

НОВІ ПІДХОДИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті викладені головні результати аналізу роботи залізничного транспорту. Визначено структуру, діяльність якої не є досить ефективною. Запропоновано інноваційний захід проведення реструктуризації залізничної галузі Укрзалізниці.

В статье изложены основные результаты анализа работы железнодорожного транспорта. Определена структура, деятельность которой не является достаточно эффективной. Предложено инновационное мероприятие проведения реструктуризации железнодорожной отрасли Укрзалізныци.

In the article the basic results of analysis of railway transport work are presented. The structure, activity of which is not enough effective, is determined. The innovative measure of conducting of restructuring the railway industry of Ukrzaliznytsia is suggested.

Постановка проблеми. Питання, пов'язані з реструктуризацією залізничного транспорту, широко обговорюються в останній час. Пропонуються заходи проведення цього процесу та прогноуються ймовірні результати. Але до сьогодні реалізація конкретних пропозицій не знайшла свого відображення на практиці. Це може бути викликано різними факторами, серед яких: зацікавленість окремих суб'єктів, недостатня дієвість пропонованих заходів та ін. Тому з метою не тільки пропонування варіанту реструктуризації, але й забезпечення його дієвості та доцільності впровадження, слід проводити глибокий аналіз роботи залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перегляд останніх досліджень та публікацій показав, що над системним аналізом економічного стану залізничного транспорту, над тенденціями його розвитку працюють багато службовців та науковців, таких як: В. В. Козак, А. Д. Лашко, Ю. С. Бараш, Т. А. Мукмінова, І. М. Аксьонов, Л. О. Позднякова та ін.

Дослідженнями встановлено, що на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту існує низка проблем, таких як:

- великий ступінь зносу основних виробничих фондів, який становить близько 78 % (активної частини – 84,4 %), що створює загрозу втрати технологічної стійкості галузі. До перешкод вирішення цієї проблеми належить: невідповідність вартості основних фондів ринковій вартості, що призводить до скорочення амортизаційних відрахувань; недостатня інвестиційна привабливість галузі обмежує можливість залучення інвестицій; збитковість пасажирських перевезень, що є наслідком низьких

пасажирських тарифів, які регулюються органами державної та місцевої влади, та наявністю пільг на проїзд для 25 категорій громадян;

- невідповідність організаційно-правової системи управління залізничним транспортом вимогам ринкової економіки;

- експлуатація на залізницях України не тільки фізично, але й морально застарілого рухомого складу;

- невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;

- недостатній рівень мотивації працівників через відсутність чіткого зв'язку між оплатою і результатами праці, низька заробітна плата [1–3].

Формулювання мети статті. Існуючі проблеми функціонування залізничного транспорту потребують негайного вирішення з метою виведення залізничної галузі на принципово новий рівень розвитку за рахунок впровадження реструктуризації залізничного транспорту України. Але розробка конкретних реструктуризаційних заходів потребує більш глибокого аналізу економічних показників роботи залізничного транспорту, які недостатньо представлені у роботах вітчизняних науковців.

У зв'язку з цим метою даної статті є детальний аналіз показників роботи залізничного транспорту, виявлення на його основі проблемних місць та неефективних структур, а також розробка пропозицій щодо поліпшення ефективності роботи залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для реалізації мети статті було виконано аналіз показників роботи залізничного транспорту, який охоплює період 1996...2007 рр. та,

зокрема, включає в себе співвідношення обсягових показників між залізницями України, аналіз чисельності управлінського персоналу та ін. Аналіз проведено за методом динамічних

рядів за рахунок визначення середніх рівнів і середніх показників інтенсивності зміни рівнів рядів та представлено на рис. 1 – 4.

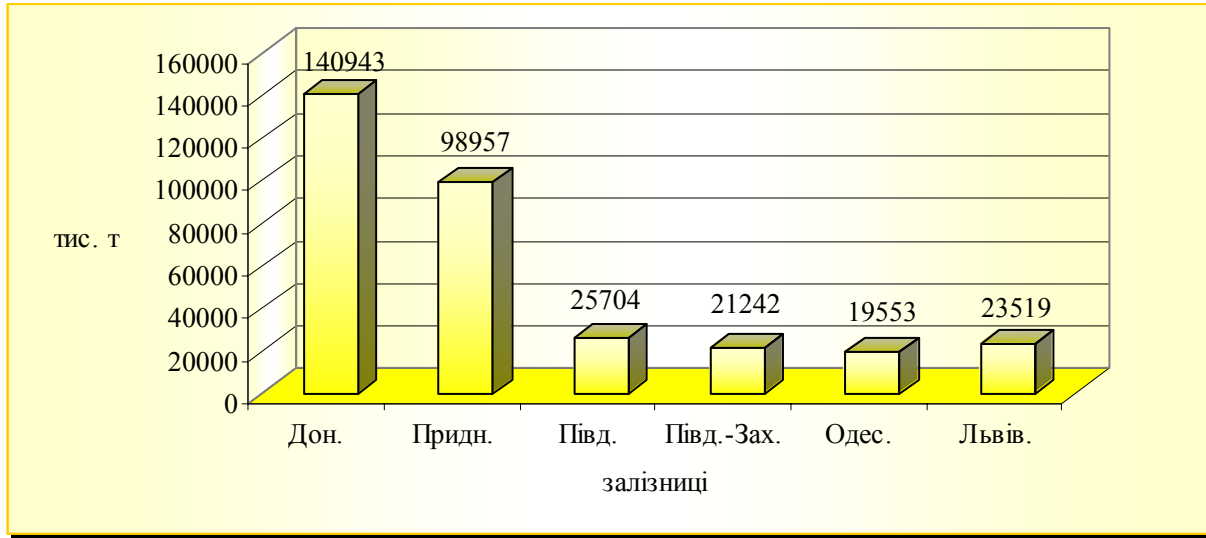


Рис. 1. Середній рівень відправлення вантажів по залізницях за період 1996...2007 рр.

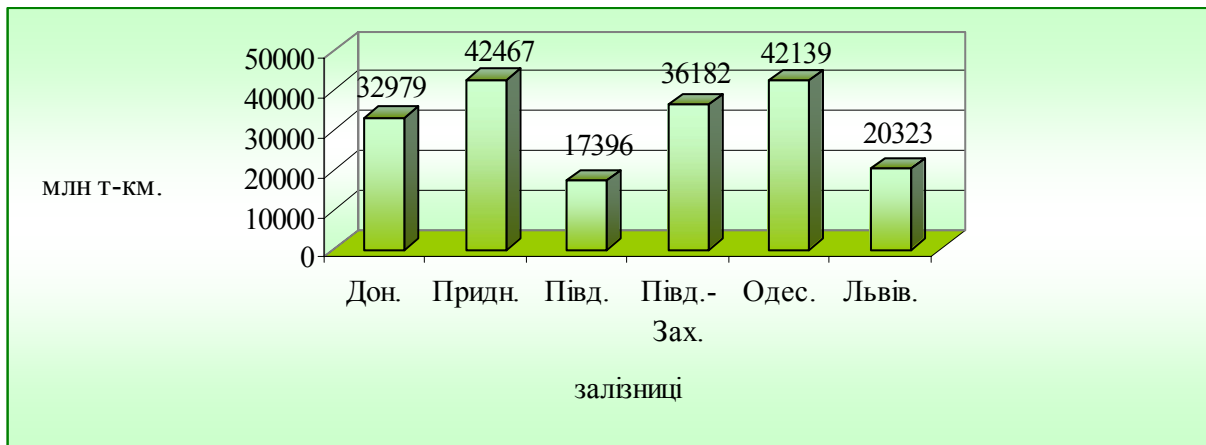


Рис. 2. Середній рівень тарифного вантажообігу по залізницях за період 1996...2007 рр.

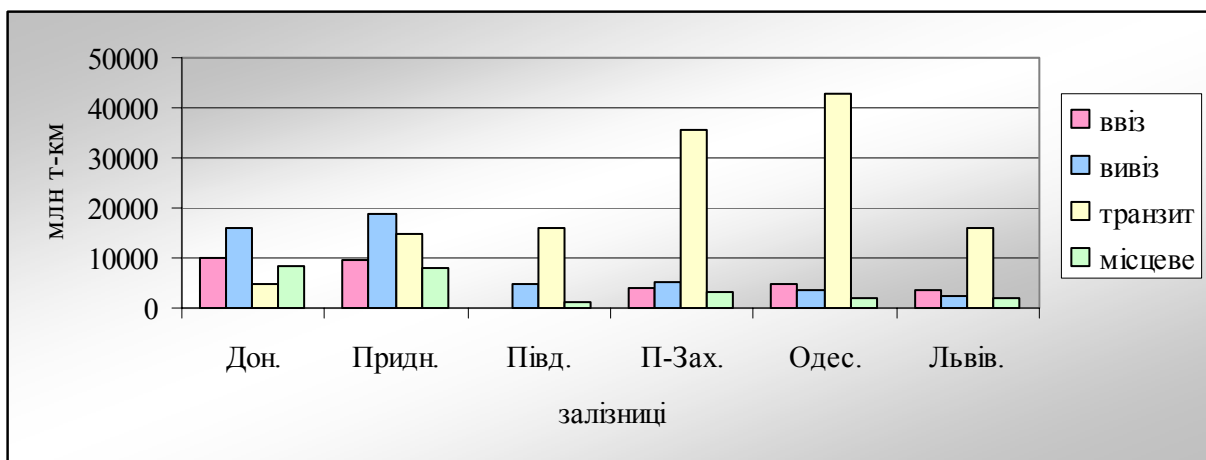


Рис. 3. Середній рівень тарифного вантажообігу залізниць за видами роботи за період 1996...2007 рр.

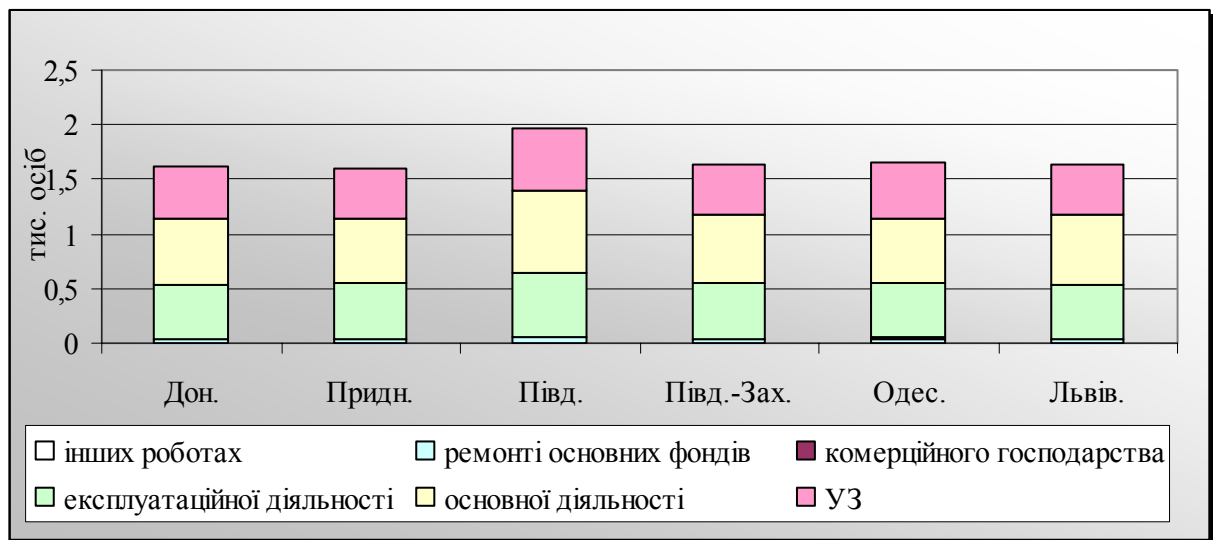


Рис. 4. Структура апарату управління за видами діяльності по залізницях

Аналіз середнього рівня за період по залізницях виявив, що розмір цього показника по Донецькій та Придніпровській залізницях має найбільший вплив на загальне відправлення вантажів по Укрзалізниці. А саме, в загальному обсязі відправлення вантажів Донецька залізниця має частку більшу 40 %, а Придніпровська – рівну 30 %. Перевезення вантажів іншими залізницями не мають великого впливу на загальний обсяг відправлення вантажів. Тенденції середнього абсолютного приросту відповідні середньому рівню за період.

Деяка інша ситуація спостерігається при аналізі вантажообігу по залізницях України. Найменші обсяги перевезень мають Південна та Львівська залізниці. З питомою вагою по 10 %.

Недостатній рівень зростання вантажообігу є наслідком значного коливання обсягів ввозу та вивозу вантажів. Стабілізаційним фактором є досить рівномірне зростання перевезення вантажів за рахунок транзиту та перевезення вантажів у місцевому сполученні.

Аналіз ввозу, вивозу, транзиту та місцевої роботи, а саме аналіз структури вантажообігу за видами роботи також відіграє важливу роль у визначенні проблем, які уповільнюють розвиток залізничного транспорту, та дозволяє впровадження більш ефективних принципів функціонування галузі.

Аналіз структури тарифного вантажообігу за видами роботи показав, що такі залізниці як: Південна, Південно-Західна, Одеська та Львівська, є транзитними залізницями, оскільки питома вага транзитної роботи складає відповідно 71, 74, 80, 66 %.

В ринкових умовах функціонування залізничний транспорт повинен відповідати ряду обов'язкових умов з метою підвищення ефективності його роботи. До таких умов належить відповідність ефективності використання усіх ресурсів до обсягів роботи. Значне місце належить використанню трудових ресурсів. Тому кваліфікаційний рівень повинен відповідати рівню науково-технічного прогресу, розвитку залізничного транспорту.

Аналіз взаємозалежності чисельності від обсягу перевезень дозволив вставити, що контингент в цілому перевищує розрахунковий. Особливо значно перевищує контингент апарату управління.

Аналіз динаміки апарату управління залізниць свідчить про незначну його зміну. Так, апарат управління залізниць з урахуванням всіх видів діяльності у 2007 р. налічував більш як 9 тис. чол. Визначена чисельність охоплює рівень управлінських залізниць та не враховує кількість управлінського персоналу на рівні господарств та структурних підрозділів.

Встановлено, що найбільша чисельність апарату управління утримується на Південній залізниці, хоча обсяги перевезень не є найбільшими.

Комплексний аналіз чисельності працюючих та рівня заробітної плати за виконану роботу, для визначення рівня відповідності залізничного транспорту необхідним вимогам, виявив перевищення чисельності керівників та робітників, постійне збільшення заробітної плати. Все це потребує невиправданих витрат та призводить до збільшення питомої ваги витрат на фонд оплати праці у структурі загальних витрат.

Проведений аналіз дає змогу зробити висновки про те, що з шести залізниць найбільшу диспропорцію у співвідношенні показників має Південна залізниця: при найменших обсягах відправлення вантажів та вантажообігу, при виконанні переважно транзитної роботи, вона утримує найбільший апарат управління.

Встановлені проблеми функціонування окремої ланки залізничного транспорту – Пів-

денної залізниці, дає право внести пропозицію щодо впровадження кардинальних змін у принципах роботи всього залізничного транспорту, а саме провести реструктуризацію галузі шляхом поєднання Південної та Донецької залізниць, з ліквідацією апарату управління першої та передачею керуючих функцій Донецькій залізниці (рис. 5).



Рис. 5. Карта залізниць України

Запропонований захід є науковою новизною та матиме подальший розвиток у наступних роботах автора, спрямованих на виробіток пропозицій щодо реструктуризації галузі.

Висновки з даного дослідження й перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Таким чином, запропонований захід в рамках реструктуризації залізничного транспорту України дозволить реалізувати програму дій, спрямовану на підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту: скоротити кількість управлінських ланок, скоротити чисельність управлінського персоналу, відповідно, витрати на їх утримання, досягти співвідношення між темпами продуктивності праці та заробітної плати.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.
2. Мукмінова Т. А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти // Залізничний транспорт України, 2006. – № 3. – С. 10-13.
3. Корнієнко В. В. Особливості структурної реформи залізничного транспорту України / В. В. Корнієнко, В. В. Козак, Г. М. Легенький, А. Д. Лашко, О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш // Залізничний транспорт України, 2007. – № 5. – С. 3-9.

Надійшла до редколегії 26.05.2008.