

рекреационных зон; развитие различных видов туризма и экскурсионной деятельности; разработать программу транспортной разгрузки города.

Основной целью является создание благоприятных условий функционирования предприятий санаторно-курортного и туристического комплексов путем формирования конкурентоспособного на национальном и мировом рынках туристического продукта и курортных услуг на основе эффективного использования имеющегося рекреационного потенциала Крыма, что обеспечит увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Литература: 1. Бережная И.В. «Комплексные условия формирования рекреационной специализации Крыма». 2. Слепокуров А.С. «Курорты и туризм как приоритетное направление социально – экономического развития региона». 3. Слепокуров А.С. «[Туризм - катализатор развития промышленности и сельского хозяйства](#)» 4. Отчеты о туристической деятельности предоставленные Ялтинским Горисполкомом. 5. Рекреация [Электронный ресурс] / Материал Википедии – свободная энциклопедия: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Рекреация>

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Булгакова Ю.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Дніпропетровська область займає провідне місце у промисловості України завдяки стрімкому зростанню об'ємів промислового виробництва. Гірничо-металургійна, видобувна, будівельна галузі є основою економіки нашого регіону, які забезпечують головні бюджетні надходження та вносять великий вклад у його благоустрій. Тому розвиток базових промислових галузей є ключовою складовою Комплексної стратегії розвитку Дніпропетровщини на період до 2015 року. Для успішної реалізації пріоритетних напрямків Стратегії розвитку вирішальну роль відіграє залізничний транспорт, як елемент транспортної системи області та країни, що виконує переважну частину масових вантажних перевезень. Оновлення вантажного рухомого складу, покращення якості обслуговування підприємств-споживачів послуг вантажних перевезень, також, є одним із напрямків Комплексної стратегії підтримки розвитку Придніпровської залізниці, як одного з головних партнерів у реалізації соціально-економічних проектів нашого регіону. Тому, ефективна організація роботи та взаємодії залізниці із промисловими підприємствами-клієнтами є вирішальним моментом у забезпеченні їх успішної діяльності, що в кінцевому результаті позитивно вплине на розвиток Дніпропетровської області. У зв'язку з цим тематика досліджень, що присвячена удосконаленню транспортного обслуговування промислових підприємств за рахунок оптимізації структури управління та ремонту вантажних вагонів, є надзвичайно актуальною та своєчасною.

Здійснення залізничних вантажних перевезень для підприємств, організацій та окремих осіб з максимальною якістю та швидкістю можливе за умови використання сучасного рухомого складу, надійної і якісної інфраструктури, успішного менеджменту, розумної тарифної політики та досконалої вагоноремонтної бази. Однак, у галузі вантажних перевезень суттєвих зрушень останнім часом не відбулося. Організаційна структура не реформована, новий рухомий склад закуповується дуже повільно, деповська вагоноремонтна база для вантажних вагонів фізично та морально застаріла, потокові ремонтні лінії не працюють, відсутня спеціалізація депо, практично всі вагонні депо застосовують стаціонарний метод ремонту; ринок операторських послуг в Україні слабкий, оскільки зараз немає необхідної нормативно-правової бази, яка б регулювала діяльність операторських компаній. Для забезпечення ефективної системи транспортного обслуговування промислових підприємств Дніпропетровської області запропоновано раціональну структуру управління та ремонту вантажних вагонів, яка забезпечить високу якість та доступність наданих послуг, за рахунок:

– більш ефективного використання рухомого складу за допомогою суттєвого скорочення простою вагонів на технічних станціях, під вантажними операціями та в ремонті шляхом організації кількох управлінських компаній, що одночасно включають комерційну і ремонтну

діяльності, та разом із Українським транспортно-логістичним центром централізують управління всіма вантажними вагонами вітчизняних й закордонних компаній-операторів;

– зростання рівня якості та скорочення собівартості ремонтних послуг для підприємств-власників вантажних вагонів на договірній основі, а також забезпечення працездатного стану вагонів, що надаються в оренду шляхом оптимізації потужності вагоноремонтної бази, за принципом раціонального скорочення кількості вагонних депо у відповідності до науково обгрунтованої програми ремонту та мінімізації капітальних вкладень на їх модернізацію.

Нова організаційна структура управління та ремонту вантажних вагонів передбачає:

– впровадження нової технології управління вантажними перевезеннями шляхом організації кількох управлінських компаній, які б мали право розпоряджатися універсальними вагонами інших вітчизняних компаній-операторів, що знаходяться у них на правах оренди, та самостійно направляти їх у поточні та планові види ремонту; організувати перевезення вантажів у спеціальних вагонах вітчизняних та закордонних компаній-операторів за визначеними нитками графіка на договірних умовах, залежно від виду та змісту договору; на основі додаткових договорів та за окрему плату виконувати поточні та планові види ремонту вантажних вагонів;

– реформування деповської вагоноремонтної бази для вантажних вагонів з врахуванням можливості подальшої спеціалізації, концентрації окремих видів ремонту, проведення реконструкції вагонних депо та оптимізації їх виробничих потужностей; приєднання частини вагоноремонтних депо до залежних компаній-операторів; побудови нової організаційної структури управління ремонтною базою в умовах акціонування галузі.

Рационалізація процесу вантажних перевезень дозволить прискорити швидкість і якість доставки вантажів промислових підприємств, покращити техніко-економічні показники використання рухомого складу і, тим самим, скоротити транспортні витрати підприємств-клієнтів залізниці в межах Дніпропетровської області та підвищити їх конкурентоспроможність.

ВИКОРИСТАННЯ ВНУТРІШНІХ РЕЗЕРВІВ ЯК ОСНОВА СТРАТЕГІЇ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ВУГІЛЬНИМИ ШАХТАМИ

Вагонова О.Г., Паніж Ю.С., Державний ВНЗ «НГУ», м. Дніпропетровськ, Україна

Вугільна шахта являє собою систему, яка в кожен даний момент має в своєму розпорядженні певні резерви. Серед цих резервів можна виділити технологічні, які у свою чергу підрозділяються на загальношахтні і резерви окремих виробничих ланок [1]. Важливими є резерви організаційні, які характеризують безпосередньо використання часу робітників, рівень їх кваліфікації, а також міру використання можливостей устаткування інших елементів шахтного господарства. Природна компонента при підземному видобутку вугілля завжди вносила і буде вносити елементи невизначеності у процеси управління розвитком вугільних шахт. Ця невизначеність потребує певних резервів пропускних здатностей технологічних ланок. У одних з них (поверхневий комплекс або підйом) цей резерв є мінімальним, а у інших (очисні роботи, або транспортування) – значним.

Якщо розглядати шахту з точки зору резервування її роботи, то Залозна Ю.С. вважає доцільним розділити всю сукупність процесів на дві групи: процеси, які безпосередньо впливають на обсяг видобутку, і процеси, які забезпечують роботу шахти в цілому. До першої групи відносяться основні виробничі процеси і ті, які безпосередньо впливають на підсистеми основного виробничого процесу. До другої групи – процеси, які підтримують функціонування і розвиток системи [2]. Такий розподіл трохи умовний, оскільки на величину видобутку і роботу шахти впливають в принципі всі процеси, але цей вплив зовсім різний, а отже, і значення міри резервування пропускної спроможності окремих ланок на кінцеві результати роботи шахти неоднакове. Найскладніше, і що вимагає значних витрат, – це створення резервів у ланках першої групи і, в першу чергу, це пов'язано з провітрюванням шахти, транспортуванням корисних копалин, станом виробок. Відзначимо, що транспортування корисних копалин охоплює всю сукупність процесів всередині шахті і на поверхні: від очисного вибою до навантаження в