

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ШИРОКОВА ОЛЕНА МИКОЛАЇВНА

УДК: 656.2.001.73

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК ПРОВЕДЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2009

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту,
Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор

Позднякова Любов Олексіївна,

Українська державна академія залізничного транспорту,
завідуюча кафедрою економіки залізничного транспорту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, старший науковий співробітник

Пащенко Юрій Євгенович,

Рада по вивченню продуктивних сил України,
Національна академія наук України, завідувач відділом
проблем розвитку транспорту та зв'язку;

кандидат економічних наук, доцент

Єфіменко Тетяна Іванівна,

Українська державна академія залізничного
транспорту, доцент кафедри обліку і аудиту

Захист відбудеться «22» травня 2009 року о 15 год 30 хв на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2. 213.

Автореферат розісланий «16» квітня 2009 року.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. На сучасному етапі функціонування залізничного транспорту України, в умовах жорсткої конкурентної боротьби, великого значення набуває ступінь розвитку, гнучкості та адаптивності управлінських структур кожної окремої ланки залізничної галузі. Активний розвиток транспортного комплексу вимагає принципово нових підходів та методів управління галуззю.

В теперішній час набувають великого значення вимоги споживачів транспортної продукції до її якості та цінової відповідності. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи функціонування залізничного транспорту, а саме на пошук шляхів зниження витрат та підвищення ефективності роботи. У зв'язку з цим актуальним є пошук шляхів вирішення проблеми вибору моделі управління залізничним транспортом. Тому розроблення стратегічних основ реструктуризації галузі є актуальним та своєчасним питанням, яке потребує негайного вирішення для зміцнення конкурентних позицій залізниць.

Ступінь наукової розробки проблеми. Значний вклад у розроблення теорії реструктуризації зробили такі вчені-економісти, як С. Фішер, А. Гельб, С. Дьянков, Ж. Поль, Д. Капелле-Кейненберг, А. Шляйфер, Р. Вішна, Р. Фрідман, А. Рапачинський, С. Естрін, Д. Бонін, В. Карлін, Т. Вольф, М. Елман, Г. Джефріс, С. Лінц, Г. Крюгер та ін.

На залізничному транспорті аспектами реструктуризаційних процесів у різний час займалися такі вчені-економісти, як І.В. Белов, М.Є. Мандриков, Н.В. Терьошина, М.М. Толкачева, Ю.С. Бараш, Р.М. Царьов, В.В. Пасічник, Г. Д. Ейтутіс, Л.О. Позднякова, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю.Ф. Кулаєв, Т.А. Мукмінова, І.М. Аксьонов, Ю.Є. Пашенко, Т.І. Єфіменко та ін.

Проте роботи цих та інших вчених не в достатній мірі охоплюють усю проблематику та глибину складних та суперечливих процесів, які виникають в процесі трансформації економічних та організаційних систем.

Разом з тим світовий досвід показує, що дієвість ринкових перетворень на залізничному транспорті, які є вкрай необхідними, не буде досягнута без створення ефективної організаційної та управлінської системи регулювання діяльністю залізниць, а саме без проведення реструктуризації. Ці передумови передбачають необхідність розроблення нових форм регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного планування і прогнозування рівня ефективності різних структур на залізничному транспорті України. Зазначене обумовило постановку проблеми, мети і задач дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт на кафедрі «Економіка залізничного транспорту» за темою: 34/3-06Б, УДК: 656.2.001.73, «Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0106U004120). У зазначеній НДР обґрунтовано доцільність проведення реструктуризації

залізничного транспорту України. Отримані результати належать особисто автору.

Мета і завдання дослідження полягають в:

- поглибленні існуючих теоретичних основ проведення реструктуризації залізничного транспорту для підвищення ефективності його роботи;
- розробленні нових методичних підходів і концептуальних засад щодо вдосконалення управління окремими ланками залізничного транспорту шляхом проведення реструктуризації.

Мета дослідження обумовила розв'язання таких задач:

- обґрунтовано сутність та доцільність реструктуризації залізничного транспорту та розроблено концептуальні основи його стратегічного розвитку;
- проаналізовано зарубіжні підходи щодо проведення реструктуризації та формування дієвого механізму управління залізничним комплексом в цілому і оцінено можливість впровадження його на окремих залізницях;
- проведено оцінку сучасних тенденцій і перспектив розвитку залізничного транспорту у світі з метою вироблення адаптованого до існуючих умов механізму проведення організаційної перебудови галузі та формування відповідної ефективної управлінської структури;
- проведено комплексний аналіз роботи залізничного транспорту в цілому та по залізницях з метою виявлення об'єктивних причин зниження ефективності його роботи;
- виявлено недоліки діючої системи управління та регулювання залізничного транспорту та окремих його ланок;
- досліджено шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок проведення реструктуризації;
- розроблено пропозиції щодо здійснення основних етапів реструктуризації залізничного транспорту;
- виконано наукове обґрунтування впровадження реструктуризаційних заходів та розроблено пропозиції щодо вдосконалення механізму управління галуззю та окремими її ланками;
- вироблено пропозиції щодо оцінки доцільності проведення реструктуризації галузі і формування ефективного механізму управління.

Об'єктом дослідження є управлінські процеси, що відбуваються на залізничного транспорту в умовах економічної трансформації, а саме в процесі проведення реструктуризації.

Предметом дослідження є організаційно-економічний механізм управління галуззю національного господарства – залізничного транспорту в умовах трансформаційних перетворень української економіки та реструктуризаційних перетворень.

Методологічною основою є економічна теорія і наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів за темою дослідження. Дослідження базуються на загальнонаукових методах теоретичного узагальнення, порівняння і аналізу, системного і процесового підходів. У процесі дослідження застосовано методи: *теоретичного узагальнення* – для формування теоретичних засад проведення реструктуризації залізничного транспорту; *економіко-математичного аналізу*,

динамічного ряду, порівняльного економічного аналізу – для виявлення результатів роботи залізничного транспорту України; *багатофакторного прогнозування* – для визначення показників роботи залізничного транспорту на перспективу; *логічного моделювання* – для досягнення результатів проведення реструктуризації залізничного транспорту України в рамках запропонованого заходу та побудови алгоритму проведення реструктуризації; *експертних оцінок* – для визначення структури працівників апарату управління за віком; *програмування* – для розроблення моделі електронного обчислення точки безбитковості підрозділів галузі; *графічний* – для наглядного представлення результатів та положень дисертаційного дослідження.

Інформаційну базу дослідження склали: Конституція України й інші закони, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства промислової політики і з питань Європейської інтеграції України, Держкомстату України, Державної комісії з паливно-енергетичного комплексу і транспорту України, Укрзалізниці та залізниць України, наукові публікації українських і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі.

Наукова новизна дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретичних та методичних підходів проведення реструктуризації системи управління залізничним транспортом з метою підвищення ефективності його роботи. На основі здійснених наукових досліджень отримано наступні результати:

вперше:

- обґрунтовано доцільність впровадження механізму управління залізничним транспортом за рахунок проведення реструктуризації, основою якого є ліквідація дублюючих функцій та нераціонального використання трудових ресурсів;

удосконалено:

- теоретичні підходи проведення реструктуризації залізниць, які, на відміну від існуючих, пояснюють різноспрямованість між процесами реформування та реструктуризації, а також розглядають нові заходи реструктуризації для залізничного транспорту;

- понятійний апарат: «реструктуризація залізничного транспорту», що уточнює головні аспекти механізму проведення цього процесу в рамках запропонованого заходу на залізничному транспорті;

- методику оцінки ефективності впровадження реструктуризаційних заходів в транспортній галузі, яка відрізняється від традиційних, способом визначення доцільності проведення реструктуризації залізничного транспорту;

- модель визначення безбиткового стану, необхідного для забезпечення рівня фінансової стійкості, яка, на відміну від існуючих, полягає в адаптації визначення точки безбитковості для залізничного транспорту та можливості вибору найбільш прийнятної моделі розвитку;

одержали подальший розвиток:

- підхід методу побудови хронологічних моделей здійснення реструктуризації залізничного транспорту країн світу, що містить принципи об'єднання та систематизації основних етапів та ключових рішень процесу

реструктуризації, який був проведений на залізницях різних країн;

- концептуальні підходи проведення реструктуризації транспортної галузі України, які детально пояснюють етапність впровадження та реалізації запропонованих заходів з метою стабілізації транспортного виробництва.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні пропозицій щодо вдосконалення системи управління галуззю, її економічного розвитку. Розроблено рекомендації наукового обґрунтування щодо покращення системи управління залізничним транспортом, що сприятиме підвищенню ефективності роботи галузі завдяки скороченню експлуатаційних витрат. Основні наукові положення і висновки дисертації оцінено, науково виважено з урахуванням сучасних умов господарювання та запропоновано для розроблення концепції реструктуризації галузі. До результатів, які мають практичне значення, належать пропозиції, що стосуються:

- формування моделі гнучкої системи управління галуззю, яка відповідає принципам її економічної стабільності і збалансованості;
- визначення напрямків і рівня економічного розвитку залізничного транспорту і національного господарства;
- визначення можливостей формування стратегії економічного розвитку залізничного транспорту України на важелях беззбитковості, що є пріоритетним напрямком управління;
- науково-економічного обґрунтування впровадження заходів, пов'язаних з реструктуризацією.

Зазначене знайшло реалізацію в практичній діяльності при:

- виконанні планової Державної НДР «Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0106U004120);
- викладанні курсів «Основи економіки транспорту», «Економіка залізничного транспорту» та «Основи галузевої економіки» в Українській державній академії залізничного транспорту.

А також в практичній діяльності Південної залізниці та Державного підприємства «Харківський орган сертифікації залізничного транспорту», про що є відповідні довідки.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблено наукові положення, методичні підходи і практичні рекомендації щодо науково-методичних основ реструктуризації залізниць та виведення їх на принципово новий ступінь управління, що має сприяти підвищенню ефективності роботи залізничного комплексу в цілому.

У наукових роботах, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора полягає у наступному: у статті [5] розроблено хронологію проведення реструктуризації; у статті [6] встановлено взаємозв'язок приватизації з проведенням реструктуризації залізничного транспорту та визначено поняття

«реструктуризація залізничного транспорту».

В дисертації використано лише ті ідеї і положення, які є результатом самостійного дослідження здобувача.

Апробація результатів дисертації. Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися і обговорювалися на міжнародних, всеукраїнських наукових, науково-практичних і науково-технічних конференціях і семінарах у 2005-2008 роках, основні з них: «67, 69, 70 Міжнародна науково-технічна конференція кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств» (Харків, 2005, 2007, 2008); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2007, 2008); «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпропетровськ, 2007); «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» (Судак, 2007, 2008); «Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки» (Донецьк, 2008); «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2008); «Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики» (Львів, 2008); «Стратегія забезпечення сталого розвитку України» (Київ, 2008); «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Сімферополь, 2008).

Публікації результатів дослідження. Основні ідеї і результати досліджень представлені в 19 опублікованих роботах, у тому числі у 9 наукових фахових виданнях обсягом 3,83 друк. арк. Загальний обсяг публікацій – 5,19 друк. арк., належить автору 4,66 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 177 сторінок друкованого тексту, у тому числі 26 таблиць, 101 рисунок, 4 додатки на 59 сторінках і список використаних джерел літератури з 287 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, відображено його наукову новизну і практичне значення, наведено інформацію про публікацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі – «**Теоретичні підходи щодо проведення реструктуризації підприємств**» узагальнено теоретичні підходи щодо визначення поняття та принципів процесу реструктуризації; визначено сутність терміну «реструктуризація», виявлено відмінності понять «реорганізація» та «реформування». Встановлено та систематизовано хронологію визначень поняття «реструктуризація» (рис. 1). Разом з цим обґрунтовано доцільність застосування процесу реструктуризації в організаціях.

Виділено класифікаційні ознаки реструктуризації (рис. 2), основні передумови, заходи та напрямки, які сприяють підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту України.



Рис. 1. Хронологія визначень поняття реструктуризації

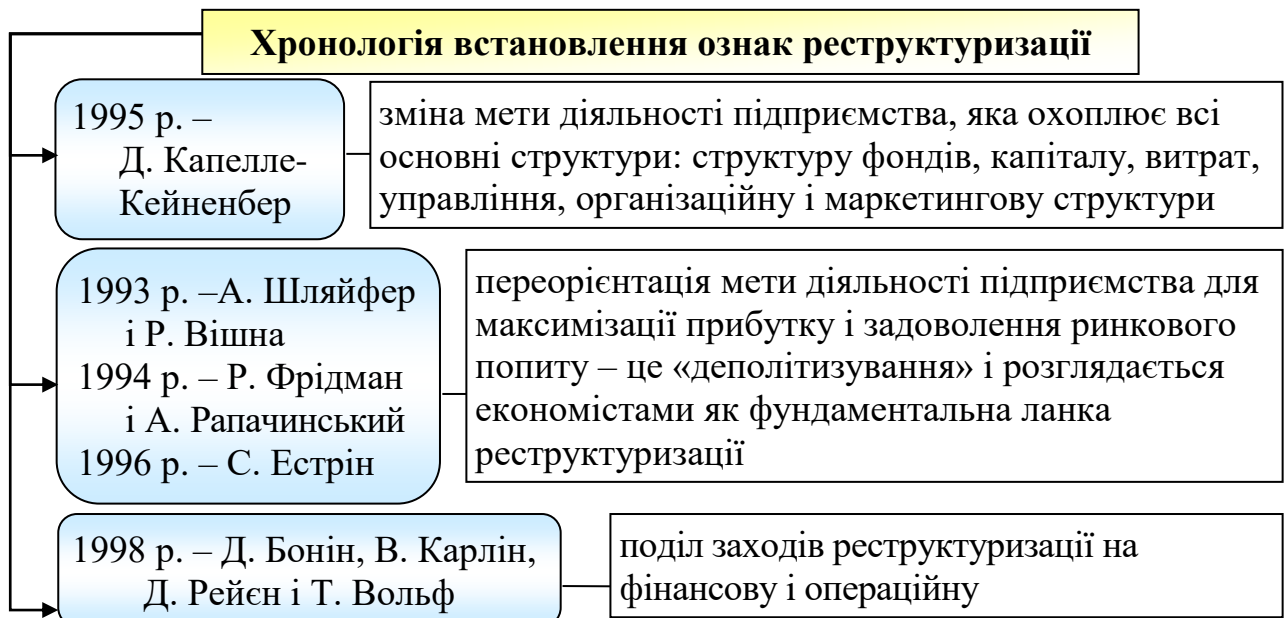


Рис. 2. Хронологія встановлення ознак реструктуризації

Систематизовано теорію вибору варіанта реструктуризації у відповідності до вимог і пріоритетів розвитку (рис. 3). Розглянуто

реструктуризацію в контексті аспектів функціонування підприємства як організаційної, виробничої, соціальної, майнової і фінансової структури.



Рис. 3. Можливі варіанти реструктуризації

Проаналізовано економічні складові діяльності залізниць світу. Визначено перспективи розвитку залізничного транспорту таких країн, як: США, країни Латинської Америки, Великобританія, Швеція, Франція, Бельгія, Польща, Норвегія, Словенія, Болгарія, Японія, Китай, Росія. В результаті систематизації літературних джерел побудовано хронологічні моделі проведення структурних змін на залізницях світу.

Систематизовано механізм та основні принципи вдосконалення організації управління організаційних структур в процесі реструктуризації залізничного транспорту Німеччини, Франції, Великобританії, Данії.

На підставі виконаного дослідження обґрунтовано доцільність та необхідність проведення структурної реформи управління залізничного транспорту в Україні за рахунок започаткування нових форм управління.

У другому розділі – «**Аналіз роботи залізничного транспорту України**» виконано комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, у двох напрямках: аналіз та співвідношення результатів роботи залізниць з результатами роботи залізничного транспорту України (УЗ) та країн світу.

Виявлено та класифіковано проблеми залізничного транспорту, які потребують негайного вирішення. Результати виконаного аналізу динаміки статистичних показників дозволили встановити, що серед залізниць за обсягами вантажообігу найменшу питому вагу мають Південна та Львівська залізниці.

За допомогою проведеного аналізу структури вантажообігу визначено, що такі залізниці, як: Південна, Південно-Західна, Одеська та Львівська є транзитними залізницями, оскільки питома вага транзитної роботи складає відповідно 71; 74; 80; 66 %.

Отримано результати аналізу структури чисельності апарату управління в цілому по УЗ та по залізницях за видами діяльності. Встановлено, що чисельність робітників апарату управління постійно збільшується за рахунок її зростання на Південній залізниці. Так, чисельність робітників апарату управління Південної залізниці є найбільшою серед залізниць України.

Встановлено, що на 1 км колії залізниць України приходить 23 працівника. Разом з тим, на Російських залізницях цей показник складає 17 осіб,

США – 6 осіб та Японії – 3 особи. Відзначено, що ефективність використання трудових ресурсів на залізницях України не відповідає світовим нормативам та потребує впровадження заходів, з метою вдосконалення управління ними.

Визначено, що починаючи з 1990 р. падіння обсягів роботи та чисельності на Південній залізниці знаходились у співвідношенні 3,2:1,5, тоді як на Донецькій – 2,3:1,3. У розрахунку, на одного працівника Південної залізниці приходиться 269,9 тис. т-км, при тому, що на Донецькій – 318,4 тис. т-км (у 1990 р., відповідно 597,9 та 563,4 тис. т-км).

Доведено, що за умов існуючих обсягів роботи чисельність працівників не забезпечує очікуване зростання продуктивності праці у порівнянні із заробітною платою. Доведено, що постійні витрати збільшуються та, як наслідок, зменшується прибуток залізниць, що є негативним фактором розвитку. Погіршення фінансового стану, збитковість пасажирських перевезень негативно впливають на показники роботи залізничного транспорту. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності, незадовільна інвестиційна привабливість обмежують позиціонування залізничного транспорту на ринку перевезень та знижують можливості виходу залізничного транспорту на рівень прибутковості.

Виявлення зазначених проблем обумовило доцільність розроблення реальних та зважених пропозицій щодо підвищення ефективності роботи залізниць, які запропоновано у наступному розділі.

У третьому розділі – **«Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок проведення реструктуризації»** розроблено та запропоновано впровадження ефективної форми управління, яка передбачає раціональне використання трудових ресурсів відповідно рівню річного обсягу перевезень. На підставі використання сучасних методів побудовано модель проведення реструктуризації залізничної галузі за рахунок об'єднання двох залізниць – Донецької та Південної з метою оптимізації рівня беззбитковості основної діяльності та забезпечення конкурентоспроможності послуг залізничного транспорту, а також зниження собівартості перевезень.

Обрано оптимальні організаційно-економічні заходи, які забезпечать здійснення реструктуризації залізничного транспорту щодо вдосконалення системи управління залізничним транспортом шляхом впровадження сучасних методів управління, зменшення витрат та можливості залучення інвестицій.

Обґрунтовано доцільність злиття двох залізниць в одну з поділом управлінських функцій та технологічного процесу. На підставі цього запропоновано географічне об'єднання зі зміною кордонів нового територіально-галузевого утворення. Введено нову назву об'єднаних залізниць – Східно-Донецька та визначено її географічні межі (табл. 1).

Встановлено, що за рахунок об'єднання залізниць технологічно змінюється структура підприємств, які раніше було віднесено до Донецької та Південної залізниць. Серед багатьох розглянутих схем технологічного процесу обрано оптимальну, за якою досягається оптимальний варіант сучасного менеджменту з урахуванням злиття кордонів.

Географічні межі Східно-Донецької залізниці

Донецька	Південна	Східно-Донецька
Старобільськ –	Волфіно – Ворожба –	Волфіно – Ворожба – Бахмач –
Сватове – Букіне –	Бахмач – Ніжин –	Ніжин – Гребінка – Бурти –
Лозова – Добропілля –	Гребінка – Бурти –	Красноград – Лозова –
Красноармійськ –	Красноград – Лозова –	Добропілля – Красноармійськ –
Чаплине – Камиш-	Букіне – Сватове –	Чаплине – Камиш-Зоря –
Зоря – Маріуполь –	Старобільськ – Тополі –	Маріуполь – Квашишне – Красна
Квашишне – Красна	Вовчанськ – Козача	Могила – Изварине – Ольхова –
Могила – Изварине –	Лопань – Одноробівка –	Тополі – Вовчанськ – Козача
Ольхова	Пушкарне	Лопань – Одноробівка – Пушкарне

Розроблено також модель економічного обґрунтування доцільності об'єднання Донецької та Південної залізниць. Використано ефективну стратегію менеджменту на підставі раціонального управління трудовими ресурсами. З використанням сучасних математичних методів обґрунтовано доцільність скорочення чисельності апарату управління залізниць. Передбачено скорочення контингенту залізниць з позиції обраної ефективної стратегії менеджменту.

За допомогою сучасних методів та математичного апарату виконано розрахунок результатів реалізації запропонованої моделі реструктуризації, внаслідок реалізації якої залізничний транспорт отримає ефект і беззбитковість перевезень, без надання додаткових дотацій та з активізацією ефективних методів управління наявного контингенту. Як наслідок, запропоновані заходи дозволять стабільно поповнювати державний бюджет. Передбачено можливий варіант соціального забезпечення вивільнених працівників. Розроблено механізм передачі функцій, які виконувались апаратом управління двох залізниць, одній.

Скорочення витрат після об'єднання двох залізниць буде досягнуто за рахунок економії: фонду заробітної плати працівників апарату управління, витрат на соціальні відрахування, на матеріали і комплектуючі для оргтехніки та інших матеріалів, які використовуються працівниками апарату управління, витрат на електроенергію для освітлення приміщень та роботу оргтехніки і побутових пристроїв, палива за рахунок зменшення витрат на утримання службових автомобілів, амортизаційних відрахувань витрат на експлуатацію адміністративних приміщень та ремонт основних виробничих фондів, які використовуються, інших витрат на відрядження, оплату комунальних платежів та ін.

Доведено, що впровадження запропонованого заходу сприятиме скороченню чисельності управлінського персоналу залізничного транспорту. Це дозволить скоротити адміністративні витрати, загальні експлуатаційні витрати, спрямувати додаткові кошти покращення якості послуг, підвищити попит на послуги залізничного транспорту та, відповідно, конкурентоспроможність залізниць і ефективність їх роботи.

На основі викладених результатів розроблено та запропоновано алгоритм результатів проведення реструктуризації залізничного транспорту (рис. 4).

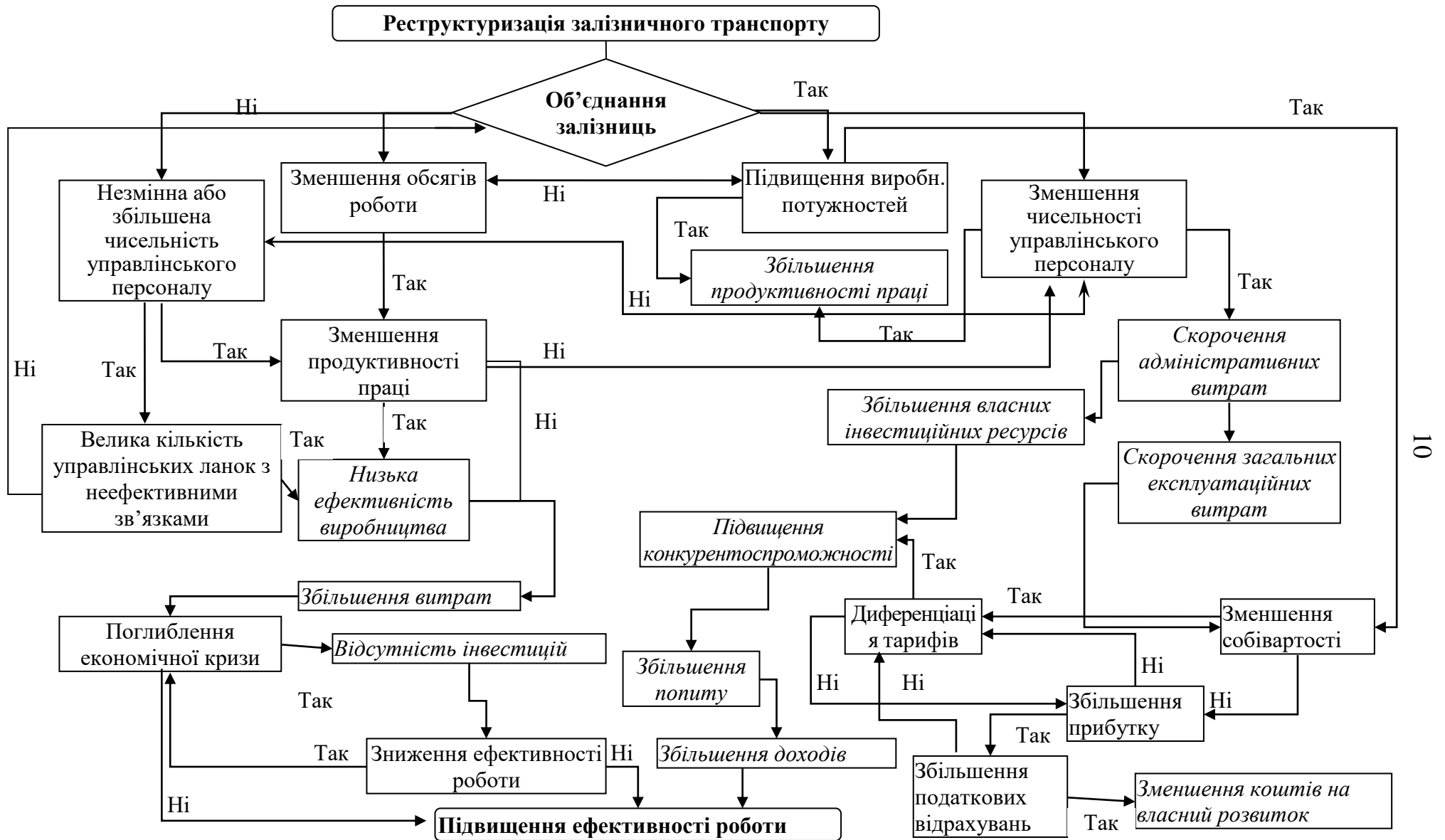


Рис. 4. Алгоритм результатів проведення реструктуризації залізничного транспорту України в рамках запропонованого заходу

Підтверджено також доцільність проведення реструктуризації залізничного транспорту на основі побудови залежності тарифів та доходів, а саме графічне представлення рівня доходів у залежності від рівня тарифів.

Розроблено теоретичні основи та методику електронного обчислення точки безбитковості залізниць України відповідно до річних обсягів перевезень, доходів, експлуатаційних витрат (постійних та змінних), що наведено на рис. 5.

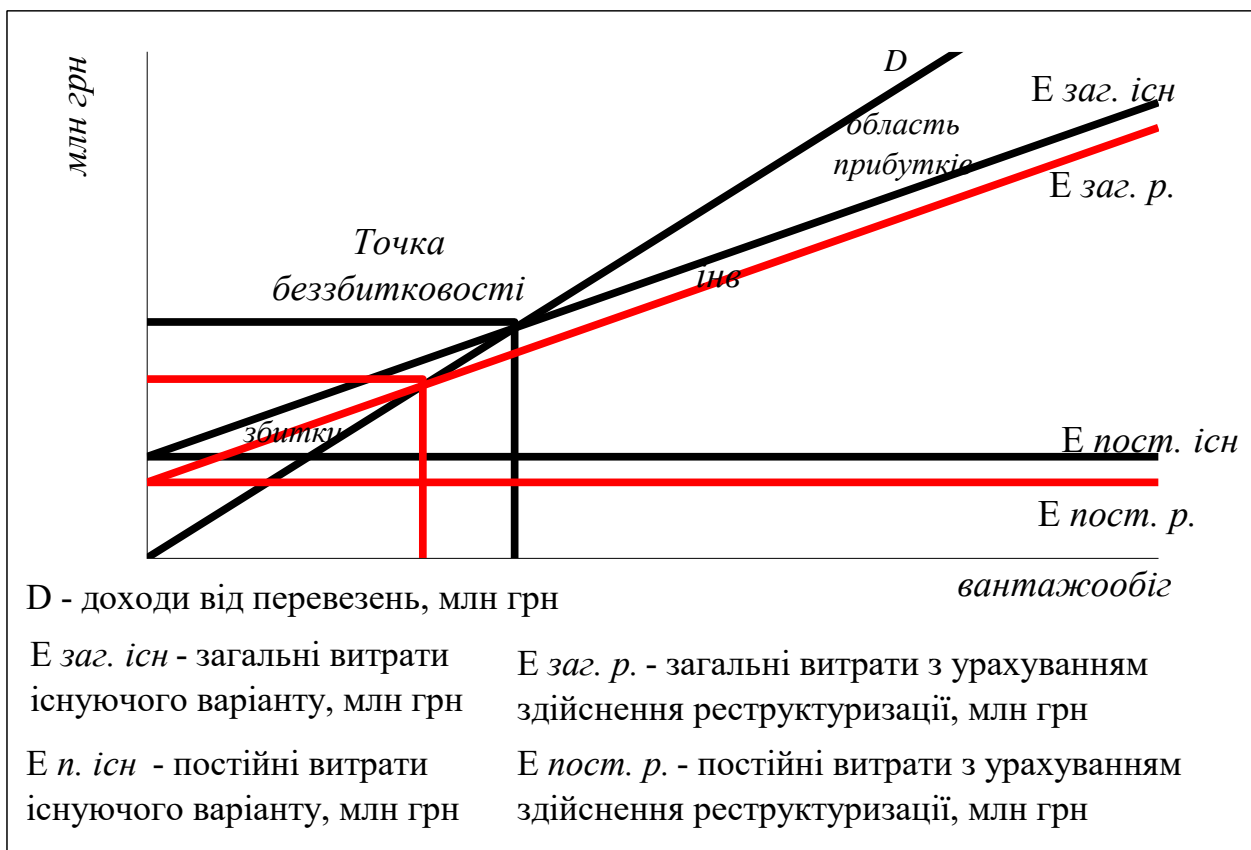


Рис. 5. Теорія визначення точки безбитковості в залежності від обсягів перевезень, рівня доходів та експлуатаційних витрат від перевезень на залізничному транспорті

Для визначення ефективності проведення реструктуризації розроблено та запропоновано методику електронного обчислення, сутність якої полягає у визначенні такого обсягу перевезень, який забезпечує безбитковість залізничного транспорту, при чітко визначених постійних і змінних витратах. Отримані доходи від перевезень розраховані у цінах 2008 року. При зміні тарифів вихідні дані моделі корегуються.

Прямі, які відображають рівень доходів, витрат та проектують точку безбитковості, мають вигляд прямої з лінійним виразом: $Y = aX + v$

Для побудови кожної з вказаних прямих розраховані такі значення:

- для визначення експлуатаційних витрат формула має такий вигляд:

$$\gamma_1 = \frac{\sum_{i=0}^n C_i - \sum_{j=0}^n C_j}{\sum_{i=0}^n Pl_i - \sum_{j=0}^n Pl_j}, \quad (1)$$

де γ_1 – значення першої невідомої точки лінійного виразу прямої для рівня експлуатаційних витрат;

$\sum_{i=0}^n C_i$, $\sum_{j=0}^n C_j$ – відповідно витрати на здійснення річного обсягу вантажообігу

та постійні витрати, які відносяться на початок року, млн грн;

$\sum_{i=0}^n Pl_i$ – значення річного обсягу вантажообігу за відповідний період часу, ткм;

$\sum_{j=0}^n Pl_j$ – значення річного обсягу вантажообігу на початок поточного року, ткм;

- віднайдення значення другої невідомої точки лінійного виразу прямої для рівня експлуатаційних витрат ε_1 виконано за допомогою формули

$$\varepsilon_1 = \sum_{j=0}^n C_j - \gamma_1 \cdot \sum_{j=0}^n Pl_j; \quad (2)$$

- для визначення першої невідомої точки лінійного виразу прямої для рівня доходів γ_2 використовувалась формула

$$\gamma_2 = \frac{\sum_{i=0}^n R_i - \sum_{j=0}^n R_j}{\sum_{i=0}^n Pl_i - \sum_{j=0}^n Pl_j}, \quad (3)$$

де $\sum_{i=0}^n R_i$, $\sum_{j=0}^n R_j$ – відповідно доходи від здійснення річного обсягу

вантажобігу та доходи, які відносяться на обсяг вантажообігу на початок поточного року;

- формула для визначення другої невідомої точки лінійного виразу прямої для рівня доходів ε_2 має вигляд

$$\varepsilon_2 = \sum_{j=0}^n R_j - \gamma_2 \cdot \sum_{j=0}^n Pl_j. \quad (4)$$

На основі розробленої моделі визначається точка беззбитковості (α):

$$\alpha = \frac{X_k}{\sum_{i=0}^n P_i}. \quad (5)$$

Для визначення точки беззбитковості розраховано доходи, витрати в залежності від очікуваного обсягу перевезень. З метою перевірки достовірності

отриманих результатів було використано багатоваріантну модель програми «Olymp», за допомогою якої було визначено адекватність виконаних розрахунків.

На підставі вихідних даних рівня доходів та витрат побудовано залежність цих показників від обсягу перевезень, при аналізі яких виявлено модель безбитковості фінансового стану (рис. 6).

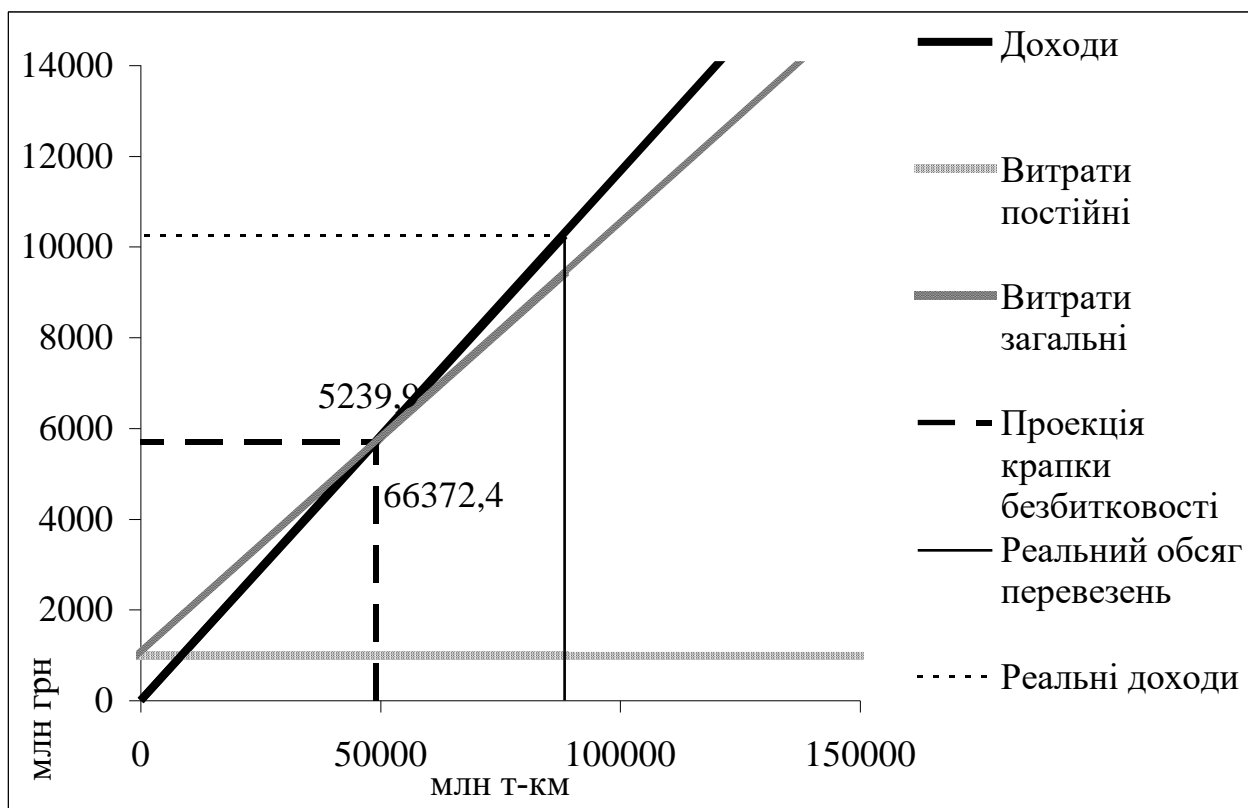


Рис. 6. Модель визначення точки безбитковості перевезень по Східно-Донецькій залізниці на 2009 рік

Розроблено концепцію проведення реструктуризації залізничного транспорту України з метою повної реалізації запропонованих заходів для формування механізму здійснення реструктуризації залізничного транспорту. Реструктуризація має складатись з трьох етапів: організаційного, етапу реалізації реструктуризаційних заходів та стабілізації транспортного виробництва (рис. 7).

Таким чином, у дисертації розроблено концепцію проведення реструктуризації залізничного транспорту України у три етапи: перший етап спрямований на вирішення організаційних питань, другий – на реалізацію заходів реструктуризації, третій – на стабілізацію транспортного виробництва та посилення конкурентоспроможності. Це дозволяє значно скоротити постійні витрати транспортного виробництва.

Реалізація наведених пропозицій дозволить залізничному транспорту мати у своєму складі підприємства з високим рівнем прибутку, що має привести до стабілізації транспортної системи.



Рис. 7. Концепція проведення реструктуризації залізничного транспорту України

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення і запропоновано нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків реструктуризації залізничного транспорту та моделі формування організаційної структури, ефективною та дієвою в умовах ринкової економіки. Проведене дисертаційне дослідження дозволило отримати такі результати теоретичного і практичного характеру.

1. Розглянуто теоретичні аспекти процесу реструктуризації і реформування. Дано визначення реструктуризації та розроблено хронологію визначень поняття реструктуризації. Класифіковано процес реструктуризації за

масштабами, видами, формами. Визначено напрямки, заходи та можливі варіанти реструктуризації.

2. Вивчено досвід проведення реструктуризації залізничного транспорту зарубіжних країн: Латинської Америки, Європи, Азії, а також США та Росії, на підставі якого побудовано хронологічні моделі, що є елементом удосконалення.

3. Вивчено досвід зарубіжних країн щодо виявлення переваг ефективних структур управління від складних багаторівневих до ефективних дво-, тривірневих. На цій підставі доведено доцільність здійснення структурної реформи управління залізничним транспортом України.

4. Підтверджено, що створення дворівневої структури управління залізничним транспортом є однією з головних умов налагодженого механізму керування залізничним транспортом України, який дозволяє скоротити витрати, забезпечити зниження собівартості й одержання прибутку.

5. Виконано аналіз показників роботи залізничного транспорту, який охоплює період 1996-2007 рр. Встановлено, що в останні роки обсяг перевезень вантажів збільшується повільними темпами, а обсяг перевезень пасажирів постійно зменшується, знос основних виробничих фондів зростає, чисельність робітників, заробітна плата, експлуатаційні витрати та собівартість зростають. Доведено неефективне використання трудових ресурсів.

6. Доведено, що з шести залізниць найбільшу чисельність робітників та найменший обсяг перевезень має Південна залізниця. Це є підставою для здійснення заходів щодо ефективного використання ресурсів.

7. Розроблено та представлено пропозиції щодо проведення реструктуризації залізниць. Запропоновано реструктуризаційні заходи, які є науковою новизною, стосовно об'єднання Донецької та Південної залізниць. Виконано теоретичне обґрунтування запропонованого заходу.

8. Визначено порядок злиття кордонів двох залізниць в одне територіально-галузеве об'єднання (залізницю) з поділом управлінських функцій та технологічного процесу. Розроблено організаційну структуру об'єднаної залізниці для створення ефективного управління структури з оптимальною чисельністю персоналу.

9. Розроблено та запропоновано порядок передачі управлінських функцій між залізницями.

10. Виконано економічне обґрунтування доцільності об'єднання Донецької та Південної залізниць та оцінено економію ресурсів, яку буде отримано від запропонованого заходу. Встановлено елементи скорочення витрат.

11. Розраховано прогнозне значення основних показників роботи Східно-Донецької залізниці на наступні п'ять років.

12. Побудовано багатофакторну модель визначення безбиткового стану залізничного транспорту, як наслідок, досягнуто безбиткового фінансового стану перевезень Східно-Донецької залізниці.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

1. Широкова О.М. Вдосконалення структури управління в процесі реструктуризації / О.М. Широкова // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна: Михайло Туган-Барановський та сучасна економічна наука. – 2005. – Вип. № 668. Частина 2. – С. 133-136.

2. Широкова О.М. Теоретичні аспекти доцільності проведення процесу реструктуризації залізничного транспорту / О.М. Широкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. – № 17. – С. 94-96.

3. Широкова О.М. Стратегічні основи реформування управління залізничним транспортом / О.М. Широкова // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 7 (85). – С. 66-70.

4. Широкова О.М. Аналіз роботи залізничного транспорту як передумова проведення реформування / О.М. Широкова // Економіка, фінанси, право. – 2008. – № 4. – С. 10-12.

5. Позднякова Л.О. Світовий досвід проведення реформування залізничного транспорту / Л.О. Позднякова, О.М. Широкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 21. – С. 109-114.

Особистий внесок: розроблено хронологію проведення реструктуризації.

6. Позднякова Л.О. Доцільність проведення приватизації та реструктуризації залізничного транспорту України / Л.О. Позднякова, О.М. Широкова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2008. – Вип. 18. – С. 191-195.

Особистий внесок: встановлено взаємозв'язок приватизації з проведенням реструктуризації залізничного транспорту та визначено поняття «реструктуризація залізничного транспорту».

7. Широкова О.М. Обґрунтування створення ефективної організаційної структури залізничного транспорту України / О.М. Широкова // Економіст. – 2008. – № 5 (259). – С. 42-44.

8. Широкова О.М. Нові підходи реструктуризації залізничної галузі України / О.М. Широкова // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 22. – С. 279-282.

9. Широкова О.М. Теоретичні підходи щодо створення ефективної організаційної структури транспорту України / О.М. Широкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 24. – С. 44-47.

Тези доповідей:

10. Широкова О.М. Роль управління в проведенні реструктуризації: тези доповідей 67 Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України»], (Коктебель, 4-10 черв. 2007 р.) / Українська державна академія залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості, 2007. – № 18 (Спеціальний випуск). – С. 154-155.

11. Широкова Е.Н. Структурные преобразования железнодорожного транспорта: тези доповідей 67 Міжнародної науково-практичної конференції

[«Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту»], (Дніпропетровськ, 24-25 трав. 2007 р.) / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2007. – С. 361-362.

12. Широкова О.М. Система заходів, вживаних при реструктуризації: матеріали Другої Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті»], (Судак, 19-22 юл. 2007 г.) / Київський університет економіки і технологій транспорту (КУЕТТ), 2007. – Т. 2. – С. 38-40.

13. Широкова О.М. Вплив інвестицій на ефективність роботи залізниць: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції [«Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки»], (Донецьк, 26 лют. 2008 р.) / Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, 2008. – С. 207-209.

14. Широкова О.М. Обґрунтування доцільності зміни державного регулювання залізничного транспорту України: VII Міжнародна наукова конференція [«Проблеми економіки транспорту»], (Дніпропетровськ, 24-25 квіт. 2008 р.) / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2008. – С. 104.

15. Широкова О.М. Інноваційні напрями проведення реструктуризації: тези доповідей II Міжнародної науково-практичної конференції [«Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики»], (Львів, 29-31 трав. 2008 р.) / Національний університет «Львівська політехніка», 2008. – С. 362-363.

16. Широкова О.М. Стратегічні напрями функціонування залізничного транспорту в умовах проведення реструктуризації: матеріали міжнародної науково-практичної конференції у 3 ч. [«Стратегія забезпечення сталого розвитку України»], (Київ, 20 трав. 2008 р.) / Національна академія наук України. Рада по вивченню продуктивних сил України, 2008. – Ч. 3. – С. 76-78.

17. Широкова О.М. Загрози проведення структурних перетворень на залізничному транспорті: тези доповідей 4 Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України»], (Коктебель, 2-7 черв. 2008 р.) / Українська державна академія залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості, 2008. – № 22 (Спеціальний випуск). – С. 84.

18. Широкова О.М. Реструктуризація залізничного транспорту: матеріали Третьої Міжнародної науково-практичної конференції [«Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті»], (Судак, 23-27 юн. 2008 г.) / Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008. – С. 178-179.

19. Широкова О.М. Теоретичні підходи щодо проведення реструктуризації залізниць: матеріали першої науково-практичної конференції [«Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті»], (Сімферополь, 8-9 жовт. 2008 р.) / Державна академія залізничного транспорту України, 2008. – С. 93-94.

АНОТАЦІЯ

Широкова О.М. «Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок проведення реструктуризації». – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.00.03 – економіка і управління національним господарством. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертація присвячена вирішенню актуальної проблеми формування ефективної системи управління залізничним транспортом, як базової галузі економіки та складовою управління національним господарством України.

Зроблено аналіз існуючих і перспективних можливостей розвитку залізничного транспорту України. Розкрито причини недоліків роботи залізничного транспорту України і запропоновані конкретні заходи щодо подолання негативних причин, пов'язаних з недоліками в організації управління.

Реалізація запропонованих заходів зумовила розробку механізму, який передбачає науково-економічне обґрунтування доцільності впровадження нових форм управління залізничним транспортом. Для цього розроблено модель, за допомогою якої була виконана оцінка впровадження запропонованих заходів реструктуризації залізничного транспорту.

Ключові слова: реструктуризація залізничного транспорту, система управління, ефективність роботи залізничного транспорту, механізм підвищення ефективності роботи збиткових підприємств, забезпечення беззбитковості, економічна ефективність.

АННОТАЦИЯ

Широкова Е.Н. «Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта за счет проведения реструктуризации». – Рукопись.

Диссертация на получение научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управления национальным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертация посвящена решению актуальной проблемы формирования эффективной системы управления железнодорожным транспортом, как базовой области экономики и составной управления национальным хозяйством Украины. Для этого автором выполнены собственные исследования, которые позволили добиться следующих результатов:

Рассмотрены теоретические аспекты процесса реструктуризации и реформирования и выявлены их отличия. Даны определения реструктуризации и разработана хронология определений понятия реструктуризации.

Классифицирован процесс реструктуризации по масштабам, видами, формам. Определены направления, мероприятия и возможные варианты реструктуризации.

Осуществлено смысловое разделение понятий «реструктуризация» и

«реформирование».

Изучены основные перспективные направления проведения реструктуризации железнодорожного транспорта.

Выполнен обзор трудов отечественных и зарубежных ученых по исследуемой проблеме.

Вскрыты преимущества и недостатки проведения реструктуризации железнодорожного транспорта в мире.

Построены хронологические модели проведения реструктуризации железнодорожного транспорта в мире.

Проанализирована работа железнодорожного транспорта Украины. Установлено, что развитию железнодорожного транспорта препятствуют такие факторы как: излишняя численность, особенно управленческого персонала; чрезмерное количество управленческих связей с неэффективными информационными потоками; низкое качество оказываемых услуг; значительный износ основных производственных фондов; высокая себестоимость перевозок, низкая конкурентоспособность.

Эти факторы явились предпосылкой для разработки концептуальных основ формирования и развития нового механизма управления железнодорожным транспортом за счет проведения реструктуризации.

Сделан анализ существующих и перспективных возможностей развития железнодорожного транспорта Украины.

Раскрыты причины недостатков работы железнодорожного транспорта Украины и предложены конкретные мероприятия по преодолению отрицательных причин, связанных с недостатками в организации управления. Для этого разработаны пути повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта за счет проведения реструктуризации.

Определена сущность, целесообразность, необходимость проведения реструктуризации предприятий железнодорожного транспорта Украины. Представлены необходимые условия, направленные на реализацию мероприятий реструктуризации, а именно:

- осуществление порядка слияния границ двух железных дорог в одно территориально-отраслевое объединение (железную дорогу) с разделением управленческих функций и технологического процесса;

- формирование организационной структуры объединенной железной дороги для создания эффективной управленческой структуры с оптимальной численностью персонала.

Реализация предложенных мероприятий обусловила разработку механизма, который предусматривает научно-экономическое обоснование целесообразности внедрения новых форм управления железнодорожным транспортом.

В связи с этим, возникшая необходимость разработки модели, с помощью которой была выполнена оценка внедрения предложенных мероприятий реструктуризации железнодорожного транспорта.

Основная цель экономического обоснования состояла в достижении

безубыточного состояния деятельности железных дорог, что повысит эффективность работы железнодорожного транспорта и в целом национального хозяйства Украины.

Построена многовариантная модель, на ее основе проведен расчет экономической целесообразности внедрения реструктуризаційних мероприятий по улучшению системы управления.

Для обеспечения достоверных расчетов использованы современные методы и программное обеспечение при определении перспективных показателей работы железнодорожного транспорта.

Определены элементы сокращения эксплуатационных затрат.

Выполнен расчет основных экономических показателей. В результате достигнуто повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта Украины. Предложены концептуальные основы проведения реструктуризации отрасли.

Ключевые слова: реструктуризация железнодорожного транспорта, система управления, эффективность работы железнодорожного транспорта, механизм повышения эффективности работы убыточных предприятий, обеспечения безубыточности, экономическая эффективность.

ANNOTATION

Shirokova E.N. «Rise of efficiency of work of railway transport due to conducting of restructuring». - Manuscript.

Dissertation on the receipt of scientific degree of candidate of economic sciences on speciality 08.00.03 - economy and managements by the national economy. - the Ukrainian state academy of railway transport, Kharkov, 2009.

Dissertation is devoted to the solution of the issue of the day forming of the effective system of management by a railway transport, as a base region of economy and component managements by the national economy of Ukraine.

The analysis of existent and perspective possibilities of development of railway transport of Ukraine is done.

The reasons of lacks of work of railway transport of Ukraine are exposed and concrete measures on overcoming of the negative reasons related to failing in organization of management were offered.

Realization of the offered measures stipulated development of mechanism which foresees the scientific-economic ground of expedience of introduction of new forms of management by a railway transport. In this connection, necessity that arised of development of model which estimation of introduction of the offered measures of restructuring of railway transport was executed. The primary purpose of economic ground consisted of perfection of the break-even state of activity of railways, that will promote efficiency of work of railway transport and the national economy of Ukraine on the whole.

Keywords: restructuring of railway transport, system of management, efficiency of work of railway transport, mechanism of rise of efficiency of work of unprofitable enterprises, providing of break-even, economic efficiency.

ШИРОКОВА ОЛЕНА МИКОЛАЇВНА

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ЗА РАХУНОК ПРОВЕДЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора
Комп'ютерна верстка – Широкова О.М.
Відповідальний за випуск Удод І.В.

Підписано до друку _____. Формат паперу 60*84 1/16.
Папір для розмножувальних апаратів.
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. _____. Обл.-вид. арк. _____.
Замовлення № _____. Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7