

2.Цыканов Г.Е., Котляревский В.Н. Эффективность сокращения сроков строительства железных дорог. – М.: Транспорт, 1986. – 136 с.

3.Ансоф И. Стратегическое управление. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.

4.Гаврилов Н.А. Экономическое обоснование продолжительности строительства вторых путей: Дисс... канд. экон. наук: 8.00.24. – М.: МИИТ, 1986. – 225 с.

Получено 24.09.2001

УДК 338:656.2.078

Т.І.ЄФІМЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ФОРМИ, ВИМОГИ ТА ОБМЕЖЕННЯ ЩОДО РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Подолання кризових явищ у залізничній галузі і її вихід у режим стабільного функціонування залежать від правильного вибору адекватних організаційно-правових форм реформування. Вибір цих форм ґрунтується на визнанні галузевих особливостей і економіко-виробничих обмежень функціонування залізничного транспорту.

У межах економічних реформ, що проводяться в Україні, широкого розповсюдження набула реструктуризація підприємств і галузей. Сучасні структурні перетворення орієнтовані в першу чергу на зміну форми власності: приватизацію, корпоративне акціонування.

Основним методичним підходом у реструктуризації залізничної галузі є створення в результаті реформи структур, що найбільш повно відповідають принципам функціонування, вимогам та обмеженням щодо діяльності залізничних підприємств.

Реструктуризаційні процеси несуть у собі галузеві особливості, обумовлені формою і змістом технологічних процесів залізничного транспорту, його стратегічним значенням для народногосподарського комплексу, вимогами до основних фондів, трудових і матеріальних ресурсів галузі. Саме з таких позицій, на нашу думку, варто розглядати реструктуризацію підприємств залізничного транспорту. Особливості реструктуризації тут полягають в тому, що, з одного боку, треба здійснити якнайшвидшу адаптацію підприємств галузі до ринкового середовища, а з другого – зберегти стосовно них права й обов'язки держави, оскільки залізнична галузь суттєво впливає на соціально-економічну ситуацію в державі й суспільстві. Наявність такого впливу позначається на обмеженнях щодо приватизації. Це:

- необхідність державного контролю за галуззю як об'єктом стратегічної і економічної безпеки держави;
- збереження у державній власності комунікацій і об'єктів транспортної інфраструктури, засобів автоматизації, зв'язку та інформацій-

ного забезпечення;

- підтримка у складі підприємств, що реструктуруються, об'єктів соціальної сфери для забезпечення працівників галузі;
- тісні технологічні зв'язки окремих підприємств з процесом перевезень залізницею, що вимагає їх збереження в державному управлінні.

Законодавчо-правове середовище України визначає коло можливих організаційних форм реформування підприємств залізничної галузі. Це – холдингова компанія, виробниче об'єднання у формі відкритого акціонерного товариства, у складі головного підприємства і філій, державна акціонерна компанія.

Холдингова компанія створюється відповідно до Указу Президента України "Про холдингові компанії" №224/94 від 11.05.94. Засновником холдингової компанії, створеної в процесі реструктуризації, виступає орган, уповноважений керувати державним майном. Відповідно до названого Указу Президента (п.23) холдингова компанія, понад 25 відсотків акцій якої належать державі, не має права: збувати продукцію дочірніх підприємств; передавати дочірнім підприємствам право на збут продукції інших дочірніх підприємств; регулювати в будь-якій формі ціни на товари (роботи, послуги) дочірніх підприємств. Холдингова компанія в умовах, якщо статутний фонд сформований більше ніж на 50% з акцій інших товариств, може здобувати право власності тільки на майно, безпосередньо необхідне для забезпечення функціонування апарату управління компанії, і здійснювати тільки інвестиційну діяльність. Це істотно обмежує розвиток внутрішньогалузевої кооперації, а також представництво в міжнародних торгових угодах. Реформоване підприємство галузі у формі холдингової компанії не може займатися оперативно-виробничою діяльністю, НДДКР і наданням інших послуг.

Юридичною основою створення виробничого об'єднання у формі відкритого акціонерного товариства (ВАТ) є Закони України "Про підприємства в Україні", "Про господарчі товариства" і правові акти з корпоративізації. У цьому випадку галузь корпоративізується в цілому, перетворюється у ВАТ, 100% акцій якого залишаються у власності держави. У статутний фонд такого товариства включається майно всіх підприємств, а самі підприємства перетворюються у філії без права юридичної особи. Філії без власного балансу і прибутку не зацікавлені повною мірою в кінцевих результатах діяльності. Така майново-правова форма дозволяє ефективно виконувати завдання з управління та організаційно-виробничого обслуговування підприємств галузі, але значно суперечить системі ринкових мотивацій.

Державна акціонерна компанія (ДАК) створюється відповідно до

Законів України "Про підприємства в Україні", "Про господарчі товариства" і правових актів щодо корпоратизації. При цьому 100% акцій ДАК, що випускаються на розмір її статутного фонду, залишаються до прийняття у встановленому порядку рішення про їхній продаж у державній власності. ДАК дозволяє зберегти промислову базу залізничного транспорту як єдиного науково-виробничо-технологічного комплексу, можливість для перебудови управління підприємствами галузі на ринкових засадах, дозволяє здійснити організаційно-виробничі обслуговування підприємств, створює умови для цілеспрямованого і керovanого розвитку галузевої і міжгалузевої кооперації, а в перспективі для залучення недержавних інвестицій. Таким чином, форма ДАК найбільш повно відповідає принципам функціонування, вимогам і обмеженням щодо діяльності галузі і може бути рекомендована як оптимальна організаційно-правова форма реформування залізничного транспорту.

Отримано 18.09.2001

УДК 336:656.072(477)

В.П.ГУДКОВА

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ЕКОНОМІЧНА МОТИВАЦІЯ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Обґрунтовується необхідність державної підтримки системи пасажирських залізничних перевезень. Запропоновано механізм організації взаємовідносин між державою і галуззю, що відповідає вимогам ринкової економіки.

Користування пасажирськими залізничними перевезеннями приносить задоволення всьому суспільству, обумовлюючи виникнення побічних вигод. Тому чи буде справедливим покладати на плечі споживачів всю масу коштів, які витрачаються у процесі їх організації? Вважається, що "спрямована на отримання прибутку діяльність виробників забезпечує ефективний розподіл ресурсів, коли граничні витрати містять у собі всі витрати, які породжує виробництво, а ціна продукту в точності відбиває всі вигоди, які одержує від нього суспільство".

Компенсація цих вигод можлива у процесі реалізації державної соціально-економічної політики. При цьому слід розрізняти транспортну і соціальну політику держави. Транспортна політика означає регулювання економічних процесів усередині транспортної системи країни. Соціальна політика зводиться до соціального захисту і матеріального забезпечення окремих груп населення, доходи яких не відповідає-