МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В.Н. КАРАЗІНА

КРАВЧЕНКО ЮЛІЯ МИКОЛАЇВНА

УДК 656.2.078

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків-2013

Дисертацією є рукопис.
Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, Міністерство освіти і науки України.

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор
Позднякова Любов Олексіївна,
Українська державна академія залізничного транспорту, Міністерство освіти і науки України, завідувач кафедри «Економіка залізничного транспорту»

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Ейтутіс Георгій Дмитрович,
начальник відділу реформування Південно-Західної залізниці («Укрзалізниця» Міністерства інфраструктури України)

кандидат економічних наук, доцент
Чеховська Марія Миколаївна,
Державний економіко-технологічний університет транспорту Міністерства освіти і науки України, доцент кафедри економічної теорії

Захист відбудеться «6» вересня 2013 року о 15 год 00 хв на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 064.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61002, м. Харків, вул. Мироносицька, 1, ауд. 2.12.

З дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, пл. Свободи, 4.

Автореферат розісланий «18» червня 2013 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради В.П. Третяк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Ключовий взаємозв'язок результатів роботи залізничного транспорту й національного господарства визначає умови, з якими здійснюється управління залізничною галуззю. У зв’язку з назрілою необхідністю застосування принципово нових методів управління, з метою мінімізації наявних негативних впливів на підприємства залізничного транспорту з боку макроекономічного середовища актуальним є використання інструментів державної підтримки в організаційних заходах. Особливо це важливо в процесі проведення масштабного реформування залізничної галузі.

З урахуванням того, що на даний період часу є досить багато варіантів проведення реформування залізниць, які так і не дали практичної цінності у вигляді реалізованих програм, підтверджується актуальність і своєчасність розробки універсальних заходів державної підтримки й регулювання процесу реформування, що відповідає стратегічним напрямкам розвитку економіки.

Ступінь наукової розробки проблеми. Позитивний вплив світових теорій управління, й у тому числі його вдосконалювання по засобах проведення реформування, значно збагатило наявні знання й можливості вітчизняних учених завдяки працям таких закордонних авторів як: Х. Андерсен, А. Апчерч, Г. Бірман, К. Друрі, Дж. Монтгомері, Б. Райан, О. Уільмсон, К. Уорд, Э. Хендріксон й ін.

Значний внесок також зробили сучасні вчені: Л.С. Бляхман, І.І. Мазур, О.М. Макаш, В.Д. Попенко, В.Д. Шапіро, Ю.С. Бараш, Г.Д. Ейтутіс, В.П. Бабич, О.Ф. Балацький, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, В.М. Геєц, Б.М. Данилишин, М.С. Герасимчук, С.І. Дорогунцов, Й.М. Петрович, Л.О. Позднякова, М.В. Макаренко, Н.М. Коленикова, В.М. Василенко, Л.А. Антоненко, Д.В. Бабич, М.М. Чеховська та багато інших.

Проте накопиченого наукового потенціалу виявилося недостатньо для вирішення проблем раціонального управління галуззю в сучасних умовах, робота якої вимагає державної підтримки й регулювання. Однак питання ролі держави у функціонуванні залізниць недостатньо вивчені й вимагають своєчасного вирішення.

Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до пріоритетних напрямків розвитку науки і техніки (згідно з Законом України від 12.10.2010 № 2519-17), які спрямовані на вирішення проблем розвитку соціально-економічного та людського потенціалу з метою забезпечення конкурентоспроможності національного господарства України та сталого розвитку суспільства і держави та головних напрямків

наукових досліджень Української державної академії залізничного транспорту, і зокрема, плану науково-дослідних робіт кафедри «Економіка залізничного транспорту».

Мета і завдання дослідження полягають у розробленні науково обґрунтованих підходів до підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України за рахунок проведення реформування з урахуванням загальнодержавного підходу.

Для досягнення мети у дисертації були поставлені та вирішені такі задачі:

- визначити організаційно-економічну сутність ефективного управління розвитком залізничного транспорту України у сучасних умовах з позиції народногосподарського значення;
- узагальнити принципи та методи здійснення реформування залізничного транспорту України;
- здійснити аналіз зарубіжного досвіду проведення реформування залізниць світу;
- з'ясувати передумови підвищення ефективності управління залізничним транспортом України на основі впровадження стратегічного управління;
- обґрунтувати вихідні положення щодо організації впровадження різних варіантів проведення реформування та обрати оптимальну модель;
- розробити багатоваріантну модель проведення реформування залізничного транспорту з метою підвищення ефективності роботи всієї економіки;
- сформувати систему господарських відносин у залізничній галузі у єдності з програмами державних органів управління.

Об'єктом дослідження виступають економічні заходи державного регулювання та управління процесом реформування залізничного транспорту України.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних та практичних підходів державного регулювання щодо форм та методів проведення реформування залізниць з метою підвищення ефективності їх роботи.

Методологічною основою дослідження стали загальновідомі економічні методи, які були застосовані, зокрема, при дослідженні теоретичних підходів щодо проблеми проведення реформування. До них належать логічний, ситуаційний, системно-структурний методи. При виявленні передумов здійснення реформування залізничного транспорту України також використовувались методи наукових досліджень, серед яких: системний і

порівняльний аналіз, статистичне спостереження, групування, індексний метод, метод середніх величин, інтегральний метод, спосіб абсолютних і відносних різниць тощо. Розробка теоретичних основ щодо здійснення реформування залізничного транспорту України з застосуванням принципів державного регулювання та економічне обґрунтування доцільності запропонованих заходів базувались на використанні таких методів як: метод експертних оцінок, математичне моделювання, прогнозування тощо.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України й інші закони, статистична база даних Міністерства інфраструктури України, Укрзалізниці та залізниць України, Держкомстату України, наукові публікації українських і закордонних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі.

Наукова новизна дисертаційного дослідження. На основі здійснених наукових досліджень отримано такі результати:

удосконалено:

- запропонований комплекс стратегій розвитку та вибір еталонної стратегії, розробленої на підставі оригінальної матриці умов, обмежень та способів впливу на чинники підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України;

- систему факторів, що суттєво впливають на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України й зумовлюють необхідність удосконалення діючих механізмів державного регулювання економічних процесів в умовах реформування галузі;

- встановлені розходження у розвитку залізниць світу та України, запропоновано диференційований підхід щодо удосконалення системи управління, планування та державного регулювання організаційно-економічного механізму роботи залізничного транспорту у сучасних умовах;

- рекомендації щодо урахування впливу конкурентного середовища транспортного ринку на підставі визначення пріоритетів розвитку за ознаками масштабів наслідків впровадження інноваційно-інвестиційної діяльності;

дістало подальшого розвитку:

- теоретико-методологічний підхід до підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, який на відміну від існуючих підходів передбачає впровадження дивізійної стратегії, яка побудована на впровадженні центрів прибутку та втрат;

- методичні підходи до оцінки запропонованих варіантів реформування, які на відміну від існуючих обираються на підставі моделей, оптимальна модель обирається за адекватністю, достовірністю, якістю, точністю та прогнозною оцінкою на перспективу.

Практичне значення отриманих результатів полягає у розробці дієвих рекомендацій щодо управління галуззю при переході від державної до акціонерної форми управління, завдяки формуванню багатоваріантної моделі проведення реформування залізничного транспорту на основі зваженої оцінки адекватності та достовірності. Це надасть можливість вищій гілці влади раціонально застосовувати, корегувати, контролювати та підтримувати організаційні зміни, які відбуватимуться на залізницях України, що дозволить оптимізувати процес переходу на інші принципи господарювання та адаптувати діяльність підприємств залізничного транспорту до ймовірних непередбачуваних змін макросередовища.

Зокрема, до результатів, які мають практичне значення, належать пропозиції, що стосуються впровадження дивізійної стратегії, яка побудована на впровадженні центрів прибутку та витрат, яка забезпечить стійкість до зовнішніх коливань та методичні підходи до оцінки запропонованих варіантів реформування.

Практичне значення отриманих результатів підтверджується впровадженням у виробничий процес на залізничному транспорті при проведенні реформування (акт впровадження від 05 вересня 2012 р.). Крім цього, теоретичні основи розробленої системи державного регулювання економічних процесів, які змінюються та оптимізуються в процесі реформування галузі, а також методичні підходи до оцінки запропонованих варіантів реформування використовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка вагоноремонтного виробництва», «Основи економіки транспорту»; «Економіка залізничного транспорту»; «Планування на підприємствах залізничного транспорту»; «Методологія наукових досліджень» (акт впровадження від 27 березня 2012 р.).

Особистий внесок здобувача. Усі сформульовані в дисертації наукові положення та висновки доведені та науково обґрунтовані на базі особистих теоретичних та практичних досліджень.

Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, в якій викладено авторський підхід до вдосконалення методичних і практичних підходів щодо реалізації фінансової реструктуризації залізничного транспорту.

Наукові результати, що виносяться на захист, одержані автором самостійно і відображені в наукових працях, опублікованих у фахових виданнях. Стосовно наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертаційній роботі використані лише ті ідеї та положення, які запропоновані автором особисто. Так, у науковій статті «Особливості проведення

реструктуризації залізничного транспорту в Україні », яка надрукована у співавторстві, особистий внесок автора полягає в формуванні системи факторів, які впливають на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах реформування галузі; у тезах доповіді «Обґрунтування витрат інфраструктури залізниць» особистий внесок автора полягає у визначення масштабів результатів впровадження інноваційно-інвестиційної діяльності на основі формування центрів витрат; у тезах доповіді «Інвестиційна привабливість ресторанного бізнесу» особистий внесок автора полягає у формуванні методичних підходів до оцінки запропонованих варіантів управління.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертації пройшли апробацію у 2007-2012 роках на багатьох всеукраїнських і міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 науково-технічних конференціях «Проблеми економіки транспорту» (Харків, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми економіки і менеджменту» (Львів, 2011); II Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Донецьк, 2011); Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (Харків, 2011); III Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (Харків, 2011).

Публікації результатів дослідження. Основні положення дисертації викладені в 18 працях, у тому числі 6 статей опубліковані у наукових фахових виданнях, 12 – в інших виданнях. Загальний обсяг опублікованих робіт складає 3,47 друк. арк., з яких особисто автору належить 3,19 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 242 сторінки друкованого тексту, у тому числі 14 таблиць, 63 рисунки, 3 додатки на 23 сторінках і список використаних джерел на 25 сторінках.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено ступінь наукової розробки проблеми, виділено мету й завдання дослідження, об'єкт і предмет дослідження, сформульовані основні положення, що виносяться на

захист й практична значимість отриманих результатів. Крім цього, відзначено особистий внесок здобувача.

У **першому розділі "Теоретичні підходи щодо проблеми проведення реформування"** розглянуто теоретичні та методологічні підходи проведення реформування та реструктуризації на залізничному транспорті у сучасних умовах.

Здійснено аналіз світового досвіду щодо проведення реформування залізниць. Це дозволило об'єктивно оцінити різноманітні підходи до реформування залізничного транспорту. Світовий досвід функціонування транспортних систем показав, що основною проблемою розвитку транспорту в умовах ринкової економіки є співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступенем їх самостійності.

Систематизовано поняття «реформи», «реформування», «реструктуризація», що дозволило удосконалити понятійний апарат «реструктуризація підприємств залізничного транспорту». Автором запропоноване нове поняття реструктуризації підприємства залізничного транспорту як системи змін: організаційних, організаційно-управлінських, технологічних, правових, економічних, фінансових, екологічних, виробничо-технологічних з метою скорочення експлуатаційних витрат і підвищення ефективності виробництв і конкурентоспроможності.

Обґрунтовано та розроблено класифікаційні підходи щодо понять «реструктуризація», яка є елементом наукової новизни (рис. 1).

Рис. 1. Класифікація понять «реструктуризація»

Вивчені та досліджені класифікаційні ознаки реструктуризації, цілі реструктуризації, види реструктуризації, форми реструктуризації, етапи здійснення реструктуризації підприємств, що дозволило автору класифікувати функції проведення реструктуризації, які наведено на рис. 2.

Рис. 2. Класифікація функцій проведення реструктуризації

У другому розділі «Передумови щодо здійснення реформування залізничного транспорту України» було систематизовано та проаналізовано динаміку основних показників роботи залізниць України в залежності від періоду часу, тарифного вантажообігу, інфляції та дефляції. В результаті встановлено, що значний вплив на роботу залізничного транспорту України надали соціальні, технологічні, економічні та політичні фактори.

Встановлено, що вплив інфляції на роботу залізничного транспорту по окремо обраних залізницях має відмінності. Це пов'язано з різними обсягами та собівартістю.

Виконано аналіз кількісних та якісних показників роботи залізничного транспорту України. У структурі транспортно-дорожнього комплексу України за обсягами вантажних перевезень залізничний займає друге місце після автомобільного транспорту, обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом в Україні в 2010 р. склав 433 млн т. Аналіз динаміки приведеного вантажообігу на залізничному транспорті України за період 1990-2011 рр. свідчить про його зниження на 59,7 %. Тарифний вантажообіг за цей період

зменшився на 50,1 %. Це свідчить про наявність непродуктивної роботи.

Аналіз динаміки пасажирських перевезень також має негативну тенденцію та необхідність їх докорінної зміни: підвищення якості перевезень пасажирів за рахунок впровадження швидкісного та високоякісного руху; зменшення витратної частини; скорочення адміністративних та прямих витрат; скорочення витрат за рахунок ліквідації пральних комбінатів.

В роботі був проведений аналіз показників праці та заробітної плати. Він показав, що загальна середньооблікова чисельність працівників на залізницях України 2011 р. становила 632,466 тис. чол. Питома вага контингенту основної діяльності склала 53,66 %. Доведено, що значна частка працівників не відноситься до основної діяльності, тому необхідно розробити пропозиції щодо удосконалення обліку контингенту працівників в залежності від обсягу перевезень.

Здійснений у другому розділі аналіз показав зменшення обсягів перевезень; перевищення контингенту в порівнянні з обсягами перевезень; перевищення відсотка заробітної плати над зростанням продуктивності праці, що означає зниження ефективності виробництва: збільшення контингенту підсобно-допоміжної діяльності в порівнянні з обсягами перевезень; збільшення експлуатаційних витрат; збільшення собівартості перевезень; збільшення витрат на ремонтну складову; збитковість пасажирських перевезень; перехресне субсидування.

Доведено, що ці недоліки є передумовами проведення корінних змін та проведення реформування галузі.

Третій розділ «Розробка теоретичних основ щодо здійснення реформування залізничного транспорту України» присвячено розробленню пропозицій щодо оптимальної реалізації стратегічних завдань державної політики стосовно проведення реформування залізничного транспорту України з метою підвищення ефективності його роботи.

Поставлені глобальні цілі забезпечення ефективності функціонування залізничного транспорту передбачають проведення реформування як механізму підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України.

Визначено, що складовою проведення реформування та реструктуризації є: фінансово-економічні, виробничо-технічні, інноваційні, управлінські, соціальні, ринкові цілі.

Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України може бути досягнуто за рахунок збільшення багатьох факторів, одним з яких є реалізація програми реформування, яка може бути здійснена за різними організаційно-економічними варіантами.

У дисертації запропоновано декілька моделей проведення реформування.

Перша модель реформування передбачає реалізацію змін у декілька етапів: перший етап (2013-2014 рр.) – виділення з Укрзалізниці підприємства

рухомого складу і підприємства робіт і залізничного будівництва; другий етап (2015-2016 рр.) - зміна районної структури управління в дивізійну (функціональну) – визначення центрів доходів і витрат; третій етап (2017-2019 рр.) – створення структури холдингового типу – група Укрзалізниці керована акціонерним товариством (АТ) «Укрзалізниця»; четвертий етап (2019-2020 рр.) – коригування структур Групи Укрзалізниці на основі досвіду за період 2013-2020 рр., вирішення прострочених фінансових проблем.

В контексті цієї моделі дивізійна структура змінюється на управління районного характеру.

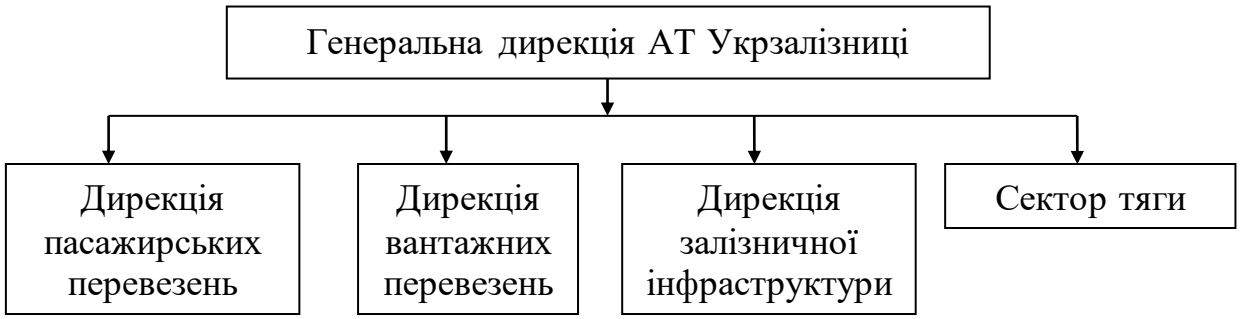

Рис. 3. Дивізійна структура Укрзалізниці

Впровадження запропонованої структури сприятиме оптимізації умов управління в Укрзалізниці за окремими видами діяльності (визначення центрів прибутку і втрат) і дасть можливість управління процесами в певних секторах і підрозділах. Така система управління буде спрощеною за рахунок елімінації районної структури та оптимізації фінансування публічних пасажирських перевезень, утримання і розвитку інфраструктури справедливими умовами конкуренції (переважна роль держави).

Друга модель реформування залізничного транспорту України спрямована на підвищення стійкості роботи залізничного транспорту, його доступності, безпеки і якості послуг; формування єдиної гармонійної транспортної системи країни; зниження сукупних народногосподарських витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом.

Основними принципами і завданнями реформування у контексті другої моделі повинно бути збереження єдиної державної мережевої виробничої інфраструктури залізниць і централізованого диспетчерського управління; забезпечення гарантованого недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту незалежних компаній; здійснення заходів, що забезпечують підвищення інвестиційної привабливості системи залізничного транспорту, поетапне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень.

Друга модель реформування також повинна бути здійснена поетапно.

Зокрема, на першому етапі реформування (до 2015 р.) приймаються рішення про створення цільової моделі ринку у складі дочірніх товариств (ДТ) та залежних товариств:

- ДТ у сфері оперування вантажними потягами;
- ДТ з капітального ремонту пасажирських вагонів і виробництва запасних частин;
- ДТ у сфері надання послуг харчування та торговельного обслуговування;
- ДТ у сфері науково-технічної діяльності; приміська пасажирська компанія;
- ДТ у сфері виробництва матеріалів верхньої будови колії.

Принципами формування цільової моделі ринку залізничних транспортних послуг повинні стати:

- неприпустимість зниження стійкості і безпеки роботи залізничного транспорту;
- гарантоване виконання завдань у сфері мобілізаційної готовності, спеціальних і військових перевезень;
- рівні права, обов'язки і відповідальність кожного учасника в кожному сегменті ринку;
- виключення ризиків незворотності дій.

Рис. 4. Цільова структура Холдингу «Укрзалізниця» до 2015 року

У програму структурних перетворень на другому етапі (після 2015 р.) входять створення стимулів для підвищення ефективності діяльності всіх учасників ринку і поліпшення якості надаваних послуг; створення умов для підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту; підвищення безпеки залізничних перевезень, вдосконалення державного технічного регулювання та нагляду; створення умов для забезпечення достатнього обсягу державних капітальних вкладень у проекти, що мають соціально-економічну ефективність; формування прозорої збалансованої системи економічних відносин між учасниками ринку залізничних транспортних послуг та їх споживачами; удосконалення форм і методів державного регулювання; підвищення глобальної конкурентоспроможності залізниць, їх інтеграція у світовий ринок транспортних і логістичних послуг.

Результатами другої моделі повинні стати позитивні зрушення у різних сферах. Так, очікується оптимальне інфраструктурне забезпечення економічного зростання для економіки в цілому, а також скорочення сукупних народногосподарських витрат за рахунок введення конкуренції; задоволення зростаючого попиту на вантажні та пасажирські перевезення; зростання якості та асортименту послуг; зростання доступності залізничного транспорту для споживачів; збереження і підвищення рівня стійкості, керованості та безпеки; залучення зовнішніх приватних інвестицій для модернізації основних фондів; підвищення рівня життя і соціальної захищеності робітників для галузі.

Розроблено також третю модель реформування залізничного транспорту України, яка вирішуватиме проблему технічного, технологічного та організаційного оздоровлення галузі. Так, на етапі модернізації залізничного транспорту у 2013-2015 рр. намічається приведення існуючої матеріально-технічної бази, зокрема модернізацію магістралей для швидкісного пасажирського руху, до вимог ефективності народногосподарського виробництва, початок фінансування інвестиційних проектів з коштів інвестиційного фонду, активізацію проектно-вишукувальних робіт для будівництва нових залізничних ліній тощо.

Цей найважливіший етап повинна змінити фаза динамічного розширення можливостей залізниць (2016-2030 рр.), зокрема у роботі міжнародних транспортних коридорів, функціонуванні ефективного ринку перевезень, виході на світовий рівень технологічного і технічного розвитку, існуванні глобальної конкурентоспроможної української транспортної системи.

Враховуючи існуючий стан основних виробничих фондів, у третій моделі реформування залізничного транспорту запропоновані стратегічні напрямки розвитку залізничного транспорту до 2030 р., такі як: динамічний моніторинг стану інфраструктури та рухомого складу з використанням супутникових технологій, усунення «вузьких місць» і зниження ремонтоємності об'єктів

інфраструктури, будівництво високошвидкісних магістралей і створення опорної мережі швидкісного руху українських залізниць для організації великовагового руху на основних напрямках мережі, контейнеризація перевезень, впровадження технології мультимодальних логістичних систем, оптимізація організації процесу перевезень (збільшення частки відправок, доставлених на принципах «точно в строк»).

У зв'язку з цим актуалізується проблема залучення інвестиційних ресурсів. Цю проблему пропонується вирішити за допомогою альтернативних заходів отримання грошових коштів, таких як: розширення ринкових можливостей ВАТ «Укрзалізниця» у сфері тарифної політики та вільної конкурентної боротьби; залучення приватного та бюджетного капіталу при впровадженні державно-приватного партнерства, застосування програми спеціальної податкової політики для залізниць та інвесторів, раціоналізація власних можливостей ВАТ «Укрзалізниця» та ін.

На фоні запропонованих нововведень особливого значення набуває вдосконалення системи державного регулювання галузі з необхідністю відмови від використання тарифів тільки як інструменту міжгалузевого регулювання та стримування інфляції, формування системи державної участі у функціонуванні та розвитку інфраструктури залізничного транспорту, формування механізмів фінансування державних і соціальних функцій, які виконуються залізничним транспортом (пасажирські перевезення, мобілізаційні заходи, утримання надлишків пропускних потужностей) тощо.

Отже, у третьому розділі були виконані завдання стосовно обґрунтування положень щодо організації впровадження різних варіантів проведення реформування залізничного транспорту. При цьому постало завдання вибору оптимальної моделі.

З метою отримання достовірності запропонованих варіантів проведення реформування залізничного транспорту України було використано багатоваріантну модель програми «Olymp».

Розрахунок доходів за третім варіантом реформування залізничного транспорту України програмою «Olymp» показав, що з 18 розглянутих моделей модель Y(t)= +3227.853*exp(+0.137*t) побудована з адекватністю 64,931 %, достовірністю 78,889 %, якістю на рівні 75,400 %, що робить її оптимальною.

Вірогідність побудови розрахунку за обраною моделлю виражається коефіцієнтом 0,95. Тобто вірогідність абсолютна, що підтверджено коефіцієнтом детермінації, який дорівнює 1. Відносна помилка складає 0,128.

Розраховано таблицю прогнозів на ближню перспективу, яка має програмну оцінку отриманих доходів на 3 роки та значення нижньої границі у межах від 9268,686 до 11248,32 млрд грн і верхньої границі у межах від 9493,134 до 11594,8 млрд грн, які дозволяють зробити висновок: якщо

пропозиції не будуть виконані на 100 %, то буде отримано верхню границю прогнозу, і навпаки, коли буде виконано програму, то залізниці отримають нижню границю витрат.

Таким чином, на підставі виконаних розрахунків доходів, витрат в залежності від обсягу перевезень при використанні сучасної програми «Olymp» виконано розрахунок такого обсягу перевезень, при якому залізничний транспорт України буде мати прибуткову фінансову діяльність, тобто отримані від реалізації продукції залізничного транспорту доходи будуть значно перевищувати витрати, це є заключний етап побудови та практичної реалізації моделі здійснення реформування залізничного транспорту України.

ВИСНОВКИ

Узагальнюючи результати виконаних наукових досліджень можна зробити такі висновки:

1. Сформована організаційно-економічна сутність ефективного управління розвитком залізничного транспорту України визначає внутрішні фактори розвитку підприємств, які суттєво впливають на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, з урахуванням їх народногосподарського значення. Застосування розроблених організаційно-економічних заходів дозволяє найбільш широко визначити оптимальні результати проведення реформування залізничного транспорту.

2. На основі здійсненого аналізу зарубіжного досвіду проведення реформування залізниць було встановлено розходження у розвитку залізниць світу та України, що потребують диференційованого підходу при удосконаленні системи державного регулювання організаційно-економічного механізму роботи залізничного транспорту у сучасних умовах, що дасть можливість раціонально керувати виробничими процесами в певних секторах і підрозділах.

3. Визначені передумови підвищення ефективності управління залізничним транспортом України з позиції стратегічного управління, до яких належать: необхідність існування збалансованості інтересів залізниць та споживачів їх послуг, прискорення темпів європейської інтеграції, налагодження більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищення конкурентоспроможності та соціально-економічного розвитку держави.

4. Узагальнено принципи та методи здійснення реформування залізничного транспорту України, які мають практичну цінність у нових умовах економічної діяльності та при відповідній державній підтримці та регулюванні дадуть можливість підприємствам залізничного транспорту розвиватися, реагувати на зміни зовнішнього середовища. Зокрема, обов’язковим при

реалізації реформування є дотримання стратегічних напрямків діяльності, ретельне обґрунтування кожного етапу проведення реформ, орієнтація діяльності галузі на національно-господарські інтереси.

5. Обґрунтовано положення, які спрямовані на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту на основі впровадження центрів прибутку та витрат. Це дасть можливість оптимізувати координаційну роботу стосовно фінансової забезпеченості реалізації програми реформування та скоротити поточні, особливо непродуктивні, витрати.

6. Розроблено багатоваріантну систему моделей проведення реформування залізничного транспорту з метою повномасштабного та безперервного впровадження реформаційних перетворень. Сформовані моделі містять розширений опис етапності проведення реформування, основних принципів і завдань та очікуваних результатів.

7. Запропоновано методичні підходи до оцінки розроблених моделей реформування, які визначають раціональність та достовірність запропонованих варіантів зміни форм господарювання за допомогою програми «Olymp», яка обирає оптимальний варіант за ключовими показниками адекватності та достовірності та визначає рівень доходів і витрат в залежності від обсягу перевезень з урахуванням перспективних показників функціонування національного господарства.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Кравченко Ю.М. Розробка механізму інноваційної стратегії залізничного транспорту [Текст] / Ю.М. Кравченко // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна «Михайло Туган-Барановський та сучасна економічна наука» – 2005. – № 668. Ч. 2. – С. 146-160.

2. Кравченко Ю.М. Теоретичні підходи до інтегрованих корпоративних структур [Текст] / Ю.М. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – 2011. – Вип. 34. – С. 86.

3. Кравченко Ю.М. Теоретичні підходи щодо сутності реформування та реструктуризації підприємства [Текст] / Ю.М. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – 2011. – Вип. 35. – С. 152-155.

4. Кравченко Ю.Н. Роль инвестиций железнодорожного транспорта Украины в условиях конкурентной среды [Текст] / Ю.М. Кравченко // «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2011». – Том 1. – Киев – 2011. -С.241-242.

5. Кравченко Ю.М. Концепція лібералізації залізничного транспорту при здійсненні реформування [Текст] / Ю.М. Кравченко // Вісник економіки

транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). – 2012. – Вип. 38. – С. 32-33.

6. Кравченко Ю.М. Особливості проведення реструктуризації залізничного транспорту в Україні [Текст] / О.Г. Дейнека, Ю.М. Кравченко, О.С. Гулай // Вісник Сумського національного аграрного університету. – 2012. – Вип. № 8 (53). – С. 14-16.

Тези доповідей:

7. Кравченко Ю.М. Шляхи підвищення ефективності роботи залізниць / Ю.М. Кравченко // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 68 науково-технічної конференції. – Х.: УкрДАЗТ, 2006. – С. 86.

8. Кравченко Ю.М. Особливості проведення структурних змін на залізницях України / Ю.М. Кравченко //Збірник матеріалів 68 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 26-27 квітня 2006 р. – С. 37.

9. Кравченко Ю.М. Впровадження швидкісного руху з метою підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України / Ю.М. Кравченко // Збірник матеріалів 69 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 17-19 квітня 2007 р. – С. 65.

10. Кравченко Ю.М. Методологічні підходи щодо здійснення реформування залізничного транспорту України // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 70 науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – С. 119.

11. Кравченко Ю.М. Світовий досвід проведення реформування залізниць / Ю.М. Кравченко // Збірник матеріалів 71 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 22-24 квітня 2009 р. – С. 42.

12. Кравченко Ю.М. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України / Ю.М. Кравченко // Збірник матеріалів 72 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 21-23 квітня 2010 р. – С. 35.

13. Кравченко Ю.М. Формування понятійного апарату щодо реформування залізничного транспорту / Ю.М. Кравченко // Збірник матеріалів 73 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 12-13 квітня 2011 р. – С. 32.

14. Кравченко Ю.М. Обґрунтування витрат інфраструктури залізниць / В.О. Котик, Л.С. Ковалевич, Ю.М. Кравченко // Тези доповідей Міжнародної

науково-практичної конференції «Сучасні проблеми економіки і менеджменту» (Львів, 10-12 листопада 2011 р.). - С. 383-384.

15. Кравченко Ю.М. Інвестиційна привабливість ресторанного бізнесу/ В.О. Котик, Л.С. Ковалевич, Ю.М. Кравченко // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (Харків, 19 жовтня 2011 р.). – С. 188-189.

16. Кравченко Ю.М. Дослідження закордонного досвіду проведення реформування залізниць світу / Ю.М. Кравченко // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Донецьк, 20-22 вересня 2011р.). – К. – 2011. – С. 79-80.

17. Кравченко Ю.М. Методологія трансформації економічної системи в Україні / Ю.М. Кравченко // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (24-25 листопада 2011 р.) –2011. – Ч. 1. – С. 106-107.

18. Кравченко Ю.М. Підвищення інвестиційної привабливості за рахунок впровадження реформування та реструктуризації залізничного транспорту України / Ю.М. Кравченко // Збірник матеріалів 74 Міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 24-25 квітня 2012 р. – С. 24.

АНОТАЦІЯ

Кравченко Ю.М. «Реформування залізничного транспорту з метою підвищення ефективності». – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2013.

Дисертація присвячена вирішенню актуальної проблеми щодо розроблення принципово нових методів управління з метою мінімізації наявних негативних впливів на підприємства залізничного транспорту з боку макроекономічного середовища в процесі проведення масштабного реформування залізничної галузі та використанню інструментів державної підтримки в організаційних заходах.

Для цього визначена організаційно-економічна сутність ефективного управління розвитком залізничного транспорту України, яка визначає внутрішні фактори розвитку підприємств, що суттєво впливають на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, з урахуванням їх народногосподарського значення.

Визначені передумови підвищення ефективності управління залізничним транспортом України з позиції стратегічного управління; узагальнено принципи та методи здійснення реформування залізничного транспорту України, які мають практичну цінність у нових умовах економічної діяльності; обґрунтовано положення, які спрямовані на підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.

З метою вирішення поставлених завдань розроблено багатоваріантну систему моделей проведення реформування залізничного транспорту з метою повномасштабного та безперервного впровадження реформаційних перетворень; запропоновано методичні підходи до оцінки розроблених моделей реформування, які визначають раціональність та достовірність запропонованих варіантів зміни форм господарювання, та обрано оптимальну модель реформування залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, організаційна структура, реформування, стратегічне управління, державне регулювання, модель.

АННОТАЦИЯ

Кравченко Ю.Н. «Реформирование железнодорожного транспорта с целью повышения эффективности». – На правах рукописи.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным

хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2013.

Диссертация посвящена решению актуальной проблемы разработки принципиально новых методов управления с целью минимизации имеющихся отрицательных влияний на предприятия железнодорожного транспорта со стороны макроэкономической среды в процессе проведения масштабного реформирования железнодорожной области и использованию инструментов государственной поддержки в организационных мероприятиях.

Для этого определена организационно-экономическая сущность эффективного управления развитием железнодорожного транспорта Украины, которая определяет внутренние факторы развития предприятий, существенно влияющие на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, с учетом их народнохозяйственного значения.

Определенны предпосылки повышения эффективности управления железнодорожным транспортом Украины с позиции стратегического управления; обобщены принципы и методы осуществления реформирования железнодорожного транспорта Украины, которые имеют практическую ценность в новых условиях экономической деятельности; обоснованы положения, которые направлены на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта.

С целью решения поставленных задач разработана многовариантная система моделей проведения реформирования железнодорожного транспорта для полномасштабного и беспрерывного внедрения реформационных преобразований; предложены методические подходы к оценке разработанных моделей реформирования, которые определяют рациональность и достоверность предложенных вариантов изменения форм хозяйствования, и избрана оптимальная модель реформирования железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, организационная структура, реформирование, стратегическое управление, государственное регулирование, модель.

ANNOTATION

Kravchenko Ju.N. «The railway transport reform to enhance the effectiveness» - Manuscript.

Dissertation on gaining of scientific degree of candidate of economic sciences on speciality 08.00.03 – economy and management by the national economy – Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv 2013.

Thesis deals with the urgent problem of the development of fundamentally new methods of management, with a view to minimizing adverse effects on the existing

railway companies of the macroeconomic environment in the process of conducting a large-scale reform of the railway and the use of instruments of state support arrangements.

To do this, certain institutional and economic essence of effective management of the development of railway transport of Ukraine, which determines the internal factors of the development of enterprises, which significantly affect the efficiency of rail transport, in view of their economic importance.

Certain prerequisites efficiency of railway transportation in Ukraine from the perspective of strategic management; generalized principles and methods of implementation of the reform of railway transport of Ukraine, which are of practical importance in the new conditions of economic activity; justified provisions that aim to improve the efficiency of rail transport.

In order to solve the tasks developed multivariate models of reforming the system of rail for the full implementation of its reform and continuous transformation; proposed methodological approaches to the assessment of the developed models of reform that define rationality and validity of the proposed options for changing the forms of management and elected an optimal model railway reform.

Key words: railway transport, organizational structure, reform, strategic management, government regulation, model.

КРАВЧЕНКО ЮЛІЯ МИКОЛАЇВНА

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора
Відповідальний за випуск Широкова О.М.

Підписано до друку 05.06 2013 р. Формат паперу 60*84 1/16.
Папір для розмножувальних апаратів.
Друк офсетний. Умовн.- друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,25.
Замовлення № . Тираж 100. Безкоштовно.
Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, м. Харків - 50, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейєрбаха, 7