

3. Транспортные коридоры Украины [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://dergachev.ru/geop_events/260909.html

4. Дергачев В.А. [текст] / Геоэкономика – К.: ВИРА-Р, 2002.

5. Региональная экономика [текст]: [учебник] / [Градов А.П., Кузин Б.И., Медников М.Д.] – СПб.: Питер, 2003. – 222с.

6. От козачего поселения – до большого промышленного, культурного и научного центра [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.city.kharkov.ua/ru/article/view/id/46/

7. Лунина И. Государственные финансы и инфраструктурные проблемы развития экономики [текст] / Лунина И. // Экономика Украины. – 2011. - № 8. – с. 48.

8. Ковальчук В.Г. Проблеми державного стимулювання економічного розвитку регіонів [текст] // Теорія та практика державного управління / [Ковальчук В.Г.]; відп. за вип. Кузнецов А.О.; ХарPI НАДУ «Магістр» –Х., 2011. – с. 249-250.

Аннотация. Статья посвящена проблемам транспортной системы Украины. Определена роль международных транспортных коридоров, как основной инвестиционной составляющей государственной программы, направленной на развитие транспорта. Предложены меры государственного стимулирования, способствующие развитию транспортной инфраструктуры регионов.

Ключевые слова: государственное стимулирование, транспортные коридоры, инфраструктура, повторно-кольцевая схема, товарооборот, транспортные издержки.

Summary. Article is devoted problems of transport system of Ukraine. The role of the international transport corridors, as the basic investment making government program directed on development of transport is defined. The measures of the state stimulation promoting development of a transport infrastructure of regions are offered.

Keywords: the state stimulation, transport corridors, an infrastructure, the repeatedly-ring scheme, goods turnover, transport costs.

*Рецензент д.т.н., професор УкрГАЗТ Калабухин Ю.Е.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.23:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЙОГО АКЦІОНУВАННЯ

Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (Укр ДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки системи управління публічним акціонерним товариством на залізничному транспорті України.

Ключові слова: акціонування, публічне акціонерне товариство, органи управління.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. У 2011 році українські залізниці показали позитивний фінансовий результат - 6,28 млрд. грн. що, разом з ухваленням законів про перетворення державної адміністрації в прозору і зрозумілу для інвесторів структуру у вигляді Публічного акціонерного товариства (далі ПАТ), сприятиме подальшому ефективному розвитку залізничного транспорту [2].

Автор вважає, що розділення функцій державного управління і господарської діяльності, корпоратизація Укрзалізниці, створення

вертикальних систем управління по видах діяльності і фінансова прозорість дозволять українським залізницям вийти на новий рівень розвитку та здійснює необхідні умови для залучення приватних інвестицій в залізничний транспорт, які дуже потрібні для модернізації залізничного сектора України і підвищення конкурентоспроможності української економіки.

Створюючи систему управління ПАТ необхідно зазначити, що головною проблемою в цьому процесі є необхідність в чіткому визначенні

кола питань, які потрібно вирішувати на рівні ПАТ, а які на рівні КМУ та Міністерства інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вирішення проблем, пов'язаних з питанням реформування органів управління Укрзалізницю здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як: І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, Т.А. Мукмінова, М.І. Пасічник та ін. [3-6].

Проаналізувавши різноманітні варіанти реформування систем управління залізничним транспортом, які запропоновані у галузевій науковій літературі такими вченими як І.М. Аксьонов, М.І. Пасічник, Т.А. Мукмінова, автор вважає, що вони не враховують сучасні умови розвитку залізниць і тому їх практичне застосування буде недоцільним.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Виходячи з необхідності розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами, автор пропонує сформувати цілісну та гнучку систему управління координації діяльності залізниць у складі ПАТ.

Постановка мети і задач. Метою цієї статті є обґрунтування необхідності створення системи управління яка буде націлена на формування цілісної та гнучкої системи координації діяльності залізниць, що дозволить найповніше реалізувати переваги створення ПАТ.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, Кабмін затвердив нову програму реформи залізничного транспорту, продовживши її до 2019 року, а також вніс до парламенту проект закону про створення публічного акціонерного товариства на базі Укрзалізниця.

Саме акціонування повинне стати першим кроком на шляху перетворень. По суті, воно означає розділення функцій управління і господарювання, що дублюються зараз держадміністрацією [7].

До ПАТ увійдуть усі шість залізниць, які є зараз окремими юридичними особами, а також більшість держпідприємств залізничного транспорту, що відносяться зараз до сфери управління МІУ.

Окрім цього, статутний фонд компанії сформує корпоративні права на постійне користування земельними ділянками підприємств і залізниць, а також права на управління усією інфраструктурою загального користування, до якої відносяться залізничні станції і колії, контактні мережі і трансформаторні станції, системи управління рухом і усе майно, призначене для аварійно-відновних робіт.

Сто відсотків акцій закріплюється у власності держави без права відчуження, передачі в оренду, застави, тимчасового або часткового користування. Найважливіший же актив Укрзалізниця - її перевізні інфраструктура - взагалі не належатиме створюваній компанії, оскільки вона отримає її лише як на 100% державний актив на правах господарського ведення [1].

Виходячи з необхідності формування цілісної та гнучкої системи координації діяльності залізниць, автор пропонує створити наступні органи управління ПАТ:

- вищий - Рада членів (представники КМУ та МІУ);

- виконавчий орган – Генеральний директор та правління;

- контрольний орган – ревізійна комісія.

В результаті такого розподілу структура управління ПАТ стає багатовступінчатою, загальна політика визначається на вищому рівні, виконавчі функції здійснює правління через відділи, служби цільового призначення, структура яких переорієнтовується в залежності від поточного моменту.

Для постійного керівництва діяльністю та нагляду і контролю за роботою виконавчих органів в ПАТ має бути створений спеціальний виконавчий орган – правління, яке очолює Генеральний директор. Рішення про затвердження Генерального директора приймає КМУ на підставі подання його кандидатури МІУ.

На думку автора, до складу правління повинні входити начальники залізниць та директори підприємств, які є учасниками ПАТ, а також зовнішні члени: провідні спеціалісти, вчені, представники інвестиційних компаній, громадських організацій, зацікавлених підприємств. Наявність зовнішніх членів робить правління більш незалежним і об'єктивним, що сприяє налагодженню і закріпленню зв'язків з іншими підприємствами, організаціями і установами та допомагає краще враховувати вплив зовнішніх факторів кон'юнктури, позиції урядових установ, громадськості.

До компетенції правління відносяться: розробка і керівництво реалізацією стратегії і програм діяльності, що прийняті Радою його членів; встановлення загального порядку використання фондів, та інших матеріальних і грошових засобів; прийняття рішень про створення і реорганізацію створених ПАТ підприємств, організацій і установ.

Ревізійна комісія є органом, який контролює фінансово-господарську діяльність правління. Завдання ревізійної комісії полягає у наступному:

- здійсненні планових та позапланових перевірок фінансово-господарської діяльності;

- своєчасному складанні висновків за підсумками перевірок і наданні їх правлінню та ініціатору проведення позапланової перевірки;

- доповіді Раді про результати проведених перевірок та виявлені недоліки і порушення [8].

Висновок. Запропоноване удосконалення управління залізничного транспорту дозволить:

- сформувати цілісну та гнучку систему координації діяльності залізниць;

- визначити коло питань, які вирішуються на рівні ПАТ, а які на рівні КМУ та МІУ;

- створити представницькі органи і незалежні контрольні органи;
- розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами ПАТ.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Проект Закону України «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до публікації:
http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_50/23853.html

2. "Укрзалізниця": сколько заработал железнодорожный госмонополист [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://cfts.org.ua/articles/42478>

3. Аксенов І.М. Особенности реструктуризации в современных условиях [текст] /І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний

транспорт України.- 2001.- № 1.-С. 7-11.

4. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [текст] / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. - 2006. - №3. - С. 32.

5. Бараш Ю.С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом [текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. - 2004. - №6. - С. 23

6. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом [текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України, 2005. – №9.–С.208-213.

7. Рада утвердила реформу "Укрзалізниця" [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://cfts.org.ua/articles/42478>.

8. Кондратюк М.В. Управління Державним концерном «Залізничні перевезення України» [текст] /М.В. Кондратюк// Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010.- №30.– С.23-25.

Анотація. В статті досліджуються проблеми розробки системи управління публічним акціонерним обществом на залізничному транспорті України.

Ключевые слова: акціонирование, публічне акціонерне общество, органи управления.

Summary. In the article the problems of development of the system of management by the public joint-stock company on the railway transport of Ukraine are explored.

Keywords: aktionirovanie, public joint-stock company, organs of management.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 336.144

ПРИНЦИПИ СЦЕНАРНОГО ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Кравченко О.О., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті розглянуто проблеми, а також теоретичне і практичне значення розробки системи принципів фінансового планування. Запропоновано систему принципів сценарного фінансового планування на залізничному транспорті, а також критерії ефективності їхнього впровадження.

Ключові слова: сценарне фінансове планування, принципи, ефективність, залізничний транспорт.

Постановка проблеми. Одним з найважливіших елементів методології дослідження будь-якого процесу, в тому числі і сценарного фінансового планування, є принципи, на які спирається методика і технологія практичної реалізації процесу фінансового планування в існуючих умовах і обмеженнях внутрішнього і зовнішнього середовища. Під принципами фінансового планування (лат. principium – основа, початок) зазвичай розуміються основні вихідні положення, правила формування, обґрунтування й організації розробки фінансових планових документів. Виділення системи принципів фінансового планування на залізничному транспорті має як теоретичне, так і прикладне значення.