

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ В.Н. КАРАЗІНА**

**КОВАЛЕВИЧ ЛАРИСА СТАНІСЛАВІВНА**

УДК: 656.2.001.73

**РЕФОРМУВАННЯ ТА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

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, молоді та спорту України.

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

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Дейнека Олександр Георгійович**,  
Українська державна академія залізничного транспорту, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, завідувач кафедри «Менеджмент на транспорті»

кандидат економічних наук, доцент  
**Волканова Надія Данилівна**,  
Донецький інститут залізничного транспорту, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, доцент кафедри «Економіка підприємства»

Захист відбудеться «22» лютого 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: 61077, 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, майдан Свободи, 4.

Автореферат розісланий «18» січня 2013 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

В.П. Третьак

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Фінансова криза, яка почалася у світі декілька років тому, вплинула на макро- та мікроекономічне середовище національного господарства України і тим самим створила передумови для зміни принципів господарської діяльності, у тому числі залізничного транспорту, який є важливою складовою економіки. Підкреслюючи стратегічне значення залізничного транспорту в економіці, своєчасною є реалізація таких стратегічних антикризових завдань, які б забезпечили його ефективне управління та стабільний розвиток. Все це обумовило необхідність застосування фінансової реструктуризації як одного з дієвих методів, що сприяють підвищенню ефективності функціонування й розвитку залізничного транспорту, особливо в рамках проведення комплексного її реформування.

Особливо це підтверджується тим, що в існуючій економічній системі фінансова реструктуризація повинна мати безперервний характер і забезпечувати ефективну роботу підприємств. Залізничний транспорт не виключення, оскільки ступінь його розвитку у даний період не відповідає загальноприйнятим позитивним тенденціям зміни економічних показників. Базуючись на тому, що головною метою діяльності підприємств є одержання прибутку, актуальним є приведення залізничного транспорту до рівня високодохідного комплексу підприємств шляхом комплексного оздоровлення – фінансової реструктуризації. Проте єдиних наукових підходів до проведення фінансової реструктуризації на залізничному транспорті досі не має. Особливо це стосується сутності, принципів, загальної концепції та методології реалізації реструктуризаційних заходів фінансової системи залізниць, що визначає актуальність теми дисертаційної роботи.

**Ступінь наукової розробки проблеми.** Теоретичні основи проведення реструктуризації, зокрема фінансової реструктуризації, у науковій літературі представлені достатньо широко. Суттєвий вклад у вирішенні питань, які розглядаються зробили такі вчені, як: В.Г. Крижанівський, Дж. Монтгомері, Є.С. Мінаєв, В.П. Панагушин, В.А. Яковлева й ін. Публікації вчених присвячені питанням виходу з кризи та посткризового розвитку підприємств. Зазначені науковці під фінансовою реструктуризацією мали на увазі оптимізацію співвідношення між витратами і доходами, попередження банкрутства, фінансову стабільність, максимізацію вартості бізнесу, інвестиційну привабливість тощо.

В подальшому, суттєвий вклад у вирішення питань реструктуризації зробили Л.С. Бляхман, І.І. Мазур, О.М. Макаш, В.Д. Попенко, В.Д. Шапіро й багато інших. Ці вчені розглядали реструктуризацію з дещо іншої позиції, яка відповідала загальним тенденціям господарювання та полягала у зниженні витрат, покращенні фінансово-економічних результатів діяльності, забезпеченні стійкого функціонування, підвищенні конкурентоспроможності, відповідності потребам світового ринку.

Світова практика свідчить про традиційний і відносно новий, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення економічних проблем реформування і реструктуризації залізничного транспорту України. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили такі вчені, як Лукінов І.І., Бабич В.П., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Геєц В.М., Данилишин Б.М., Герасимчук М.С., Дорогунцов С.І., Петрович Й.М., Позднякова Л.О., Макаренко М.В., Коленикова Н.М., Василенко В.М., Балацький О.Ф., Антоненко Л.А., Бабич Д.В., Бараш Ю.С., Волканова Н.Д., Ейтутіс Г.Д. та багато інших.

Враховуючи суттєвий вклад вчених у вирішення актуального питання щодо проведення реструктуризації, необхідно відмітити недостатній ступінь вивченості фінансової реструктуризації саме на залізничному транспорті. Тому, своєчасним є пошук та розроблення рекомендацій стосовно підготовки та проведення реструктуризації фінансової системи залізничного транспорту.

Зазначене обумовило постановку мети і задач дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт кафедри «Економіка залізничного транспорту», за темами: «Розробка стратегії реформування структури управління залізниці» (номер державної реєстрації 0106U004120), у рамках якої особисто автором розроблено та науково обґрунтовано фінансову модель, яка дозволяє здійснювати прогнозування фінансових процесів при проведенні фінансової реструктуризації та передбачає вибір стратегії фінансового розвитку підприємства в різних соціально-економічних умовах; «Розробка концептуальних підходів щодо проведення реформування залізниці» (номер державної реєстрації 0106U009864), у рамках якої особисто автором розроблено механізм визначення показника оцінки ефективності реструктуризації фінансової діяльності; «Розробка концептуальних підходів щодо стратегії управління персоналом у сучасних умовах» (номер державної реєстрації 0107U009676), у рамках якої особисто автором доповнено та обґрунтовано алгоритм реалізації фінансової реструктуризації з включенням нових етапів і концептуальних підходів та поширено теоретичні підходи щодо технології бюджетування з метою реалізації стратегії управління персоналом.

**Мета дослідження** полягає в розробленні заходів управління фінансовою реструктуризацією залізничного транспорту як ефективного напрямку вдосконалення його організаційно-економічної системи в сучасних умовах господарювання. Мета дослідження обумовила розв'язання таких задач:

- вивчити й систематизувати теоретичні основи процесів реструктуризації фінансової системи на залізничному транспорті;
- адаптувати поняття фінансової реструктуризації залізничного транспорту;
- розробити рекомендації з удосконалення процесу фінансової реструктуризації залізничного транспорту;
- визначити напрямки реалізації фінансової реструктуризації залізничного транспорту;
- обґрунтувати методи й інструменти оцінки ефективності фінансової реструктуризації.

**Об'єкт дослідження** – процес реалізації реформування і реструктуризації залізничного транспорту, який перебуває в стадії зміни форми господарювання та відповідно потребує проведення фінансової реструктуризації.

**Предмет дослідження** – теоретико-методологічні та прикладні основи фінансової системи залізничного транспорту, яка являє собою економічні відносини, що виникають між учасниками процесу перевезень та безпосередньо між підприємствами залізничного транспорту.

**Методологічною основою дослідження** є базові теоретичні основи за темою дослідження, представлені в роботах вітчизняних і закордонних вчених, законодавчі й нормативні документи державних органів управління.

Обґрунтування основних положень дисертації здійснювалося на основі застосування різних загальноприйнятих наукових методів: системного підходу та порівняльного аналізу – для розробки теоретичних підходів та систематизації фінансової реструктуризації; методів економічного й фінансового аналізу, індексного методу – для проведення комплексного, порівняльного та системного аналізу роботи залізниць, при розрахунку ефективності фінансової реструктуризації, а також для узагальнення та систематизації виконаних розрахунків; експертних оцінок – для виявлення незалежного бачення проблеми фінансової нестабільності залізничного транспорту України.

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

**Наукова новизна дисертаційного дослідження** полягає в розробленні теоретичних та методичних основ фінансової реструктуризації, які дозволять без ускладнень та фінансових обтяжень забезпечити залізничному транспорту функціонування у динамічно змінюючихся умовах господарювання та створити умови для стабільного та динамічного розвитку.

На основі здійснених наукових досліджень отримано такі результати:

**вперше:**

- розроблено теоретичні підходи щодо технології бюджетування з метою реалізації фінансової реструктуризації залізничного транспорту. Це дозволяє знизити внутрішні операційні витрати, вдосконалити структуру й функції системи управління фінансами залізниць за рахунок оптимізації якості управління потоками в умовах виходу із кризи й подальшого сталого розвитку галузі;

**удосконалено:**

- поняття «фінансової реструктуризації залізниць» як процесу формування ефективної бізнес-структури залізниць. Це сприятиме підвищенню вартості активів залізниць та їх конкурентоспроможності. На цій основі вбачається доцільним створення центрів фінансової відповідальності, які мають різний ступінь підконтрольності з поділом діяльності на типові фінансово-аналітичні цикли. Основне наукове надбання полягає в тому, що фінансова реструктуризація має здійснюватися в умовах не тільки системної кризи, а і динамічної диверсифікованості залізниць як реального сектора економіки;

- алгоритм реалізації фінансової реструктуризації з включенням нових етапів, а саме: складання бюджету на базі застосування урівноваженої системи показників; оцінка ефективності фінансової реструктуризації, заснованої на використанні розробленої та запропонованої моделі, яка спрямована на реалізацію етапів оптимальної фінансової системи залізниць відповідно до чітких цілей та критеріїв, з урахуванням особливостей руху фінансових потоків;

- алгоритм визначення показника оцінки ефективності реструктуризації фінансової діяльності. Він має враховувати рівень фінансових результатів при зміні ринкової вартості бізнесу та вартості чистих активів, а також адаптуватися до відповідного варіанту фінансової реструктуризації в залежності від комплексу заходів включених до неї у різні періоди розвитку та при різних факторах зовнішнього середовища. Зазначене дозволяє здійснювати раціональний вибір варіантів фінансової реструктуризації в різних умовах (кризи або сталого економічного розвитку).

***дістало подальшого розвитку:***

- методи оцінки ефективності процесу реструктуризації, які полягають в розробленні фінансової моделі та дозволяють здійснювати прогнозування основних процесів при проведенні реструктуризації та передбачає вибір стратегії розвитку підприємства в різних соціально-економічних умовах.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у можливості використання керівництвом «Укрзалізниця» детально описаних процесів та методів застосування фінансової реструктуризації, а також полягає в оптимальності, збалансованості та комплексності реструктуризаційних заходів фінансової системи залізничного транспорту та окремо його підприємств, що дозволить вчасно забезпечити адаптацію до фінансових коливань макросередовища. Отримані результати дослідження можуть стати основою для розроблення стратегії фінансового розвитку підприємств залізничного транспорту.

До результатів, які мають практичне значення, належать пропозиції, що стосуються: формування фінансової стратегії економічного розвитку залізниць України; розроблення ефективної фінансової системи галузі, яка забезпечить фінансову стійкість та адаптованість до зовнішніх коливань; визначення заходів до формування фінансової моделі залізничного транспорту; економічного обґрунтування заходів фінансової реструктуризації.

Практичне значення отриманих результатів полягає у доцільності реалізації пропозицій на залізницях України при проведенні фінансової реструктуризації та впровадженні механізму бюджетування (акт впровадження від 18 січня 2012р.). Розроблена модель фінансової стратегії залізниць дозволяє здійснити: визначення поточних і перспективних зон господарювання й формування центрів відповідальності за ефективне ведення ієрархічної організаційної структури з розподілом повноважень і відповідальності між її учасниками (акт впровадження від 25 січня 2012р.).

Теоретичні та методичні розробки проведення фінансової реструктуризації, принципи, методи, форми, масштаби, фактори, вибір

напрямоків фінансової реструктуризації, класична бюджетна модель використовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін: «Економіка залізничного транспорту»; «Планування на підприємствах залізничного транспорту»; «Методологія наукових досліджень» (акт впровадження від 5 квітня 2012р.).

**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 «Теоретические подходы построения модели ресурсосбережения в Украине», яка надрукована у співавторстві, особистий внесок автора полягає в обґрунтуванні необхідності принципів ресурсозбереження, визначенні особливості управління стратегією низьких витрат, що дозволяє знизити витрати та підвищити фінансові результати роботи залізниць.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертації пройшли апробацію у 2007-2011 роках на багатьох всеукраїнських і міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: 68, 69, 70, 71, 72 науково технічних конференціях «Проблеми економіки транспорту» (Харків, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010); 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); I, II, III, IV, V, VI Международных научно-практических конференциях «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (Судак, 2007, 2008, 2009, 2011, 2012, Яремча 2010).

**Публікації результатів дослідження.** Основні положення дисертації викладені в 19 працях, у тому числі 6 статей опубліковані у наукових фахових виданнях, 13 – в інших виданнях. Загальний обсяг опублікованих робіт складає 2,69 друк. арк., з яких особисто автору належить 2,57 друк. арк.

**Структура й обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 194 сторінок друкованого тексту, у тому числі 20 таблиць, 38 рисунків, 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 "Реструктуризація підприємств в умовах ринкових відносин (системний підхід до процесу реструктуризації)"** розглянуті особливості управління підприємствами в сучасних умовах господарювання. Визначені основні проблеми функціонування підприємств при впливі зовнішніх макроекономічних факторів, подолання яких може бути досягнуто за допомогою розроблення стратегії розвитку підприємства, за умов, того що система управління та її механізм дозволяють створити для цього відповідні умови.

Проведений досвід вітчизняних передових підприємств, а також закордонних компаній дозволив виділити основні напрями вдосконалення системи управління, зокрема: децентралізацію управління, спеціалізацію й диверсифікованість виробництва, яка являє собою основу для закріплення позицій на ринку, вдосконалення господарського механізму. Проте ці заходи вдосконалення системи управління не можуть бути реалізовані достатньо легко, оскільки неефективність та невідповідність системи менеджменту є історичною проблемою підприємств. Тому основою змін на підприємствах з орієнтацією на ринок обрано реструктуризацію.

На основі цього було глибоко досліджено сутність і організаційні аспекти реструктуризації на підприємствах, що дозволили авторові створити хронологію понять «реструктуризація», визначити різноспрямованість цього поняття з поняттями «реорганізація» та «реформування».

Крім цього, було систематизовано та класифіковано типи реструктуризації залежно від масштабів, типів та форм (рис. 1).

Визначено найбільш раціональні напрямки реструктуризації підприємств з урахуванням рівнів економічного стану підприємства, на основі яких запропоновано механізм реалізації проекту реструктуризації в сучасних умовах.

При цьому визначено роль реструктуризації фінансової діяльності (фінансової реструктуризації) у фінансовому оздоровленні підприємства, як заходу підвищення конкурентоспроможності підприємства, що є основою успішної прибуткової діяльності і розвитку. Це може бути реалізовано за допомогою реалізації заходів щодо оздоровлення (санації) фінансового стану підприємства.

Вивчено та систематизовано практичний досвід проведення реструктуризації: українськими підприємствами; підприємствами країн з перехідною економікою (колишніх країн СНД); підприємствами розвинених країн ринкової економіки. Визначено, що головні проблеми, які виникають у процесі реструктуризації підприємств, є наступні: недостатня кваліфікованість



вищого управлінського персоналу, консервативність, нерозуміння вимог ринку, не усвідомлення того, що є проблема невідповідності ринку та пасивність або опір персоналу підприємств. Частково ця проблема поєднується з іншою: відсутністю або дефіцитом кваліфікованих консультантів, методик та методичної літератури з цих питань.

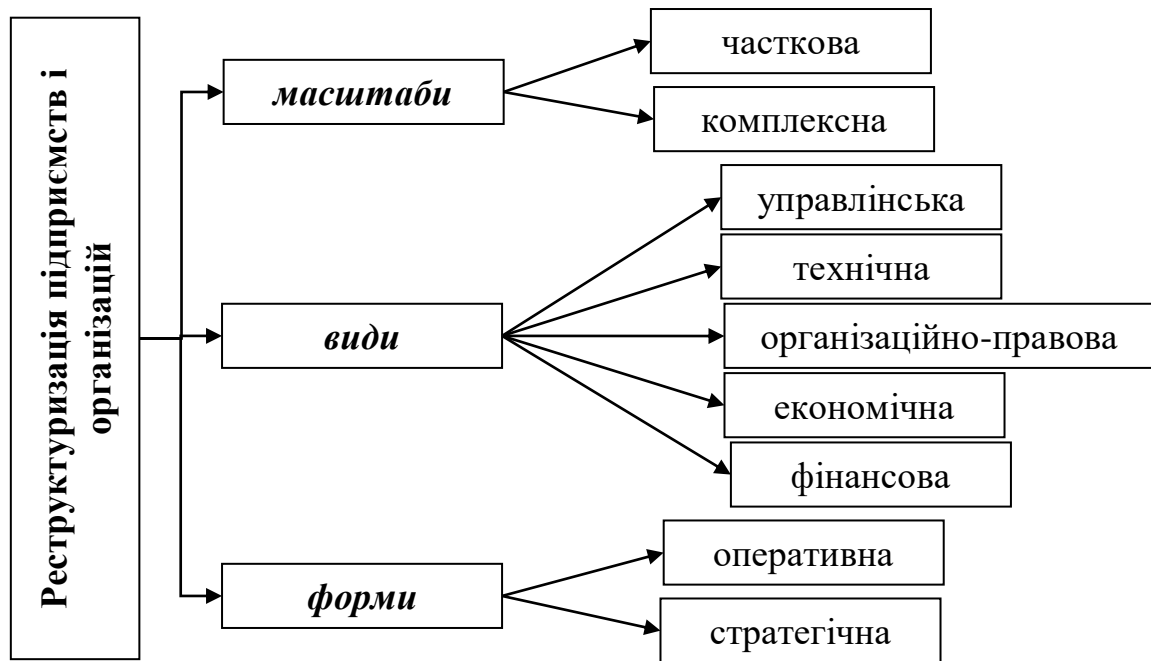


Рис. 1. Типи реструктуризації підприємств

Це створило передумови для формування організаційно-економічного механізму реалізації фінансової реструктуризації на підприємствах залізничного транспорту з метою оптимізації фінансової діяльності в процесі проведення реформування.

З метою виявлення передумов і обґрунтування економічної доцільності реалізації зазначених цілей виконано **другий розділ «Оцінка виробничо-фінансового потенціалу залізничного транспорту»**, в якому проаналізовано внесок транспортної діяльності в економіку країни з погляду частки обсягів діяльності транспорту у ВВП. Так, підтверджуючим фактом важливості ефективної діяльності залізничного транспорту є суттєва частка транспортної роботи у створенні ВВП. А саме серед найголовніших галузей виробництва (видобувної промисловості, переробної промисловості, сільського господарства та транспорту) на діяльність транспорту припадає в середньому 10 % ВВП – він на другому місці після переробної промисловості, якій належить близько 16 %. Крім того, питома вага результатів транспортної роботи щорічно збільшується, що визначає постійно зростаючу роль роботи транспорту для економіки та може стати рушійною силою економічного зростання у державі.

Оцінено вплив фінансово-економічної кризи на динаміку вантажних перевезень елементів транспортної системи України. Так, аналіз динаміки зміни перевезення вантажів на транспортному ринку України за 1990–2011 рр.

показав, що залізничний транспорт сьогодні залишається основним сегментом транспортної системи України, зберігаючи значний транзитний потенціал, оскільки має одну з найбільш розвинутих серед європейських країн мережу залізниць. Основні доходи ДП «Укрзалізниця» отримує від вантажних перевезень, які формують більше ніж 90 % доходів залізниць і складають 55–57% від загальної кількості перевезень у країні. При цьому характерні досить високі ризики, пов'язані зі структурою вантажних перевезень, в якій переважає сировина (вугілля, нафта і нафтопродукти, руда, метали, будматеріали, зерно), попит на яку характеризується значними коливаннями. Тому погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи було обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуючих галузей економіки.

Таким чином, провівши відповідний аналіз роботи сектора вантажних перевезень на залізничному транспорті України, можна зазначити, що на фоні загального падіння обсягів перевезень відбувається їх перерозподіл між видами транспорту, у першу чергу, на користь автомобільного, частка якого в перевезеннях, особливо експортних і імпорتنих вантажів, зростає. В таких умовах актуальним є підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Визначено, що найбільш дієвим при цьому заходом є проведення реструктуризації залізничного транспорту України.

Аналогічним чином було проведено аналіз пасажирських перевезень як на транспортному ринку, так і по залізницях. Зроблено висновок, що пасажирські перевезення залишаються збитковими, витрати на їх організацію у 3–4 рази перевищують доходи від їх здійснення (на сьогодні діє перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних). Також суттєвими проблемами залізничної галузі на сьогодні залишається технологічна відсталість та значна зношеність основних фондів (коефіцієнт зносу складає близько 0,8), недостатня прозорість фінансової діяльності галузі, залежність від державного регулювання.

Оцінка стану основних фондів на залізничному транспорті показала, що залізничний транспорт працює на межі можливостей, оскільки його виробнича база фізично спрацьована і морально застаріла, про що свідчать такі результати: у 2011 р. на Укрзалізниці зношування локомотивного парку досягло 80 %, тепловозного парку становить взагалі 97 %, а електровозів – 90 %.

Крім цього, виконано аналіз інвестиційних проектів, у результаті чого зроблено висновок про те, що зазначені проблеми безпосередньо впливають на рівень інвестицій, яких катастрофічно не вистачає, оскільки при існуючій системі управління галуззю для інвесторів мають місце великі ризики та низькі фінансові гарантії. Забезпечити найбільш прийнятні умови для інвесторів можливо лише за рахунок реструктуризаційних заходів.

Теоретичні основи, визначені у першому розділі, та передумови, які було підтверджено у другому розділі, обґрунтовують доцільність розгляду фінансової реструктуризації як способу підвищення ефективності роботи залізниць. Тому **третій розділ «Розробка фінансової стратегії залізниць»** присвячено розробленню пропозицій щодо оптимальної реалізації стратегічних

завдань стосовно проведення фінансової реструктуризації залізниць в умовах кардинальних змін виробничо-господарської діяльності галузі.

Зокрема, для реалізації наміченого завдання та на основі глибокого дослідження сутності фінансової реструктуризації як ефективного методу реорганізації фінансової складової підприємства, її функцій і ролі, визначено головну мету фінансової реструктуризації як методу ефективною реорганізації фінансової діяльності й управління підприємствами залізничного транспорту. Виділено основу фінансової складової, яка полягає у побудові фінансової діяльності на базі циклів функціонування підприємств.

Так, основною метою проведення фінансової реструктуризації залізниць є розробка моделі фінансової реструктуризації, яка включає до себе розробку фінансової стратегії, модель якої наведена на рис. 2. В свою чергу фінансова стратегія спрямована на реалізацію основних напрямків проведення реструктуризації галузі, що відображено у стратегічних завданнях фінансової політики залізниці.



Рис. 2. Модель фінансової стратегії залізниці

При проведенні реформи залізниці стратегічними завданнями є розроблення фінансової політики, яка включає такі елементи: максимізація прибутку залізниці; оптимізація структури капіталу залізниці й забезпечення її фінансової стійкості; досягнення прозорості фінансово-економічного стану підприємств для власників (учасників, засновників), інвесторів, кредиторів;

забезпечення інвестиційної привабливості залізниці; створення ефективного механізму управління залізницям; використання залізницями ринкових механізмів залучення фінансових коштів.

Проведена робота дозволила не тільки визначити структурні зміни на підприємствах залізничного транспорту в умовах кризи та запропонувати основні стратегічні цілі стабілізації роботи галузі, а і побудувати сценарії розвитку за пріоритетними напрямками діяльності, а також дати оцінку потенціалу галузі.

Визначення потенційних можливостей розвитку залізничного транспорту дозволило зробити наступний висновок: тільки інноваційний (інвестиційний) тип розвитку здатний забезпечити кількісне нарощування обсягів виконуваних робіт і послуг за рахунок залучення інвестицій і якісну модернізацію залучених технологій.

До стратегічних цілей і пріоритетів розвитку залізниць відноситься розвиток природної конкуренції, оскільки ця сфера має першорядне значення для розвитку економіки, забезпечення підвищення її ефективності, екологічної безпеки, ресурсозбереження тощо.

У даному контексті доцільне здійснення реструктуризації підприємств галузі для впровадження технологій і антикризових механізмів управління й бюджетування фінансових потоків підприємств залізничного транспорту із метою оптимізації їхньої діяльності в умовах недостатнього зовнішнього фінансування й інвестування, а також створення ефективної бізнес-структури.

Для цього запропоновано проведення системи планування та управління фінансами, заснованої на контролі виконання ієрархічної системи бюджетів залізниці. Система бюджетів дозволить встановити жорсткий поточний і оперативний контроль за надходженням і витратами коштів, створити реальні умови для вироблення ефективної фінансової стратегії.

У зв'язку з цим нами запропонований алгоритм реорганізації системи фінансів підприємств залізничного транспорту, розкритий зміст його етапів, запропонована схема реалізації фінансової реструктуризації, що враховує особливості діяльності підприємств залізничного транспорту (рис. 3).

Так, реструктуризація підприємств залізничного транспорту має здійснюватися на основі моделі, що являє собою систему взаємодії різних елементів організаційної структури.

Зазначена модель проведення реструктуризації підприємств галузі має здійснюватися шляхом формування єдиного фінансового центру, відповідального за процес реструктуризації підприємств галузі, а також центрів фінансової відповідальності на базі відповідних служб з обов'язковою координацією з єдиним фінансовим центром. Це дозволить оптимізувати процес реорганізації структури капіталу, активів і пасивів, а також виробничої, організаційної та фінансової структур підприємств галузі.

При проведенні фінансової реструктуризації одним із ключових етапів її здійснення є бюджетування, яке обов'язково має проводитися у відповідності до розробленої структури фінансової системи. З метою забезпечення технології

бюджетування було запропоновано бюджетну модель для підприємств залізничного транспорту з лінійно-функціональною системою управління, тому що цей вид організаційної структури є найпоширенішим на підприємствах галузі (рис. 4).



Рис. 3. Алгоритм реалізації фінансової реструктуризації залізничного транспорту

Визначені бюджети на основі відповідних даних (доходів і витрат, активів і пасивів, руху грошових коштів) складають урівноважену систему показників, яка характеризує діяльність окремих центрів фінансової відповідальності та фінансової структури в цілому.

Створення центрів фінансової відповідальності дозволить оптимізувати процес реорганізації фінансової структури й реалізації фінансової реструктуризації в цілому, забезпечить підвищення мотивації структурних підприємств залізничного транспорту у фінансовій забезпеченості в процесі реформування й відповідальності підрозділів за результати діяльності, а також дозволить перейти від традиційних підходів до управління до інноваційних.

Реалізація запропонованого підходу в діяльності підприємства дозволяє здійснити: визначення поточних і перспективних зон господарювання й формування відповідних центрів відповідальності, які забезпечують ефективне здійснення господарської діяльності; формування ієрархічної організаційної структури з єдиною технологією ведення фінансової діяльності, розподілом повноважень і відповідальності між її учасниками.

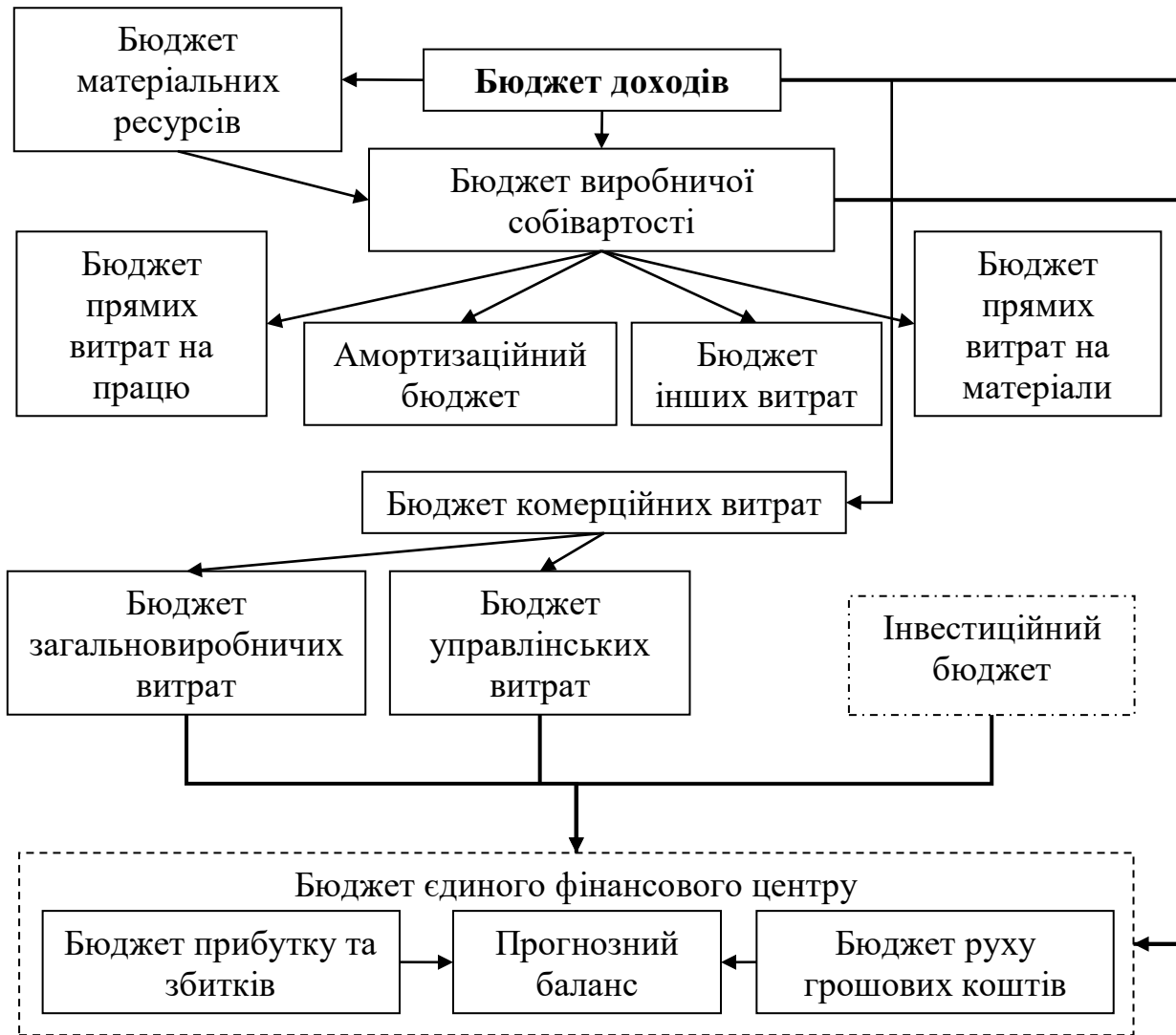


Рис. 4. Модель фінансових бюджетів залізничного транспорту

Перевагами такої універсальної моделі є: висока швидкість розроблення і впровадження; можливість відносно простого обліку внутрішнього обороту; швидкість планування та консолідації фактичних даних.

На основі цього була запропонована спрощена бюджетна структура залізничного транспорту на основі створення центрів фінансової відповідальності (наведена на рис. 5) та розширена бюджетна структура залізничного транспорту на основі створення центрів фінансової відповідальності в умовах проведення фінансової реструктуризації при розподілі функцій державного управління та ринкового господарювання (наведена на рис. 6). Таким чином, розроблені бюджетні структури залізничного транспорту поєднують створені центри фінансової відповідальності на основі визначених моделей бюджетування.

Реалізація технології бюджетування, на наш погляд, має супроводжуватися проектуванням фінансової звітності на основі розробленої фінансової моделі. У дослідженні сформовано алгоритм оцінки фінансових результатів при зміні ринкової вартості бізнесу та вартості чистих активів до вітчизняних форм

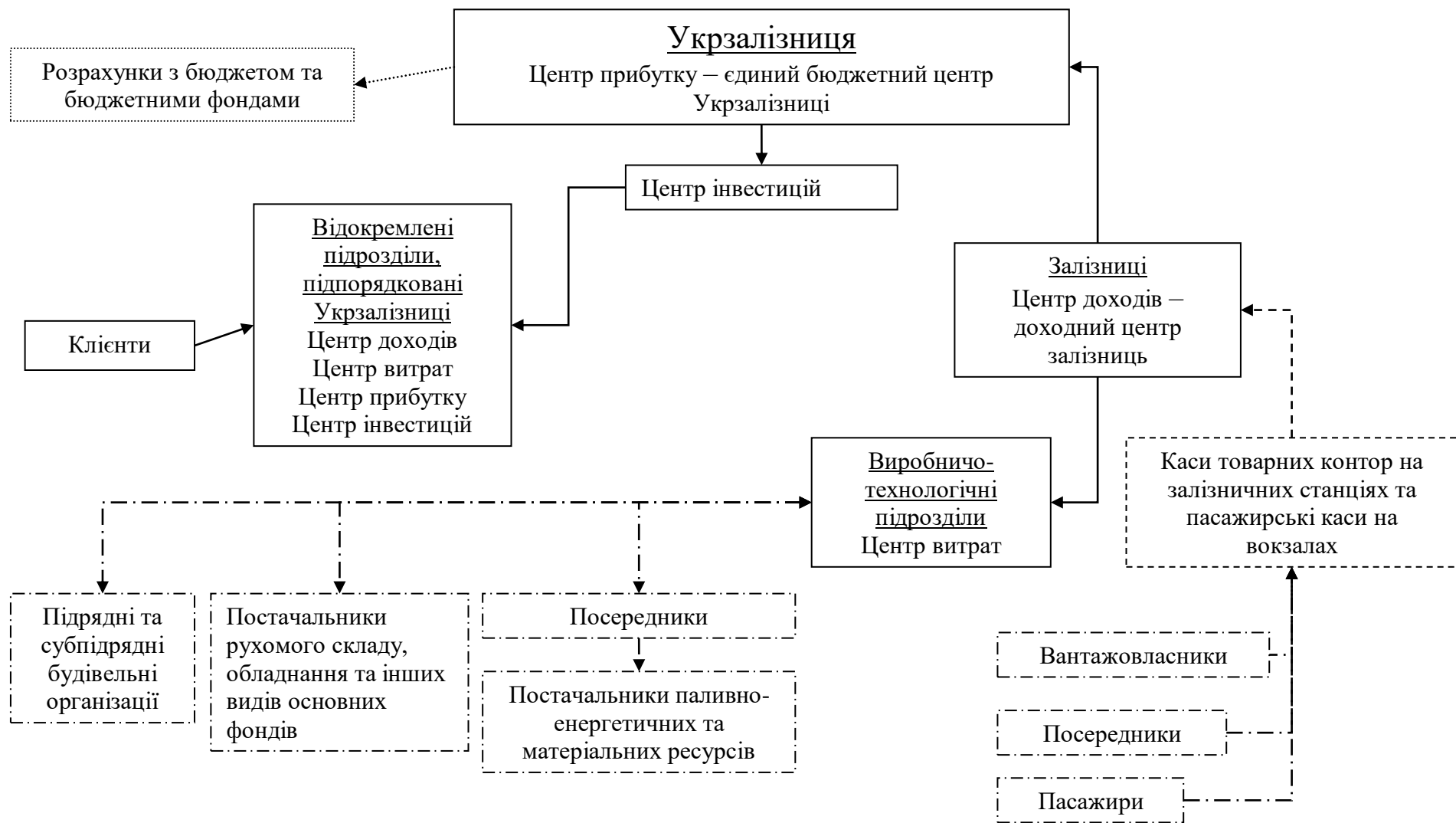


Рис. 5. Схема бюджетної структури залізничного транспорту України

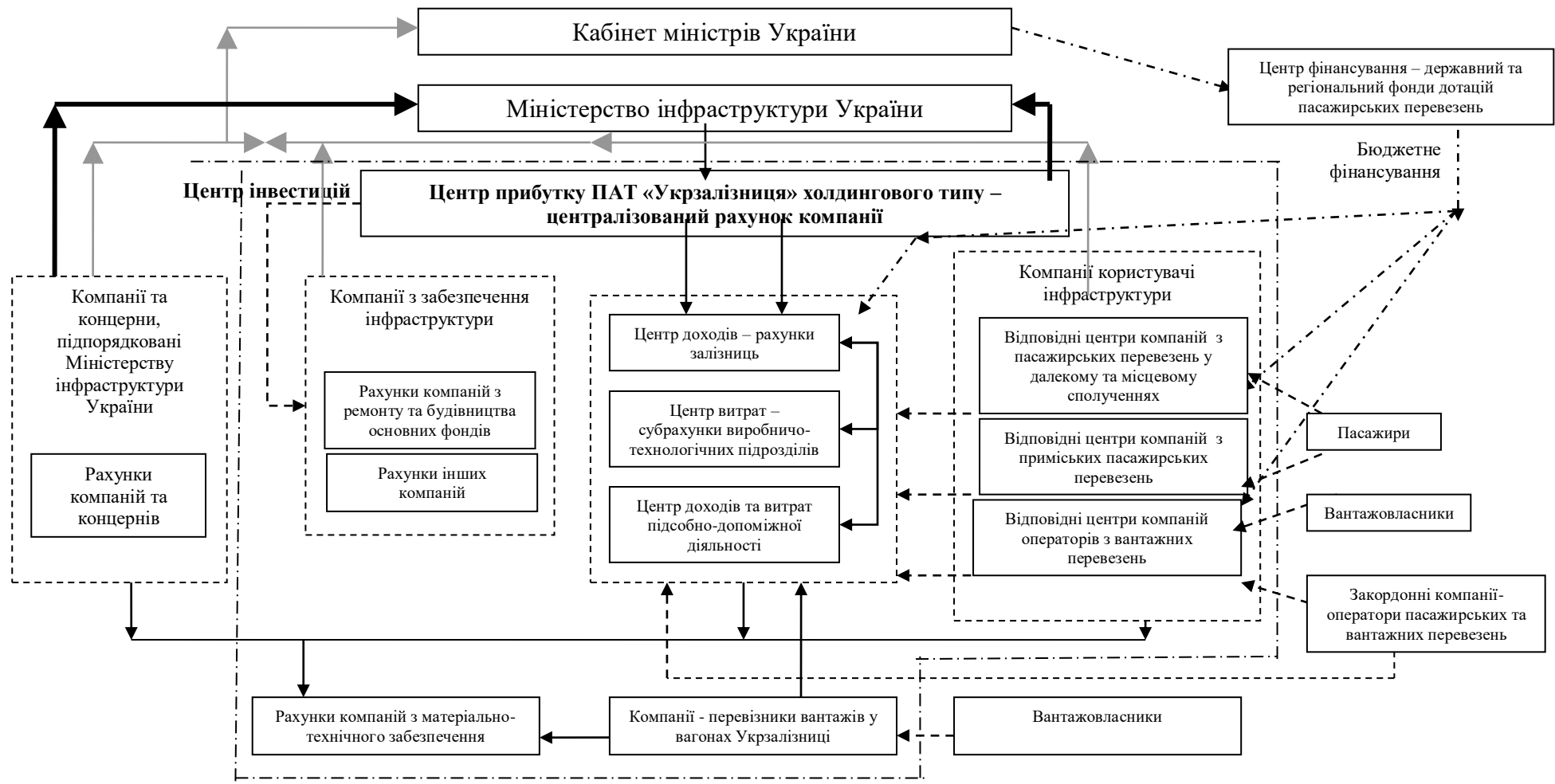


Рис. 6. Розширена бюджетна структура залізничного транспорту



бухгалтерської звітності, що дозволяє здійснювати прогнозування фінансових процесів на підприємстві при проведенні фінансової реструктуризації, а також врахувати зміни застосування того або іншого варіанту фінансової реструктуризації в залежності від комплексу заходів включених до неї у різні періоди розвитку та при різних факторах зовнішнього середовища. Зазначене дозволяє здійснювати раціональний вибір варіантів фінансової реструктуризації в різних умовах (кризи або сталого економічного розвитку).

Запропоновано застосування диференційного показника оцінки ефективності фінансової реструктуризації, що враховує зміну фінансового результату при зміні вартості чистих активів. Вибір оптимального варіанту здійснюється на підставі багатфакторної моделі, та обирається за наступними критеріями: коефіцієнт детермінації, коефіцієнт кореляції, коефіцієнт якості, коефіцієнт імовірності.

Застосування цього показника дозволяє здійснити моделювання фінансової ситуації за допомогою моделі адаптації для залізниць як в умовах кризи (песимістичний сценарій), так і для стабільних факторів (оптимістичний сценарій).

При здійсненні моделювання фінансових процесів обчислюється величина зовнішніх джерел фінансування, показники фінансово-господарської діяльності й проектується фінансова звітність підприємства: прогнозний бухгалтерський баланс, звіт про прибутки й бездефіцитний бюджет коштів. Потім на основі запропонованої схеми для оцінки ефективності фінансової реструктуризації розраховується ефективність її реалізації (для песимістичного й оптимістичного сценаріїв розвитку) на основі розміру прибутку від перевезень, прогнозного рівня довгострокових зобов'язань, вартості позаобігових активів, з урахуванням ставки податку на прибуток, ставки за довгостроковими кредитами та імовірність здійснення відповідного варіанта фінансової реструктуризації при розрахунку песимістичного й оптимістичного сценаріїв.

Розрахунок критерію ефективності фінансової реструктуризації залізничного транспорту дозволяє вибрати найбільш прийнятний варіант подальшого розвитку підприємств галузі. Максимізація даного критерію свідчить про ефективно проведену реструктуризацію й підвищення ринкової вартості бізнесу. Застосування фінансової моделі дозволяє забезпечити високий ступінь наближення фактичних і розрахункових даних у процесі фінансового прогнозування, що дозволяє вільно реалізувати етапи фінансової реструктуризації, визначати варіанти реалізації фінансової реструктуризації та рівень її ефективності на залізничному транспорті.

## **ВИСНОВКИ**

1. На основі вивчення і систематизації теоретичних основ сутності й змісту процесів реструктуризації фінансової системи було обґрунтовано доцільність проведення реструктуризації фінансової системи залізничного транспорту як складової проведення комплексних заходів щодо зміни принципів його господарювання з метою оптимізації роботи галузі за рахунок

покращення якості управління фінансовими потоками в умовах виходу із кризи й подальшого сталого розвитку.

2. Сформульовано поняття фінансової реструктуризації як процесу формування ефективної бізнес-структури залізниць, спрямованої на підвищення вартості активів залізниць та їх конкурентоспроможність.

3. Визначено напрямки реалізації фінансової реструктуризації на основі створення центрів фінансової відповідальності, які мають різний ступінь підконтрольності з поділом діяльності на типові фінансово-аналітичні цикли, об'єднані єдиним центральним органом фінансової відповідальності, який на початковій стадії свого функціонування повністю здійснює контроль за процесом проведення фінансової реструктуризації, а в подальшому виконує координаційну роботу з оптимізації руху обігових коштів та фінансового стану залізниць.

4. Базуючись на існуючих методичних підходах до фінансової реструктуризації підприємств, розроблено антикризову програму функціонування залізничного транспорту, яка розуміється під фінансовою реструктуризацією, у вигляді розробленої моделі фінансової реструктуризації, яка включає такі елементи, як максимізація прибутку залізниці; оптимізація структури капіталу залізниці й забезпечення її фінансової стійкості; досягнення прозорості фінансово-економічного стану підприємств для власників (учасників, засновників), інвесторів, кредиторів; забезпечення інвестиційної привабливості залізниці; створення ефективного механізму управління залізницями; використання залізницями ринкових механізмів залучення фінансових коштів. Так, фінансова реструктуризація підприємств залізничного транспорту має здійснюватися на основі бізнес-плану, що являє собою модель розвитку функцій підприємства у вигляді циклів.

5. Базуючись на розробленій моделі проведення фінансової реструктуризації, запропоновано технологію бюджетування, яка впроваджується у фінансовій системі з метою зниження внутрішніх операційних витрат, вдосконалення структури і функцій системи управління фінансами залізниць, простого обліку внутрішнього обороту, швидкого планування та консолідації необхідних дій, особливо в умовах дефіциту зовнішніх інвестицій і фінансування.

6. В результаті виконаних досліджень та здійснених розробок була запропонована спрощена бюджетна структура залізничного транспорту з включенням нових етапів, а саме – складання бюджету на базі застосування системи збалансованих показників, та розширена бюджетна структура залізничного транспорту на основі створення центрів фінансової відповідальності в умовах проведення фінансової реструктуризації при розподілі функцій державного управління та ринкового господарювання відповідно до чітких цілей та критеріїв з урахуванням особливостей руху фінансових потоків залізниць України.

7. З метою економічного обґрунтування розроблених заходів обрано методи й інструменти оцінки ефективності фінансової реструктуризації, на основі врахування зміни фінансового результату при одночасній зміні вартості

чистих активів. Запропоновано орієнтуватися на імовірність здійснення того чи іншого варіанта реструктуризації залежно від виду сценарію її реалізації, які дозволяють здійснювати прогнозування фінансових процесів при проведенні фінансової реструктуризації та передбачають вибір стратегії фінансового розвитку підприємства в різних соціально-економічних умовах.

## **ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у фахових наукових виданнях:**

1. Ковалевич Л.С. Теоретические подходы построения модели ресурсосбережения в Украине [Текст] / Л.О. Позднякова, Л.С. Ковалевич // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна Михайло Туган-Барановський та сучасна економічна наука - № 668 Частина 2., 2005. – С. 231-235.

2. Ковалевич Л.С. Дослідження теоретичних підходів проведення реформування залізниць світу [Текст] / Л.С. Ковалевич // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). - Випуск 35, 2011. - С. 256 -260.

3. Ковалевич Л.С. Основні принципи розмежування функцій управління залізниць [Текст] / Л.С. Ковалевич // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). - Випуск 34, 2011. - С. 47.

4. Ковалевич Л.С. Зависимость эффективности труда от квалификации работников [Текст] / Л.С. Ковалевич // «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2011». - [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://2011.ekuzt.gov.ua/content/zavisimost-effektivnosti-truda-ot-kvalifikatsii-rabotnikov>.

5. Ковалевич Л.С. Особливості проведення реструктуризації залізничного транспорту України [Текст] / Л.С. Ковалевич // Вісник ХГНУ - Випуск 767, 2011. – С. 167-171.

6. Ковалевич Л.С. Реформування залізничного транспорту як фактор державного регулювання національної економіки [Текст] / Л.С. Ковалевич // Вісник ХГНУ. - Випуск № 770, 2011. – С. 124-128.

### **Тези доповідей:**

7. Ковалевич Л.С. Особливості проведення реструктуризації залізничного транспорту / Л.С. Ковалевич // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 68 наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2006. – С. 87.

8. Ковалевич Л.С. Реформування залізниць як фактор реалізації фінансової реструктуризації / Л.С. Ковалевич Збірник матеріалів 68 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 26-27 квітня 2006р. – С. 39.

9. Ковалевич Л.С. Впровадження бюджетування як фактор підвищення ефективності залізничного транспорту / Л.С. Ковалевич // Збірник матеріалів 69 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 17-19 квітня 2007р. – С. 67.

10. Ковалевич Л.С. Передумови реструктуризації залізничного транспорту / Л.С. Ковалевич // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 70 наукової технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. Х.: УкрДАЗТ, 2008. – С. 118.

11. Ковалевич Л.С. Розробка стратегії реформування структури управління залізниць / Л.С. Ковалевич // Збірник матеріалів 71 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 22-24 квітня 2009р. – С. 41.

12. Ковалевич Л.С. Шляхи підвищення ефективності використання трудових ресурсів на залізницях України / Л.С. Ковалевич // Збірник матеріалів 72 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 21-23 квітня 2010р. – С. 34.

13. Ковалевич Л.С. Обґрунтування витрат інфраструктури залізниць [Текст] / Л.С. Ковалевич // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми економіки і менеджменту» (Львів, 10-12 листопада 2011 р.). - С. 383-384.

14. Ковалевич Л.С. Логистика на железнодорожном транспорте – один из путей эффективной организации грузоперевозок [Текст] / Л.С. Ковалевич // Материалы Второй Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2007» (г. Судак, 19-22 июня 2007). - Том 1. - Киев-2007. -С.241-242.

15. Ковалевич Л.С. Інвестиційна привабливість ресторанного бізнесу [Текст] / Л.С. Ковалевич // 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. Ковалевич Л.С. Теоретичні підходи щодо проведення реструктуризації залізниць [Текст] / Л.С. Ковалевич // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (м.Донецьк., 20-22 вересня 2011р.). - Київ-2011. - С.73-75.

17. Ковалевич Л.С. Внедрение альтернативных форм финансирования железнодорожного транспорта [Текст] / Л.С. Ковалевич // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (24-25 листопада 2011 р.) - Частина 1, 2011. - С.84-87.

18. Ковалевич Л.С. Формування нової кадрової політики на залізничному транспорті / Ковалевич Л.С. // Збірник матеріалів 73 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 12-13 квітня 2011р. – С. 31.

19. Ковалевич Л.С. Фінансова реструктуризація залізничного транспорту / Ковалевич Л.С. // Збірник матеріалів 74 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 24-25 квітня 2012р. – С. 23.

## АНОТАЦІЯ

**Ковалевич Л.С. «Реформування й реструктуризація залізничного транспорту України». – 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 оптимізації роботи залізничного транспорту до впровадження заходів щодо реформування галузі й особливо після наміченої зміни форми господарювання й поділу функцій державного й комерційного управління за рахунок проведення фінансової реструктуризації, що спрямована на вдосконалювання системи фінансових потоків у сфері виробничої, фінансової й інвестиційної діяльності.

Для цього досліджений комплекс питань теоретичного й практичного характеру, які пов'язані з організаційним забезпеченням управління процесами фінансової реструктуризації залізничного транспорту. Уточнено зміст поняття фінансової реструктуризації. Теоретично обґрунтовано науково-методичні рекомендації щодо проведення фінансової реструктуризації.

Вивчено практичний досвід реструктуризації за декількома напрямками. Запропоновано модель проведення фінансової реструктуризації. На підставі цього запропонована система бюджетування з метою зниження внутрішніх операційних витрат, удосконалення структури й функцій системи управління фінансами залізниць. Запропоновані бюджетні структури залізничного транспорту (спрощена й розширена) на основі створення центрів фінансової відповідальності з урахуванням особливостей руху фінансових потоків залізниць України.

Удосконалено методичний підхід щодо оцінки результатів проведення фінансової реструктуризації залізничного транспорту при різних умовах (кризи або постійного економічного розвитку) на основі обліку зміни фінансового результату при одночасній зміні вартості чистих активів.

**Ключові слова:** реформування, фінансова реструктуризація, залізничний транспорт, бюджет, бюджетування, центр фінансової відповідальності, модель, організаційна структура.

## АННОТАЦИЯ

**Ковалевич Л.С. «Реформирование и реструктуризация железнодорожного транспорта Украины». – 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 оптимизации работы железнодорожного транспорта по реформированию отрасли и

разделения функций государственного и коммерческого управления за счет проведения финансовой реструктуризации.

Для этого исследован комплекс вопросов теоретического и практического характера, которые связаны с организационным обеспечением управления процессами финансовой реструктуризации железнодорожного транспорта. В ходе исследования проанализированы основные социально-экономические предпосылки и сущность финансовой реструктуризации с позиции необходимости адаптации железных дорог к изменениям рыночной среды. Реструктуризация становится соединительным звеном между макроэкономической политикой и реальной экономикой на микроуровне, и в конечном итоге направлена на обеспечение конкурентоспособности отрасли.

В работе уточнено содержание понятия финансовой реструктуризации. Теоретически обосновано научно-методические рекомендации относительно проведения финансовой реструктуризации.

Изучен практический опыт реструктуризации по трем направлениям: опыт украинских предприятий; опыт реструктуризации предприятий стран с переходной экономикой (бывших стран СНГ); опыт реструктуризации в развитых странах с рыночной экономикой. Определено приоритетное значение устойчивости финансовой системы в обеспечении экономического потенциала и конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Предложена модель проведения финансовой реструктуризации. На основании этого предложена система бюджетирования с целью снижения внутренних операционных затрат, усовершенствования структуры и функций системы управления финансами железных дорог.

Кроме этого, были предложены бюджетные структуры железнодорожного транспорта (упрощенная и расширенная) на основе создания центров финансовой ответственности с учетом особенностей движения финансовых потоков железных дорог Украины.

Усовершенствован методический подход относительно оценки результатов проведения финансовой реструктуризации железнодорожного транспорта при разных условиях (кризиса или постоянного экономического развития) на основе учета изменения финансового результата при одновременном изменении стоимости чистых активов.

**Ключевые слова:** реформирование, финансовая реструктуризация, железнодорожный транспорт, бюджет, бюджетирование, центр финансовой ответственности, модель, организационная структура.

## ANNOTATION

**Kovalevich L.S. «Reforming and restructuring the railway transport of Ukraine» - 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.

Dissertation work is devoted to solving topical problem concerning optimization railway transport work, introducing work, which can reform the sphere especially after changing the form of the economy and dividing the function of state and commercial management according to financial restructuring, aimed to improve financial system in production, financial and investment activity.

A lot of theoretical and practical questions which are closely connected with operating process of financial restructuring at the railway transport have been considered. The content of financial restructuring is clear. A Scientific-methodical recommendation according to introducing the financial restructuring is theoretically made.

It was learnt practical experience in some ways. There is a model of financial restructuring. For example, it was proposed a budgeting system to reduce internal expenses to improve structure of financial control at the railway transport. Also there were proposed budgeting structures of the railway transport which depend on financial fund of railway transport of Ukraine.

It was improved methodical approach according to results of estimating of financial restructuring of railway transport under different financial conditions.

**Key words:** reforming, financial restructuring, railway transport, budget, budgeting, financial responsibility center, model, organizing structure.

**КОВАЛЕВИЧ ЛАРИСА СТАНІСЛАВІВНА**

УДК: 656.2.001.73

**РЕФОРМУВАННЯ ТА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

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 к.е.н., доц. Широкова О.М.

Підписано до друку \_\_ .01 2013р. 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. Фейербаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7