спеціальні;

- всі види перевезень в районах, де відсутні підприємства автомобільного транспорту загального користування.

2.22. Об'єднання окремих ланок різних видів транспорту в систему здійснюється в стикових пунктах, де формуються і реалі-

Таблиця 6

Розподіл обсягів перевезень вантажів  
автомобільним транспортом по видам  
перевезень в Україні

Показник	Автомобільний транспорт народ- ного господарст- ва, млн. т	включаючи АТЗК	
		млн. т	%
Всього перевезено ванта- жів	4792,0	1176,0	24,5
із них по видам переве- зень			
внутрішньозаводські	2443,9	835,0	34,2
міські	1868,9	211,7	11,3
магістральні /позаміські/	479,2	129,3	26,9

Розподіл вантажообігу автомобільного  
транспорту по видам перевезень в  
Україні

Показник	Автомобільний транспорт народно- го господарства, • млрд. ткм	включаючи АТЗК	
		млрд. ткм	%
Загальний вантажообіг	76,5	17,9	23,3
включаючи по видам пере- везень			
внутрішньозаводські	17,6	4,0	22,7
міські	27,2	2,6	9,6
магістральні /позаміські/	31,7	11,3	35,6

зуються системні зв'язки і відносини, забезпечується перехід /передача/ матеріального потоку з одного виду транспорту на інший. З цього виходить, що швидкість просування матеріальних потоків /вантажо- і пасажиропотоків/ знаходиться в негативній ко-

реляційній залежності від кількості стикових пунктів, розміщених на шляху їх руху і рівня узгодження сумісної роботи взаємодіючих видів транспорту.

Необхідно підкреслити, що практичне вирішення завдання раціонального розподілу вантажопотоків по видам транспорту також здійснюється в стикових пунктах. В транспортних вузлах формується і проблема комплексного транспортно-експедиційного обслуговування вантажоотримувачів і вантажовідправників при перевезенні вантажів незалежно від виду транспорту. Таким чином, стикові пункти різних видів транспорту є головною ознаковою ланкою в забезпеченні єдності транспортної системи і підвищенні якості транспортного обслуговування.

2.23. В дисертації виконаний регіональний і відомчий аналіз організації централізованого завезення і вивезення вантажів з залізничних станцій, річкових портів і пристаней, морських портів і аеропортів в регіоні України, який показав, що ця технологія перевезень є високоефективною і єдиною в своєму роді формою спрощення зв'язків і відносин як між взаємодіючими видами транспорту при змішаних перевезеннях за участю автомобільного транспорту з одного боку, так і між транспортною системою і оточуючим її середовищем - з іншого. В дисертації визначена економічна ефективність цієї прогресивної технології транспортного обслуговування галузей народного господарства і взаємодії різних видів транспорту з автомобільним при різних видах відправлень /невеликі, повагонні - тарно-штучні, повагонні - навалочні, контейнерні/ і в середньому оцінюється в розмірі 86,5 коп. на кожну тону вантажів для залізничних станцій, 59,2 - річкових портів, 34,4 - морських і 196 коп. - для авіаційних портів. Визначені рівні технологічного розвитку і забезпечення засобами

механізації вантажно-розвантажувальних робіт місць загального користування станцій, масштаби централізованого завезення і вивезення вантажів в комплексі з транспортно-експедиційним обслуговуванням, техніко-економічні і експлуатаційні показники, які характеризують роботу взаємодіючих видів транспорту. В результаті системного аналізу розкриті означені можливості для подальшого підвищення ефективності роботи транспортної системи і якості транспортного обслуговування галузей народного господарства, визначені основні напрямки вдосконалення сумісної роботи взаємодіючих видів транспорту, технологічною основою яких є централізовані перевезення.

2.24. В дисертації показано, що концентрація вантажної роботи є частиною загальної проблеми координації різних видів транспорту, засобом раціонального розподілу перевезень між ними, одним із засобів підвищення ефективності транспортної системи і якості транспортного обслуговування. В результаті дослідження встановлено, що концентрація вантажних операцій на опорних пунктах може бути практично реалізована при:

- забезпеченні механізованої переробки вантажів на пунктах їх концентрації, а також при:

- забезпеченні централізованого завезення і вивезення вантажів з пунктів концентрації вантажної роботи в комплексі з ТЕО отримувачів і відправників вантажів.

Встановлено, що в регіоні України для виконання вантажних операцій може бути закрито 140 станцій, в тому числі 32 станції підлягають повному закриттю. Економічний ефект оцінюється в розмірі 1,2 млн.крб. на рік. Вантажні операції рекомендується сконцентрувати на 74 станціях, в тому числі на 26 вже впроваджена система комплексного ТЕО отримувачів і відправників вантажів.

Дослідження показали, що закриття всіх рекомендованих станцій пов'язано з великою підготовчою роботою по забезпеченню вищеперахованих умов концентрації вантажних робіт.

2.25. При переході до ринкової економіки ліквідується централізована система матеріально-технічного постачання, що веде до децентралізаційної форми розподілу матеріальних ресурсів. Це вимагає нового підходу до розподілу перевізної роботи між видами транспорту.

В цих умовах існує практична потреба в розробці відповідних науково-обґрунтованих нормативних рекомендацій, які б при обмеженій інформації давали можливість оперативно приймати рішення по раціональному розподілу перевезень вантажів між видами транспорту як на стадії поточного, так і оперативного планування перевезень. З цієї метою в дисертації розроблений графоаналітичний метод порівняння варіантів і вибору раціонального виду транспорту для транспортування вантажів, на основі якого була розроблена інформаційно-довідкова система по оперативному визначенню /оцінка/ граничних відстаней ефективного використання автомобільного транспорту замість залізничного при перевезенні вантажів в регіоні України. Ця система представлена в виді набору графіків в широкому діапазоні номенклатури вантажів і схем транспортування /біля 200 графіків/ з відповідним методичним керівництвом, яка передана транспортним організаціям для практичного використання при плануванні перевезень.

2.26. На основі розробленої інформаційно-довідкової системи були виконані комплексні дослідження для регіону України, які дозволили встановити наступне.

Обсяг нерациональних короткопробіжних залізничних перевезень в регіоні України оцінюється на рівні 10 млн. тонн /біля 1% від обсягу залізничних перевезень/, а автомобільних наддальніх - на

рівні 15 млн. тонн. Це свідчить про можливість взаємного перерозподілу цих обсягів вантажів між розглянутими видами транспорту в межах існуючих їх провізних можливостей. Економічний ефект від такої раціоналізації перевезень перевищує 300 млн. крб. на рік.

Для забезпечення оптимального режиму функціонування залізничного і автомобільного транспорту необхідний перехід на нормативний метод їх використання. При цьому раціональний розподіл перевезень між видами транспорту вимагає відповідного технічного і організаційного забезпечення в пунктах їх зародження. Так, біля 70% нерациональних залізничних перевезень зароджується в районах станцій, де відсутні автопідприємства АТЗК і ТВПи. Практична реалізація рекомендацій по раціоналізації перевезень, в тому числі і контейнерних вантажів вимагає зміни системи планування і організації управління перевізним процесом на основі функціонування міжвідомчого регіонального органу по транспортно-експедиційному обслуговуванню підприємств і організацій.

2.27. На основі комплексного аналізу організації і розвитку контейнерних перевезень залізничним і автомобільним транспортом в регіоні України, наявної мережі залізниць і автомобільних шляхів, транспортно-економічних зв'язків при цих видах перевезень, а також на основі встановлених зон народногосподарської госпрозрахункової ефективності використання розглянутих видів транспорту на контейнерних перевезеннях в дисертації розроблена раціональна модель організації контейнерних перевезень в регіоні України, згідно з якою визначені масштаби і ефективність розподілу сфер впливу залізничного і автомобільного транспорту на цій категорії перевезень. З цього випливає, що

107 станцій із 249, відкритих для вантажних операцій з контейнерними вантажами, підлягають закриттю. Річний економічний ефект від впровадження рекомендованої технології контейнерних перевезень в регіоні України оцінюється в розмірі 4 млн.крб.

2.28. Виникнення і розвиток транспортно-експедиційного обслуговування /ТЕО/ стало закономірним результатом суспільного розподілу праці на транспорті в сфері обігу, є однією з основних умов системної організації взаємодії різних видів транспорту і засобом спрощення транспортної системи.

Показано, що з формуванням багатовидової транспортної системи розвиток ТЕО йшов по лінії зміни його функцій: від простих допоміжних робіт і операцій в перевізному процесі до координаційних функцій між видами транспорту - з одного боку, і між транспортом і обслуговуючими галузями народного господарства, - з другого боку. Це викликало необхідність відповідного удосконалення організації управління цієї діяльності в регіоні України. В дисертації показані етапи реорганізації управління ТЕО, визначені функції і масштаби транспортно-експедиційної діяльності, що вимагає необхідність подальшого вдосконалення організаційної структури управління на міжвідомчій основі. Запропоновано перейти до єдиного централізованого управління всією транспортно-експедиційною діяльністю в регіоні України на основі створення міжгалузевого Українського республіканського виробничого об'єднання по комплексному транспортно-експедиційному обслуговуванню підприємств, організацій, установ і громадян - "Укртрансекспедиція". Економічний ефект від функціонування об'єднання оцінюється сумою більш ніж 100 млн.крб., а прибуток - біля 25 млн. карбованців на рік.

2.29. Здійснювана радикальна економічна реформа в умовах

переходу до ринкової економіки і проголошення незалежності України визначає необхідність корінного вдосконалення організації управління транспортом і перш за все на державному, регіональному і галузевому рівні.

Складності реформування організаційних структур транспорту на сучасному етапі випливають перш за все із характерних особливостей перехідного періоду до ринкової економіки, а саме: величезний дефіцит товарів і ресурсів; наявність монополії великих виробників; ліквідація державної системи Держпостачу і слабкий розвиток оптової і біржової торгівлі; відсутність правових актів і економічних важелів, забезпечуючих повне самофінансування розвитку і технічного переозброєння транспорту.

2.30. Необхідність вирішення нових завдань, які стоять перед транспортом, вимагають нових підходів до принципів формування його організаційних структур в Україні. В дисертації визначені наступні основні принципи реформування організаційних структур транспорту:

формування структур управління здійснюється по економічній і технологічній їх відповідальності за кінцевий результат діяльності кожного об'єкту управління;

фінансова самостійність об'єктів управління при сільності джерел фінансування або прибутків;

технологічна спільність виробничих /транспортних/ процесів об'єктів управління, спеціалізованих по видам транспорту або по виду діяльності;

облік ступеня взаємного впливу /обопільності/ об'єктів управління на результати їх сумісної роботи;

можливість формування і розвитку матеріальної бази на основі самоуправління і самофінансування.

2.31. Викладені вище принципи реформування організаційних структур транспорту вимагають і найбільш привабливі форми власності по окремим його видам:

на залізничному транспорті - державна власність в підрозділах основної діяльності і колективна власність на допоміжних підрозділах;

на морському транспорті - колективна власність на транспортний флот і судоремонтні підприємства; державна власність на водні шляхи, акваторії портів; аварійно-рятувальні служби; муніципальна власність на порти. Заслужує особливого вивчення питання можливості надання положення автономного порту одному із них на Чорноморському басейні;

на річковому транспорті - колективна власність на засоби транспортного флоту і судоремонтні-судобудівні підприємства; муніципальна власність - на портове господарство; державна власність - на річкові шляхи, канали і суднопровідні споруди;

на повітряному транспорті - змішана форма власності - державна і колективна - на транспортні засоби авіації; державна - на засоби управління повітряним рухом; муніципальна - на аеропорти;

на автомобільному транспорті - державна власність - на автошляхи, колективна - на шляхо-будівельне і експлуатаційне господарство і недержавна власність /колективна і індивідуальна/ на автотранспортні засоби;

на промисловому транспорті - колективна власність.

2.32. Мета реформування організаційних структур транспортного комплексу України є забезпечення його планомірного на економіко-правовій основі входження в ринкові відносини, які забезпечать йому умови для простого і розширеного відтворення, вихо-

дячи з вимог економіки і населення на повне, своєчасне і якісне задоволення їх потреб в перевезеннях і транспортно-експедиторських послугах.

Головний вихідний принцип вдосконалення організаційних структур транспорту в перехідний період в умовах формування ринкових відносин повинен бути прийом повного розподілу і розмежування по різних ієрархічним організаційним структурним утворенням /рівням/ функцій державного регулювання розвитку і функціонування всіх видів транспорту України /Верхній рівень - Держкомтранспорт України/ від функцій галузевого управління по окремим видам транспорту /Середній рівень - державні органи управління окремими видами транспорту/ і від функцій господарського керівництва /Нижній рівень - виробничі об'єднання/.

2.33. Виявлені в дисертації особливості поточного моменту, основні принципи і цілі реформування організаційних структур транспорту визначили стратегію, тактику і програму реорганізації управління як транспортом в цілому, так і по окремим його видам.

Строк реформування організаційних структур транспорту складає 10-12 років і обирає наступні етапи.

Етап 1. - Перехідний період від командно-розпорядної системи і державної форми власності до системи змішаних форм власності при збереженні державних замовлень на основні види транспортних послуг і часткової дотації транспорту протягом 5 років /1992-1996 р.р./. В цей період повинні бути підготовлені необхідні економіко-правові акти і техніко-організаційні умови проведення на транспорті акціонування і формування ринкових структур.

Етап 2. Акціонування об'єктів транспорту на економіко-

правовій і програмній основі, яка забезпечує самофінансування процесів простого і розширеного відтворення виробництва, в умовах формування ринкових відносин, ліквідації монопольних структур, формування змішаних форм власності, поява конкуренції між видами транспорту, а також всередині кожного його виду. Тривалість другого етапу складає 5 років і охоплює період 1996 - 2000 р.р.

Етап 3 - Приватизація і формування різних форм власності на транспорті, ринкові відносини, конкуренція, видозмінення державних структур транспорту. Цей етап реорганізації може бути здійснений в період 2001-2002 р.р.

Окрім економіко-правової основи і техніко-організаційних умов при реформуванні організаційних структур транспорту необхідно враховувати як вирішальні фактори, що впливають на процес формування, такі фактори, як соціальний /умови життя/, так і "людський" фактор /кадри, їх компетентність, світогляд і амбіційність/.

2.34. В дисертації визначені функції управління на державному рівні, які базуються на економіко-правових методах державного регулювання розвитку і функціонування всіх видів транспорту без втручання в їх оперативну і господарську діяльність. Функції державного регулювання властиві по своєму змісту і методам роботи державних комітетів. В зв'язку з цим державним органом управління транспортом на Україні повинен виступати Державний комітет транспорту - Держкомтранспорт України.

2.35. Встановлено, що головною економічною передумовою формування галузевих організаційних структур різних видів транспорту на державному і регіональному рівнях є диференціація їх розвитку і функціонування по формах власності і адекватних їм

джерелам фінансування, а саме: матеріально-технічна база магістральних видів транспорту є в основному державною власністю і їх розвиток фінансується як за рахунок державного бюджету, так і частково за рахунок прибутків, які формуються від здачі в оренду, прокат або використання пасивної частини основних фондів комерційним транспортним компаніям і організаціям.

Функції і структура державних органів управління різними видами транспорту повинна бути адекватна їх економічним відносинам в умовах переходу до ринкової економіки. В цьому випадку функції державного галузевого управління різними видами транспорту концентруються в державних корпораціях, концернах, акціонерних компаніях і міжгалузевих об'єднаннях залізничного, автомобільного, річкового, морського, повітряного, трубопровідного і промислового транспорту.

На залізничному транспорті - керівництво галуззю рекомендується покласти на Державну адміністрацію залізничного транспорту, делегуючи їй право власності і розпорядження майном і відповідні повноваження по призначенню кадрів державних підприємств.

З метою спрощення і здешевлення управління залізничним транспортом створити в основному дволанкову структуру: Українська залізниця - залізниця /підприємство/. Перехід здійснюється поетапно, на протязі двох-трьох років, причому утворення підприємств-залізниць на базі існуючих управлінь і відділів залізниць здійснит: в 1994 році.

На автомобільному транспорті державний контроль і управління зберегти в основному на пасажирському автотранспорті для вирішення в першу чергу соціальних завдань /автобусна сітка в сільській місцевості і перевезення пасажирів в містах/.

На обмежений час зберегти як орган державного галузевого

управління, державну корпорацію "Укравтотранс", основними функціями якої в період стабілізації економіки є ресурсне забезпечення автотранспорту, контроль і забезпечення безперервної роботи пасажирського транспорту. По мірі стабілізації економічного положення в регіонах і нормалізації ресурсного забезпечення пасажирський автотранспорт передати в муніципальну власність, державну корпорацію ліквідувати.

На другому етапі реформування органу галузевого управління автотранспортом може бути створена асоціація, в яку на добровільних засадах ввійдуть автопідприємства незалежно від форми власності і відомчої приналежності. До її функцій можна було б віднести:

створення галузевих підприємств /на пайовій участі/ по окремим видам централізованого обслуговування;

організація наукових досліджень, статистики, патентної діяльності, інформаційного забезпечення, страхових компаній;

виконання завдань по формуванню науково-технічної політики, функції єдиного замовника на нові транспортні засоби.

На морському транспорті організувати державний галузевий орган управління "Укрморфлот". З урахуванням рекомендованих на морському транспорті перетворень в формах власності /оренда, АК, муніципальна власність/ "Укрморфлот" повинен виступати як державна холдінгова компанія, яка здійснює фінансовий контроль за діяльністю пароплавання, державну політику захисту прав вітчизняних судновласників, координацію роботи флоту і берегових підприємств, узгодження тарифної політики, заходи щодо попередження недобросовісної конкуренції, яка виконує централізовано спеціфічні послуги /учбово-тренувальний центр, супутниковий центр та інше/.

На річковому транспорті враховуючи наявність найбільших передумов по реорганізації "Укррічфлоту" в самостійну, комерційну суднохідну компанію, яка працює в ринкових умовах на правах конкурента з іншими підприємствами річкового транспорту, доцільно об'єднати весь комплекс цих підприємств в державну холдінгову компанію, яка виступає конкурентом морського транспорту на міжнародних лініях і каботажі. Державне планування здійснюється через держзамовлення на перевезення вантажів визначеної номенклатури. Державне регулювання функціонування річкового транспорту /питання класифікаційної, тарифної, податкової політики та інші/ здійснює Держкомтранспорт України.

На повітряному транспорті як орган державного управління виступає Державна адміністрація "Укравіація".

На республіканському шляховому господарстві зберігаються на перехідний період діючі структурні підрозділи. На наступних етапах по мірі створення опорної шляхової сітки і вирівнювання рівня забезпеченості областей шляхами уніфікованої якості здійснити їх передачу в муніципальну власність.

В цілому реформування організаційних структур транспорту на другому і третьому етапах повинно здійснюватися на основі цільових програм і при умові всіх видів ресурсного, нормативно-правового, економічного, кадрового і наукового забезпечення.

2.36. Для стимулювання конкуренції і формування ринкових відносин в області перевезень і транспортно-експедиційних послуг функції господарського і комерційного керівництва, пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажів, концентруються в самостійних госпрозрахункових транспортних і транспортно-експедиційних підприємствах, які формуються на різних формах власності. Вони самостійно визначають свої організаційні структури, функції-

онують на принципах повного госпрозрахунку і самофінансування. Для координації своєї господарської і комерційної діяльності на регіональному або галузевому рівнях на добровільних засадах вони можуть об'єднуватися в різні транспортні компанії або асоціації як по видам транспорту /залізничні, морські, річкові, авіаційні, автомобільні/, так і по видам перевезень: вантажним, пасажирським, контейнерним, туристичним і видам сполучень: внутрішнім і міжнародним.

Транспортні компанії є рівноправними користувачами всіх транспортних магістралей /залізничних і автомобільних шляхів, водних і повітряних ліній сполучення/. Формування транспортних компаній, відділених від державних корпорацій і концернів транспорту є головною і необхідною умовою ліквідації державного монополізму, розвитку ринкових відносин і конкуренції - як головного важеля підвищення якості транспортних послуг.

Фінансування ж комерційних організацій і підприємств здійснюється за рахунок прибутків від перевезень і поборів за різні транспортно-експедиційні послуги, а їх організаційні структури формуються на базі різних форм власності або їх комбінацій /змішана/. При цьому їх відносини з державними органами галузевого управління різними видами транспорту будуються на договірній комерційній основі.

2.37. Для забезпечення прискореного розвитку зовнішньоекономічної діяльності необхідне відповідне державне регулювання і координація практичної діяльності в області транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків. В зв'язку з цим, в Україні для регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків і для координації і організації практичної діяльності підприємств, зайнятих зовнішньоекономічними пере-

зеньями вантажів і які забезпечують міжнародні перевезення пасажирів, доцільно організувати українське міжгалузеве об'єднання транспортно-експедиційного обслуговування міжнародних перевезень "Укрзовніштрансекспрес" з широкою мережею транспортно-експедиційних підприємств.

2.38. В структурі управління транспортного комплексу України особливе місце повинні посісти органи місцевого самоврядування як суб'єкти муніципальної власності транспорту /порти, вокзали, автошляхи, міський транспорт/, так і як координатори і контролери за комплексним розвитком і раціональним функціонуванням різних видів транспорту в межах їх територій. В зв'язку з цим в органах місцевого самоврядування повинні бути утворені відповідні структури по регіональному управлінню транспортом.

2.39. Розмежування функцій державного регулювання, державного управління і господарського керівництва і адекватне їм формування організаційних структур вимагають суттєвих змін в змісті і організації статистики транспорту. При цьому статистика транспорту повинна служити основою для аналізу і прийняття рішення в цілому по: об'єкті матеріального виробництва; об'єкті обігу, транспортному комплексу; окремим видам транспорту; транспортному машинобудуванню; ремонту і утриманню транспортної техніки; транспортному будівництву.

Вимагається введення єдиної статистики перевезень як по номенклатурі вантажів, так і по видам перевезень і видам сполучень.

2.40. Удосконалення організаційних структур транспорту пов'язане з новим економічним мисленням і компетенцією спеціалістів, відмовою від попередніх командно-адміністративних методів керівництва як на державному, так і господарському рівнях. Не-

врахування цього факту призводить до збереження діючих методів управління. В зв'язку з цим першочерговим завданням вдосконалення організації транспорту стоїть завдання по перепідготовці його апарату управління, для чого при одному із вищих учбових закладів транспортного комплексу необхідно організувати інститут підвищення кваліфікації в області управління транспортом.

2.41. Вдосконалення організаційної структури транспорту повинно здійснюватися на програмно-цільовій основі, яка базується на єдиній науковій концепції, підкріпленій пакетом економічних і правових законодавчих актів і нормативів. Очолювати цю роботу повинні компетентні спеціалісти, які володіють новим економічним ринковим мисленням і не обтяжених "багаткилим" досвідом попередньої командно-адміністративної системи.

2.42. Впровадження всіх вищезгаданих заходів по входженню транспорту в ринкові відносини не може бути здійснено без розробки системи законодавчих актів, що регулюють господарську діяльність транспортних підприємств і підприємств, які користуються їх послугами, а також їх відносини з державою.

Запропонована наукова концепція організації транспортного комплексу може слугувати основою формування економіко-правової бази для його входження в ринкові структури. Розробка такої системи законодавчих актів вимагає забезпечення єдиного методичного керівництва і державного регулювання законотворчої діяльності.

### 3. ВИСНОВОК

По закінченні дисертації сформульовані основні наукові результати проведеного дослідження, пропозиції про практичне його

використання і направлення подальших досліджень щодо проблеми системної організації транспортного комплексу України.

Содержані слідуючі найбільш змістовні результати дослідження, які виносяться на захист:

наукові основи системного підходу до дослідження проблеми організації управління і взаємодії різних видів транспорту сфери обігу і сфери матеріального виробництва, принципи встановлення їх складу і кордонів між ними;

системна класифікація перевезень вантажів і об'єктів транспортного обслуговування /ОТО/ як основа для забезпечення співставленого аналізу і оцінки ефективності використання різних видів транспорту, визначення рівня їх взаємної сполуки і комплексного раціонального розвитку;

наукові рекомендації ефективного використання автотранспорту загального користування і відомчого;

методичні рекомендації і принципи побудування інформаційно-довідкової системи /ІДС/ для оцінки ефективного використання автомобільного і залізничного транспорту при перевезенні вантажів;

системні принципи спрощення транспортного комплексу як основи підвищення ефективності взаємодії різних видів транспорту, забезпечення їх єдності і цілісності ЄТС, а також підвищення якості транспортного обслуговування;

концепції організації управління і розвитку транспортного комплексу в Україні в умовах ринкових відносин;

рекомендації по вдосконаленню взаємодії автомобільного з залізничним та іншими видами транспорту в Україні, які виражають в себе взаємозв'язані пропозиції по подальшому розвитку централізованого заванезення і вивезення вантажів із станцій, портів і

пристаней, ліквідація нерациональних залізничних і автомобільних перевезень, закриття малодіяльних станцій з перенесенням вантажних операцій на опорні станції, вдосконалення організації контейнерних перевезень та інші;

рекомендації по вдосконаленню організації і подальшого розвитку системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування.

Сукупність вирішених в дисертації завдань становить теоретичне узагальнення і рішення наукової проблеми, що має важливе методологічне значення як новий напрямок в теорії управління і прийняття рішень, так і рішення значної практичної проблеми, яка має важливе народногосподарське значення в умовах економічної реформи.

#### 4. ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ РОБІТ, ЩО ОПУБЛІКОВАНІ ПО ТЕМІ ДИСЕРТАЦІЇ

##### 4.1. Монографії і брошури

1. Цветов Ю.М., Лысенков В.А., Смелянский Ю.М. Организация совместной работы различных видов транспорта / Под общ.ред. Ю.М.Цветова.-К.:Техніка, 1985.-191 с. Библиогр.:С.189-190.
2. Цветов Ю.М., Воронкин А.Г. Координация работы автомобильного и железнодорожного транспорта при перевозке грузов. - К.: Техніка, 1980.-III с. Библиогр.: С.108-109.
3. Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР / Ю.Ф.Кулаев, Ю.М.Цветов, И.Л.Скобев и др., Под общ.ред. Ю.Ф.Кулаева.-К.: Наукова думка, 1979.- 223 с. /С.45-64/.
4. Цветов Ю.М. Эффективность использования автотранспортных средств.- М.: Знание, 1987.- 64 с.
5. Цветов Ю.М., Борисов Н.Н. Комплексная программа совершенст-

ования взаимодействия разных видов транспорта в Украинско-СССР.-Киев:"Знание" УССР, 1985.-17 с.

6. Цветов Ю.М. Транспорт: системный подход /экспресс теории и практики/.-М.: Знание, 1980.- 64 с.
7. Цветов Ю.М., Лысенков В.А. Совершенствование взаимодействия различных видов транспорта при контейнерных перевозках. - Киев: Об-во "Знание" УССР.- 1980.- 20 с.
8. Цветов Ю.М. Координация работы всех видов транспорта. - Киев: Об-во "Знание" УССР, 1977.- 20 с.
9. Цветов Ю.М., Побелинский А.А., Гурнак В.Н. Транспортная система Украинской ССР и координация работы различных видов транспорта. -Киев: Об-во "Знание" УССР, 1974.- 48 с.
10. Цветов Ю.М., Івлев І.М., Побелінський О.А. Комплексне транспортно-експедиційне обслуговування. -Київ: Тов-во "Знання" Української РСР, 1973.- 46 с.
11. Основные направления развития и повышения эффективности работы промышленного транспорта УССР / Ю.М.Цветов, В.Н.Гурнак, С.П.Ярчевский - Киев: УкрНИИТИ, 1976.- 44 с.

#### 4.2. Статті в журналах та наукових збірниках

12. Цветов Ю.М. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР // Тр. ИКТИ при Минэкономике СССР.- 1991.- Вып. 133.- С.5-26.
13. Цветов Ю.М., Гурнак В.Н. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР // Экономика Советской Украины. - 1989.- № 1.- С.95-96.
14. Цветов Ю.М., Дубиновский А.Б., Галушко Б.В. Выбор организации транспортного обслуживания отрасли при автомобильных перевозках грузов // Тр. ИКТИ при Госплане СССР. - 1988.- Вып. 123.- С.105-118.
15. Цветов Ю.М., Гурнак В.Н., Лысенков В.А. Рационализация короткопробежных перевозок // Железнодорожный транспорт.- 1977.- № 12.- С.63-72.

16. Координация работы железнодорожного и автомобильного транспорта / И.М.Ивлев, А.П.Гаргала, Г.К.Срубасовский, Ю.М.Цветов // Железнодорожный транспорт.-1975.-№ 7.-С.63-66.
17. Цветов Ю.М., Гурнак В.Н. Концентрация грузовой работы на опорных станциях // Железнодорожный транспорт.- 1975.- № 3.- С.31-32.
18. Развитие централизованного вывоза грузов со станций / И.М.Ивлев, Ю.М.Цветов, И.И.Сазонов и др. // Железнодорожный транспорт.- 1973.- № 6.- С.21-23.
19. Цветов Ю.М., Еремолаев Н.А. Комплексное развитие промышленного транспорта района // Железнодорожный транспорт.- 1969.- № 9.- С.70-72.
20. Цветов Ю.М., Гурнак В.Н. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР // Экономика Советской Украины. - 1986.- № 3.- С.89-92.
21. Цветов Ю.М. Развитие и совершенствование контейнерной транспортной системы // Экономика Советской Украины. - 1981.- № II.- С.94-96.
22. Цветов Ю.М. Совершенствование взаимодействия различных видов транспорта // Экономика Советской Украины.- 1978.- № 10.- С.92-93.
23. Цветов Ю.М. К вопросу повышения эффективности работы транспорта // Экономика Советской Украины. - 1977.- № 10.- С.86-88.
24. Цветов Ю.М. О месте и роли транспортно-экспедиционной системы // Экономика Советской Украины.- 1975.-№ 8.- С.42-49.
25. Побелинский А.А., Цветов Ю.М. Централизованному вывозу грузов - единые правила // Автодорожник Украины.- 1974.- № 2.- С.16-18.
26. Побелинский А.А., Цветов Ю.М. Республике - единую транспортно-экспедиционную организацию // Автодорожник Украины. - 1972.- № 4.- С.8-10.
27. Цветов Ю.М. Транспорт у будівництві // Енциклопедія народного господарства Української РСР.- Київ: АН УРСР, 1972.- Т.4.- С.319-320.

28. Цветов Ю.М., Гурнак В.Н. К вопросу совершенствования организации и взаимодействия промышленного и магистрального железнодорожного транспорта // Организация и планирование отраслей народного хозяйства: Респ. межвед. науч. сб. - 1979. - Вып. 56. - С.108-116.
29. Цветов Ю.М. Резервы транспортной системы // Организация и планирование отраслей народного хозяйства: Респ. межвед. науч. сб. - 1978. - Вып. 50. - С.112-118.
30. Цветов Ю.М. Формирование фондов экономического стимулирования развития транспортно-экспедиционной системы // Организация и планирование отраслей народного хозяйства: Респ. межвед. науч. сб. - 1976. - Вып. 44. - С.103-111.
31. Цветов Ю.М. Сферы рационального применения железнодорожного и воздушного транспорта при обслуживании горных предприятий вновь осваиваемых районов // Тр. ИКТ. при Госплане СССР. - 1970. - Вып. 17. - С.134-146.
32. Цветов Ю.М. Системный подход к повышению эффективности взаимодействия автомобильного с железнодорожным и другими видами транспорта в регионе союзной республике // Всесоюз. науч.-практ. конф.: "Основные экономические проблемы транспорта": Тез. докл. - М., 1985. - С.104-106.

*Александр*

---

Підписано до друку 22.12.93. Формат 60x84/16. Папір друкарський.  
Офсетний друк. Ум. фарбовідб. 14. Ум. вид. арк. 3,02. Обл. вид. арк. 3,25.  
Тираж 50 прим. Замовлення № 273-І. Ціна . Вид. № 276/Ш.

---

Видавництво КІІЦА.

252058. Київ-58, проспект Космонавта Комарова, І.

AB 28.688

**AB 28.688**