інфраструктури українських залізниць зможе забезпечити не тільки підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування, розширення спектру послуг Укрзалізниці та її перетворення в єдиного транспортно-логістичного оператора країни, але й створить можливості для залучення додаткових обсягів вантажів, зміцненню конкурентних позицій залізничного транспорту на українському і міжнародному транспортному ринку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів / В.Л. Дикань, М.В. Корінь // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 38. – С. 159-162.
2. Калініченко О.І. Концепція формування єдиної виробничо-логістично-транспортної мережі в Україні / О.І. Калініченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. - № 35. - С. 67-72.
3. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством»/ О.Г. Кірдіна. - Харків., 2011. - 446 с.
4. Ломотько Д.В. Методологічний підхід щодо створення структури логістичного центру залізниць України / Д.В. Ломотько, В.В. Козак, Т.В. Бутько та ін. // Залізничний транспорт України. – 2007. - №1. - С. 29 - 33.
5. Панчишин Я.М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі : автореферат дис. на здоб. наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Я.М. Панчишин. – Харків. – 2009. – 21 с.
6. Полякова О.М. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова, І.В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С.217 – 222.
7. Харчук О.Г. Про підвищення ефективності логістичних систем на залізничному транспорті / О.Г. Харчук // Залізничний транспорт України, 2005. – №1. – С. 15 – 18.
8. Якименко Н.В. Управління економічним зростанням залізничного транспорту в умовах розвитку транспортного ринку України: монографія / Н.В. Якименко. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 437 с.
9. Офіційний сайт Державного підприємства "Український транспортно-логістичний центр» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://utlc-uz.com/common.html. - Назва з екрана.
10. УТЛЦ повысил эффективность использования полувагонов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://trans-port.com.ua/44840-utlc-povysil-jeffektivnost-ispolzovanija.html. - Загл. с экрана.
11. Економічна енциклопедія: у трьох томах. Т.1 / Редкол. С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. — К.: Видавничий центр «Академія», 2000. — 864 с.
12. Сизоненко О. А. Формування механізму забезпечення сталого розвитку в системі управління металургійним підприємством / О. А. Сизоненко // Держава та регіони. – 2008. – № 4. – С. 207–210.

Рецензент *д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.*
Експерт редакційної колегії *к.е.н., доцент УкрДАЗТ Шраменко О.В.*

УДК 658.009.12:338.436 **DOI: https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i49.51098**

ОСНОВНІ АСПЕКТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Борисов Б.І., магістр (УкрДАЗТ)

В статті обґрунтовано необхідність проведення реструктуризації на залізничному транспорті для подальшого ефективного функціонування, визначено загальні проблеми функціонування залізничного транспорту. На підставі аналізу праць вчених, які займалися вирішенням цієї проблеми, виділено етапи проведення реструктуризації залізничного транспорту, що дозволять в короткий термін з незначними витратами реорганізувати структуру управління залізничного транспорту, яка адаптована до сучасного стану економіки України, а також вчасно та ефективно змінювати організаційну структуру відповідно до змін поточних потреб у

© Маковоз О.В.,
Борисов Б.І.

вантажних і пасажирських перевезеннях.

Ключові слова: реформування, реструктуризація, реорганізація, структура, трансформування, впровадження.

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Маковоз Е.В., к.э.н., доцент,
Борисов Б.И., магистр (УкрГАЖТ)

В статье обоснована необходимость проведения реструктуризации на железнодорожном транспорте для дальнейшего эффективного функционирования, определены общие проблемы функционирования железнодорожного транспорта. На основании сделанного анализа трудов учених, занимавшихся решением этой проблемы, можно выделить следующие этапы проведения реструктуризации железнодорожного транспорта, которые позволят в кратчайшие сроки с небольшими затратами реорганизовать структуру управления железнодорожного транспорта, которая адаптирована к современному состоянию экономики Украины, а также своевременно и эффективно изменять организационную структуру в соответствии с изменениями текущих потребностей в грузовых и пассажирских перевозках.

Ключевые слова: реформирование, реструктуризация, реорганизация, структура, трансформации, внедрение.

THE MAIN ASPECTS OF RESTRUCTURING RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

Makovoz E.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Borysov B.I., master (USA of RT)

In the article the necessity of restructuring the railway transport for further efficient functioning were identified common problems of the railway. "Restructuring" rail of transport - a change in the internal organizational structure to manage the persistence of its properties and relationships in the environment. Thus, we propose restructuring the railway transport interpreted only as a change in the organizational structure of the branch management.

The railway transport is faced by a burning issue of adaptation of the organizational structure in current world trends of development of economy, and also changes in requirements of economy of Ukraine in transportations.

On the basis of the made analysis of works of the scientists who were engaged in the solution of this problem it is possible to allocate the following stages of carrying out restructuring of railway transport which will allow with small expenses to reorganize structure of management of railway transport which is adapted for a current state of economy of Ukraine into short terms, and also in due time and effectively to change organizational structure according to changes of the current needs for freight and passenger traffic.

Keywords: reforming, restructuring, reorganization, structure, transformations, introduction.

Постановка проблеми. В умовах нестабільної економічної ситуації в країні, розробка механізмів впливу на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту та розробка засобів боротьби з негативними впливами на транспортну галузь в цілому є актуальним питанням вчених і практиків. На сьогоднішній день існує багато чинників які негативно впливають на залізничний транспорт України, тому необхідно розробити ряд оздоровчих процесів, завдяки яким залізничний транспорт буде ефективно функціонувати, та швидко пристосовуватися до факторів навколишнього середовища.

Залізничний транспорт займає провідне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях і тому при зменшенні долі перевезень ми повинні враховувати усі головні фактори: а саме це попит споживачів, конкуренти та економічний влив на галузь - усі ці фактори повинні враховуватися, а також необхідно стежити за їх тенденцією та корегувати. Для цього необхідно виділення основних аспектів діяльності залізничної галузі в цілому та проведення науково обґрунтованої залізничного транспорту.

Аналіз останніх публікацій. Проблемою реструктуризації залізничного транспорту займалися ряд вітчизняних науковців, зокрема: Дикань В.Л., Бараш Ю.С., Гриценко Н.В., Петренко Е.А., Кірпа Г.М., Позднякова Л.О., Данько М.І. [1-7].

У роботах цих вчених було розкрито теоретичні і практичні аспекти реструктуризації залізничного транспорту, а саме: напрямки зміни структури управління галуззю, підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо. Разом з тим, незважаючи на значний вклад вищезазначених фахівців у сучасну науку, основні завдання, які пов'язані з реструктуризацією залізничної галузі, до цих пір є недостатньо вирішеними.

Мета статті. Метою статті є дослідження основних аспектів щодо реструктуризації залізничного транспорту.

Основний матеріал. В результаті проведеного аналізу праць вищезазначених вчених визначено, що основою неефективної роботи залізничного транспорту є наступні причини:

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

– недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;

– відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;

– слабкий ступінь використання геополітичного положення україни та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією україни;

– повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;

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

– недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що не стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту.

Окрім основних факторів які впливають на галузь є і інші, а саме: соціально-культурні та політичні фактори, науково-технічний прогрес і законодавча база. Усе це, в умовах жорсткої конкуренції, призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [4,с.6].

В даний час теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми у транспортній галузі вивчені недостатньо. Слід зазначити, що стан і робота галузі аналізуються, як правило, без зміни діючої структури управління, без використанням всих елементів та факторів впливу. У сучасний час необхідно здійснення значних структурних змін, які мають бути спрямовані на значне покращення транспортного комплексу.

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Все це стане можливим але тільки після реформування залізничного транспорту. Розглянемо основні визначення реструктуризації.

Реструктуризація залізничного транспорту - це комплексні перетворення, що змінюють законодавчі сторони державних та суспільних відносин функціонування галузі. Теоретично реформування має чотири основні напрямки, перший з яких є зміна фінансово-економічних відносин, другий – реструктуризація та організаційно-технологічні зміни, третій – удосконалення системи державного управління та регулювання, четвертий – зміна форм власності та правових відносин за рахунок роздержавлення державних залізничних підприємств (рисунок 1) [3, с.21].

Ще одне визначення реструктуризації залізничного транспорту – це зміна внутрішньої організаційної структури управління і сукупності зв'язків із збереженням її властивостей і зв'язків у зовнішньому середовищі. Таким чином, ми пропонуємо реструктуризацію залізничного транспорту трактувати тільки як зміну організаційної структури управління галуззю. Перед залізничним транспортом стоїть гостра проблема адаптації своєї організаційної структури до сучасних світових тенденцій розвитку економіки, а також змін у потребах економіки України в перевезеннях. У даних економічних умовах реструктуризація організаційної структури є ефективним інструментом забезпечення нормального функціонування і стійкої роботи залізничної галузі України в цілому [3, с.22].

Об'єктивні причини гальмування розвитку економіки України призвели до спаду в кілька разів обсягів залізничних перевезень, що негативно позначилося на діяльності Укрзалізниці. Залізниці стали працювати не в оптимальному режимі й втратили частину прибутку від ефекту збільшення обсягів перевезень. До того ж уряд припинив фінансування розвитку залізничного транспорту, а державні організації не в повному обсязі сплачують компенсацію за перевезення пільгових категорій громадян. На тих частках ринку, де залізничний транспорт мусив конкурувати з реформованою структурою автомобільного транспорту, він практично "програв" приміські пасажирські та дрібні вантажні перевезення.

Тому, перед впровадженням нової моделі реструктуризації залізничного транспорту слід визначити, за яких обставин існуюча природна монополія може ефективно функціонувати. Дослідження показали, що це можливо тільки за умов підвищення тарифів на перевезення при обов'язковій переоцінці основних фондів, повній компенсації перевезень пільгової категорії громадян, зменшенні величини дивідендів та наданні державних інвестицій на розвиток залізничного транспорту. Але держава в теперішніх умовах не може повністю виконати перераховані вимоги, оскільки Укрзалізниця є одним з основних постачальників коштів до бюджету країни. Одночасно необхідно враховувати те, що Укрзалізниця прямує до вступу у єдиний європейський транспортний простір і тому мусить виконувати основні вимоги Директиви ЄС 2008/57/СЕ. На підставі вищевикладеного можна констатувати, що для підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах

ринку в Україні необхідно впроваджувати структурну реформу [8, с.1.]

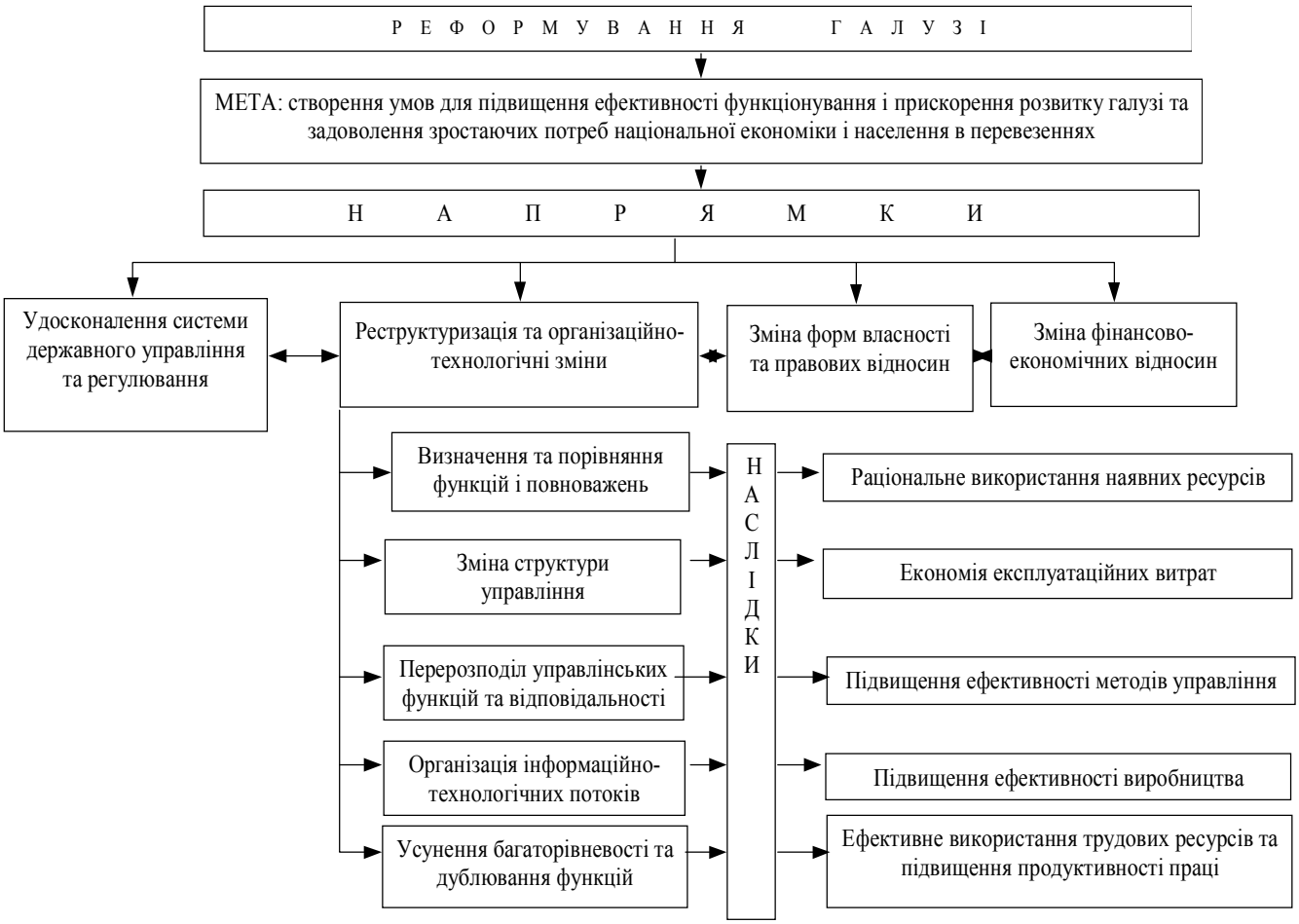

Рис. 1. Основні напрямки реформування залізничного транспорту України

Для визначення найкращої моделі реструктуризації залізничного транспорту було досліджено організаційні структури різних країн Європи та Азії. На основі досліджень було встановлено, що зараз можна виділити три основні типи моделей, які прийняті для країн учасниць та кандидатів у члени ЄС:

1) модель розділення, за якою оператори інфраструктури й підприємств, що здійснюють залізничні перевезення, існують як незалежні юридичні особи з відокремленим балансом і звітністю;

2) інтеграційна модель, за якою існує єдиний суб'єкт господарювання – юридична особа, а незалежні з позиції управління дочірні компанії-оператори не є юридичними особами й підпорядковані їй;

3) холдингова модель є результатом поєднання двох попередніх моделей [5,с.12-14].

Дослідження багатьох вчених показали, що кожна країна Європи вибирає організаційну модель управління залізничним транспортом самостійно, незважаючи на її розмір, довжину залізничних шляхів, політичні погляди урядів, і навіть без необхідного економічного обґрунтування. Але усі без виключення моделі управління залізничним транспортом впроваджувалися шляхом корпоративної реструктуризації, тобто необхідною передумовою для виконання структурної реформи булла корпоратизація у формі акціонерного товариства або холдингової акціонерної компанії.

На підставі вищесказаного можна виділити такі основні напрямки для реалізації нової організаційної моделі управління залізничним транспортом:

1. Замість державної структури утворюється акціонерна компанія, 100 % акцій якої належать державі. На цьому суттєве реформування структури управління залізничним транспортом завершується, а пасажирські та вантажні перевезення залишаються без змін. Фактично

відбувається тільки розподіл державних і господарських функцій, а залізниці становляться єдиним суб'єктом господарювання юридичною особою. Одночасно відбувається розподіл доходів та витрат на вантажні і пасажирські перевезення.

2. Залізничний транспорт як державна структура залишається, а з його складу виділяється один з видів перевезень. На його базі утворюється акціонерна компанія або кілька регіональних компаній і досліджуються переваги та недоліки реформ. Такий варіант структурної реформи застосовується в країнах, які не зовсім впевнені в дієздатності та надійності комерційних структур управління на транспорті.

3. Замість державної структури утворюються окремі підприємства – юридичні особи за видами перевезень та діяльності, кожне з котрих має бути юридичною особою з державною формою власності.

Замість державної структури утворюється акціонерна компанія у вигляді відкритого акціонерного товариства, що об'єднує майно усіх підприємств залізничного транспорту.

4. Замість державної структури утворюється акціонерна холдингова компанія, що управляє акціями окремих акціонерних компаній, які організуються на базі окремих підприємств – юридичних осіб.

5. Замість державної структури утворюється спочатку державна акціонерна компанія, яка через кілька років трансформується у холдингову компанію. Кожен з цих підходів щодо впровадження структурної реформи має певні переваги та недоліки **[2, с. 61-70].**

Висновок. Дослідження показали, що головними аспектами проведення реструктуризації залізничного транспорту є напрямки адаптування всіх видів діяльності залізничної галузі до сучасного стану економіки України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью [Текст] / В.Л. Дикань, Д.І. Бойко // «Бизнес–информ». – 2000. – № 11–12. – С. 48–50.

2. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України [Текст] / Ю.С. Бараш // Тези доп. другої наук.-практ. конф. "Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління". Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. - К., 2008. - С. 61-70.

3. Гриценко Н.В. Варіанти реструктуризації та їх аспекти [Текст] / Н.В. Гриценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. - № 17. – С.22 – 26.

4. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта – теория и мировой опыт: [Текст] моногр. / Е.А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 413 с.

5. Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: моногр. [Текст] / Г.М. Кірпа [2-ге вид., перероб. і допов.]. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.

6. Позднякова Л.О. Теоретичні підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України [Текст] / Л.О. Позднякова, Н.В. Гриценко // Залізничний транспорт України.- 2008. – 150с.

7. Данько М.І. Методологічні підходи до проблеми проведення реструктуризації структури управління [Текст] / М. Данько, Н. Островерх, Н. Гриценко // Залізничний транспорт України.- 2007. – 80с.

8. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. [Електронний ресурс]// [Офіційний сайт Верховної Ради України]. - Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF.

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