

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

СЛІПЧЕНКО ОЛЕКСІЙ ЛЕОНТІЙОВИЧ

УДК 658.5.012.1

**РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ 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 13 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 дослідження. Залізничний транспорт України є однією з головних ланок соціально-економічної системи держави, тому його ефективна робота та подальший розвиток – необхідні складові щодо підвищення ефективності та зниження експлуатаційних витрат. Різкий спад суспільного виробництва в період кризової ситуації викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що у поєднанні з інфляційними процесами значно погіршило фінансовий стан залізничного транспорту України. Постійне зростання експлуатаційних витрат при одночасному скороченні обсягів виробництва потребує розроблення пропозицій щодо скорочення експлуатаційних витрат за рахунок раціонального використання трудових, матеріальних, паливно-енергетичних, фінансових та соціальних ресурсів. Вирішення цього завдання може бути досягнуто за рахунок проведення реформування залізничного транспорту України та окремих його складових, це дозволить забезпечити покращення якості транспортних послуг і підвищить ефективність транспортного виробництва залізниць.

За останні десять років прийнята і затверджена Кабінетом Міністрів України Програма реформування здійснювалась не в повному обсязі, і тому останнім часом в Україні стан галузі вимагає негайних чітких дій у питаннях впровадження основних напрямків реформування залізниць.

Методологічною основою дисертаційного дослідження є наукові праці закордонних та українських вчених, які протягом тривалого часу займались вирішенням питань щодо підвищення ефективності виробництва залізничного транспорту за рахунок реалізації окремих складових реформування. Удосконаленням методичних підходів щодо реформування у різні часи займались такі вітчизняні та закордонні вчені, як: Аістова М.Д., Акімова І.М., Андреєв Е.П., Антоненко Л.А., Бабич В.П., Бабич Д.В., Бараш Ю.С., Балацький О.Ф., Батченко Л.В., Бойко В.І., Брю Стенлі Л., Василенко В.М., Волкова Б.А., Волканова Н.Д., Галгаша Р.А., Громов Н.Н., Гончаренко В.П., Данилишин Б.М., Дамбровський М.І., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Дорогунцов С.І., Дж. Вільям, Коленикова Н.М., Кривопішин О.М., Кулаєв Ю.Ф., Кузьмін О.Є., Лукінов І.І., Малахова Н.Б., Макаренко М.В., Мукмінова Т.А., Мухіна Н.А., Мельник О.Г., Петрович Й.М., Позднякова Л.О., Сай В.М., Шершньова З.Є. Ейтутіс Г.Д., та багато інших.

Роботи цих вчених присвячені теоретичним і практичним аспектам щодо реформування у цілому та залізничного транспорту зокрема, а саме: проблемам практичної модернізації технологічної бази рухомого складу, реалізації зміни структури управління галуззю, підвищенню ефективності використання існуючих ресурсів, забезпеченню прозорості фінансової діяльності, підвищенню інвестиційної та інноваційної привабливості залізничного транспорту. Разом з тим, у сучасних умовах подальший розвиток залізничного транспорту вимагає підвищення якості послуг, які надаються, та забезпечення конкурентоспроможності серед різних видів транспорту.

Світовий досвід показує, що підвищення ефективності роботи

залізничного транспорту можливо досягти за рахунок удосконалення діючої структури управління залізничним транспортом. Тому в дисертаційній роботі запропоновано нові теоретичні та методичні підходи щодо проведення структурних змін, а також пропозиції до зміни діючої структури управління залізничним транспортом України з метою підвищення ефективності його функціонування у сучасних умовах та в період нестабільного економічного розвитку економіки України. Це стало підставою вибору теми дисертаційної роботи, визначення предмета, об'єкта і мети 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 залізниця» (номер державної реєстрації 0106U004120), у рамках якої особисто автором розроблено та науково-обґрунтовано пропозиції щодо підвищення ефективності проведення процесу реформування залізничного транспорту України у контексті реструктуризації структури управління; «Розробка концептуальних підходів щодо проведення реформування залізниця» (номер державної реєстрації 0106U009864), у рамках якої особисто автором запропоновано теоретичні підходи щодо позиціонування соціально-економічної моделі в аспекті реформування структури управління; «Розробка концептуальних підходів щодо стратегії управління персоналом у сучасних умовах» (номер державної реєстрації 0107U009676). У зазначених НДР внесок автора полягає у розробленні рекомендацій щодо визначення та об'єднання дублюючих функцій у діючій структурі управління та на підставі сучасних методів стратегічного управління і математичного моделювання, запропоновано їх впровадження на мікро-, мезо- і макрорівнях управління.

Мета і завдання дослідження полягає в обґрунтуванні теоретичних основ та концептуальних засад щодо удосконалення діючої структури управління як передумови для формування та реалізації програми реструктуризації залізничного транспорту України в контексті удосконалення галузі національного господарства.

Поставлена мета обумовила необхідність постановки та вирішення таких завдань:

- узагальнити теоретичне та методичне надбання з питань управління реструктуризацією залізничного транспорту;
- дослідити світовий досвід існуючих моделей проведення реформування залізничного транспорту в країнах Європи і пострадянських країнах, обґрунтувати мотиви зазначеного проведення та виявити існуючі недоліки;
- проаналізувати динаміку роботи залізничного транспорту України та виявити особливості організаційної структури управління в контексті здійснення реформування;
- виявити фактори, що стримують процес зростання економічної ефективності залізниць України;
- удосконалити теоретико-методологічні підходи щодо проведення реструктуризації залізничного транспорту України;
- визначити дублюючі функції у діючій структурі управління та

обґрунтувати доцільність їх скасування;

- запропонувати можливі моделі проведення реформування у сучасних умовах та обрати оптимальну модель з використанням методів нейронних мереж щодо впровадження ефективної структури управління;

- виявити головні аспекти реформування залізничного транспорту та розглянути можливість приватизації галузі, як повної, так і часткової, за видами діяльності;

- виробити пропозиції щодо підвищення ефективності процесу реформування залізничного транспорту України за рахунок проведення реструктуризації структури управління.

Об'єктом дослідження є теоретичні та методичні підходи до процесу управління реформуванням та реструктуризацією залізничного транспорту України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних і практичних аспектів управління процесом реформування залізничного транспорту України.

Методи дослідження. Дисертація адекватно відображає як загальнонаукові, так і спеціальні методи наукового пізнання. У результаті дослідження теоретичних засад оцінки результатів реформування та прогнозування розвитку залізничного транспорту України використовувалися *методи економіко-математичного моделювання, кореляційно-регресійного аналізу* – при вивченні досвіду і практики проведення структурних реформ; *методи статистичного аналізу* – для вивчення динаміки техніко-економічних показників, структурного аналізу SWOT-аналізу, економічного аналізу і синтезу – для позиціонування специфічних категорій залізничного транспорту; *графічний метод* – для оформлення результатів проведених досліджень; *метод логічного узагальнення* для формування методики проведення реформування галузі; для утворення формалізованого категорійного апарату – *методи наукової абстракції та узагальнень*; для аналізу порівняльної ефективності запропонованих моделей реформування структури управління – *методи порівняння, оціночних шкал, імітаційного моделювання, аналізу сценаріїв застосування* при проектуванні удосконаленої структури управління.

Інформаційну базу дослідження склали: Закони України щодо залізничного транспорту, статистична база даних Міністерства інфраструктури (Міністерства транспорту та зв'язку України), Міністерства економіки, Держкомстату України, Укрзалізниці, наукові публікації українських та закордонних вчених, а також результати власних досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні теоретичних підходів та практичних рекомендацій щодо реформування залізничного транспорту України в сучасних умовах, зокрема:

вперше

викладені теоретичні підходи до організації нової форми власності в контексті сучасних тенденцій та реалізації реформування галузі, розроблено пропозиції щодо реальної зміни форми власності окремих підприємств державної монополії з метою підвищення ефективності роботи залізниць України;

удосконалено

теоретико-методичні та практичні підходи щодо позиціонування соціально-економічної моделі в аспекті реформування структури управління на основі запропонованого принципово нового тлумачення політики державної монополії залізничного транспорту України, що на відміну від існуючих передбачають в подальшому функціонування різних форм власності;

викладено теоретико-методичні та практичні основи концепції прийняття рішень як сукупності певних правил і процедур з реалізації оперативних, близько-, середньо- і довгострокових управлінських рішень у поточному періоді, що орієнтовані на клієнта і базуються на суспільних цінностях, що суттєво розширює можливості стратегічного управління та ринкового позиціонування транспорту;

теоретико-методичні та практичні основи щодо механізму визначення доцільної структури управління залізничним транспортом України на основі врахування збалансованого обліку всіх наявних ресурсів, обсягу перевезень, рухомого складу, основних виробничих фондів за структурою та збалансованої номенклатури експлуатаційних витрат, що передбачає дещо інше тлумачення сучасних підходів до раціонального використання трудових ресурсів;

модель визначення та об'єднання дублюючих функцій у діючій структурі управління та на підставі сучасних методів стратегічного управління і математичного моделювання, запропоновано її впровадження на мікро-, мезо- і макрорівнях управління, що підкреслює універсальний характер застосування її в умовах кризових явищ в галузях національної економіки;

отримало подальший розвиток

теоретико-методичні основи кількісного категорійного апарату для дослідження процесів реформування на підставі типізації інфраструктури залізниць світу;

новітнє тлумачення науковообґрунтованих пропозицій щодо підвищення ефективності проведення процесу реформування залізничного транспорту України у контексті реструктуризації структури управління;

науково-практичне бачення нової форми в організації відносин при реалізації альтернативної структури управління, яку побудовано на принципах її взаємозв'язку.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що розроблені пропозиції та сформовані висновки і узагальнення дисертаційної роботи доведені до логічного завершення і можуть бути враховані та використані у процесі реформування залізниць, що дозволить у певній мірі підвищити ефективність функціонування залізничного транспорту України.

У результаті дисертаційного дослідження розроблені рекомендації щодо впровадження альтернативного сектора набули практичного використання на Донецькій залізниці (акт впровадження від 25 січня 2012 року).

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає також і в тому, що сукупність наукових надбань створює теоретичну та методичну бази подальшого наукового пошуку та аналізу проблем щодо

проведення реформування залізничного транспорту як галузі національної економіки України (акт впровадження від 15 лютого 2012 року).

Теоретичні та методичні розробки, запропоновані у дисертації, використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін „Основи економіки залізничного транспорту”, „Економіка залізничного транспорту”, „Планування діяльності підприємств залізничного транспорту”, кафедрою „Економіка залізничного транспорту” УкрДАЗТ, на факультетах економіки транспорту та управління процесами перевезень, а також у структурних підрозділах Інституту перепідготовки і підвищення кваліфікації (ІППК) УкрДАЗТ та Донецького інституту залізничного транспорту.

Обґрунтованість і достовірність положень, висновків і рекомендацій забезпечується використанням при проведенні досліджень класичних методів системного аналізу, безпосереднього обліку, динамічних рядів, методів соціологічних досліджень у сфері економіки. Отримані дані не суперечать опублікованим результатам науково-дослідних робіт, а також відкритим статистичним даним по залізницях України.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є завершеним науковим дослідженням, в якому викладено авторський підхід щодо теоретичних та методичних підходів проведення реформування залізничного транспорту України.

Всі наукові результати, що викладені в дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати, що виконані у співавторстві, є таким: у науковій праці [1] здобувачу належить авторський підхід щодо проблеми скорочення кадрів та вирішення соціальних питань при проведенні реформування галузі; у праці [4] запропоновано обґрунтування інноваційно-інвестиційної привабливості за рахунок зміни форми власності; у праці [6] здобувачу належить систематизація наукових підходів та особливостей проведення реформування державної монополії залізничного транспорту.

Апробація результатів роботи. Основні результати та висновки дисертаційного дослідження доповідались та отримали позитивну оцінку на: 68, 69, 70, 71, 72 науково-технічних конференціях «Проблеми економіки транспорту» (м. Харків, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 рр.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми економіки і менеджменту» (м. Львів, 2011 р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (м. Донецьк, 2011 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (м. Харків, 2011 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (м. Харків, 2011 р.); I, II, III, IV, V, VI Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки и

управління на залізничному транспорті» (м. Судак, 2007, 2008, 2009, 2011, 2012 рр., м. Яремче, 2010 р.).

Публікації за результатами дослідження. За результатами досліджень опубліковано 19 наукових праць: з них 9 статей – у наукових фахових виданнях обсягом 3,05 друк. арк. і 11 тез доповідей обсягом 1,71 друк. арк. Загальний обсяг складає 4,76 друк. арк., з них особисто викладено автором 4,15 друк. арк.

Структура і обсяг роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, чотирьох розділів, загальних висновків, переліку використаних джерел. Основний зміст роботи викладено на 190 сторінках. Робота містить 32 таблиці, 40 рисунків, 2 додатки на 22 сторінках і список використаних джерел на 23 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі дисертаційної роботи обґрунтовано актуальність теми, сформувано мету і завдання роботи, визначено об'єкт і предмет дослідження, а також наукову новизну і практичне значення роботи, наведено відомості про апробацію результатів дослідження.

Перший розділ «Теоретичні підходи щодо проведення реформування залізничного транспорту» присвячений теоретичним результатам авторського осмислення теоретичних та методичних підходів щодо проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту.

Досліджено методи проведення реформування та реструктуризації в різних країнах світу. Виявлено пріоритетні напрямки вирішення глобальних питань з реформуванням залізниць. Досліджено, що країни з ринковою економікою здійснюють реформування через різні напрямки: реструктуризацію, комерціалізацію, корпоратизацію та приватизацію своїх залізниць.

Виявлено, що реформування залізниць у країнах Євросоюзу здійснюється в основному за трьома напрямками: виведення залізниць з підпорядкування уряду і ухвалення обома сторонами переглянутого переліку задач і відповідальності; посилення ринкової орієнтації при збереженні ролі уряду в складі інфраструктури і позицій соціально необхідних видів обслуговування; перегляд меж між суспільним і приватним секторами в наданні транспортних послуг.

Доведено, що головними аспектами реформування залізничного транспорту пострадянських країн є:

- перетворення державних залізниць в акціонерні товариства як відкритого типу, так і закритого;
- залучення іноземних інвестицій за рахунок відповідних дій уряду країн на законодавчому рівні;
- приватизація галузі як повна, так і часткова за видами діяльності;
- удосконалення структури управління за рахунок реструктуризації галузі.

Обґрунтовано, що ефективність діяльності та якість послуг, які надаються залізницями України споживачам, не відповідають сучасним вимогам.

Доведено, що сучасний стан залізничного транспорту вимагає не тільки модернізації і технічного переозброєння, але й організаційно технологічного удосконалення. Виявлено головні факти, які зумовлюють необхідність реформування залізниць: розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту України здійснюється нижчими темпами, ніж зростання вантажообігу; має низька якість перевезення вантажів і пасажирів; відновлення основних виробничих фондів відбувається невисокими темпами; накопичуються морально й фізично застарілі об'єкти; не створені економічні й правові основи відносин власності, не є ефективним механізм взаєморозрахунків; неефективною є структура управління галуззю; потреби залізничного транспорту в інвестиціях незадовільні; існує перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Україна залишається єдиною державою у світі, в якій до сьогодні повністю не було проведено реформування залізничного транспорту. Більшість українських підприємств національної економіки у даний час перебувають у кризовій ситуації. Враховуючи, що залізничний транспорт є забезпечувальною і залежною складовою економіки України, питання щодо проведення антикризової програми з використанням реформування є надзвичайно своєчасним як для галузі залізничного транспорту, так і для економіки в цілому.

Проведено систематизацію робіт провідних закордонних та українських вчених з питань теоретичного та практичного втілення реформування залізничного транспорту. Виявлено головну мету наукових досліджень яка передбачає остаточне визначення необхідності мати на залізничному транспорті України один суб'єкт господарювання або, навпаки, доцільності утворення об'єднання окремих незалежних компаній як самостійних суб'єктів господарювання в сучасних умовах розвитку економіки держави.

Доведено актуальність та терміновість розроблення моделі та форми здійснення реформування, заснованої на динамічній складовій розвитку залізничного транспорту, а саме – це розроблення комплексного підходу щодо організації процесу проведення реформування залізниць України.

Зазначене дає змогу стверджувати про необхідність проведення комплексного аналізу основних показників роботи залізничного транспорту з метою надання оцінки його сучасного стану та підготовки до реформування.

У другому розділі *«Аналіз діяльності залізниць України як складової національної економіки»* з метою обґрунтування доцільності впровадження елементів реформування досліджено та виконано аналіз динаміки основних показників роботи залізничного транспорту. Зазначений аналіз включає період 2007 – 2011 рр. де були запозичені показники роботи Донецької, Придніпровської та Львівської залізниць. Мета аналізу була пов'язана з вивченням динаміки роботи залізниць щодо досліджуваних показників. Результати аналізу обсягових показників роботи залізниць свідчать, що нажаліть робота за останні роки незначно покращувалась за рахунок поживавлення роботи промислових підприємств країни і розвитку малого та середнього бізнесу. Винятком був 2008 рік у якому обсяги перевезень скоротилися внаслідок впливу окремих факторів глобальної економічної кризи.

Встановлено, що загальне скорочення обсягів перевезень значно вплинуло на підвищення їх собівартості. Технологічний процес транспортного виробництва не дозволяє позбутися основних виробничих фондів (ОВФ), у зв'язку зі спадом обсягу перевезень, тому це є суттєвою затратною складовою.

Доведено, що перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок прибутків вантажних перевезень залишається основним механізмом фінансування та покриття збитковості пасажирських перевезень. Ця хибна практика продовжує залишатись и нині. Результати проведеного економіко-статистичного аналізу свідчать про наявність сталої тенденції зменшення пасажирообігу. У такій ситуації надалі очікується погіршення фінансового стану залізниць України.

Проаналізовано показники праці та зарплати і встановлено наявність диспропорції у цьому співвідношенні. Заробітна плата працівників залізничного транспорту зростає більшими темпами, ніж продуктивність праці, хоча остання залишається значно нижчою ніж у промисловості. Це свідчить про зростання непродуктивних витрат. Дослідженням встановлено, що за останні п'ять років кількість апарату управління по окремих залізницях не виправдано збільшилась. Це призводить до небажаного підвищення експлуатаційних витрат. Доведено, що збільшення апарату управління залізниць у переважній частині здійснюється за рахунок скорочення працівників з основної діяльності. Це пов'язано зі значними змінами у технологічному процесі залізничних перевезень та потребує наукового обґрунтування ситуації що склалась.

Проаналізовано та встановлено, що динаміка доходів від основної діяльності по залізницях зростає, проте підвищення експлуатаційних витрат збільшується більшими темпами. В цілому лише доходи від вантажних перевезень перевищують витрати і мають прибуток. Але доходи від перевезень пасажирів мають зворотну негативну тенденцію, оскільки витрати значно перевищують доходи. Значну частку складають соціальнозначущі перевезення, які відповідно до положень Закону про залізничний транспорт мають бути компенсовані місцевим та державним бюджетами. Нажаль, це є тільки задекларованою теоретичною складовою, яка не має поки що практичної реалізації. Покриття збитків залізницями України самостійно за рахунок власного прибутку постійно погіршує їх фінансовий стан. У наслідок відсутності збалансованості державного та місцевого бюджетів в сучасних умовах велике значення набуває пошук нових інноваційних проектів, впровадження яких дозволить залізницям України поліпшити фінансовий стан, підвищити заробітну плату працівникам за рахунок зростання продуктивності праці та ефективності перевезень у цілому.

Результати проведеного наукового дослідження дозволили стверджувати, що є два напрямки досягнення поставленої мети: перший – удосконалення діючої структури управління; другий – проведення реформування форми власності державної монополії залізничного транспорту. Саме вони і є метою дослідження наступних розділів дисертації.

У третьому розділі *«Розробка стратегії реформування та реструктуризації залізничного транспорту України»* підкреслено те, що

ринкова трансформація галузі передбачає підвищення ефективності розроблення механізму функціонування галузі та впровадження запропонованого механізму, який наведено на рис. 1. Доведено, що галузь у цілому та підприємства залізничного транспорту зокрема забезпечують вирішення різноманітних загальнодержавних завдань економічного, соціального та політичного характеру, включаючи економічну безпеку держави, зміцнення її обороноздатності і цілісності.



Рис.1. Механізм підвищення ефективності функціонування галузі

Внаслідок цього, підприємства галузі не можуть розглядатися лише як суто комерційні і знаходитися у сфері дії механізмів ринкового регулювання. Це дає змогу стверджувати про необхідність подальшого підвищення ефективності функціонування галузі залізничних перевезень. Одним із основних завдань реформування залізничного транспорту є створення умов для розвитку конкурентного середовища. Доцільність створення нової державної акціонерної компанії є безумовною. Структура управління нею з'явиться на базі реформування та реструктуризації галузі залізничних перевезень.

Доведено, що розширення конкурентного сектора у сфері пасажирських перевезень вимагає державної підтримки у формі адресного субсидування з державного та місцевого бюджетів або зміни форми власності і фінансової відповідальності.

Підкреслено, що рівень конкуренції на ринку пасажирських перевезень можна буде оцінити за складовими якості перевезень, кількості реалізованих проїзних документів, обслуговуванням на вокзалах, харчуванням у поїздах та наданням додаткових сервісних послуг тощо. Для розвитку конкурентного середовища на ринку продажу проїзних документів передбачається розширення агентської мережі, ремонтних підприємств, що дасть можливість забезпечити проведення тендерних торгів на право надання послуг приватним акціонерам.

Створення розвинутого конкурентного середовища залізничних перевезень є метою реалізації першого етапу реформування, і передбачається наступне: доведення частки парку приватних вантажних вагонів до 50 %; розвиток конкуренції у сфері вантажних перевезень; та пасажирських перевезень у далекому сполученні; видача ліцензій на здійснення пасажирських перевезень у приміському сполученні; продаж частини акцій акціонерних товариств, що здійснюють ремонт і технічне обслуговування у сфері залізничного транспорту, приватним інвесторам.

З огляду на зазначену проблему ці пропозиції потребують науково обґрунтованого розроблення алгоритму і на базі нього моделі реформування залізничного транспорту.

У четвертому розділі «Розробка моделі реформування залізничного транспорту» передбачається проведення реформування та реструктуризації структури управління здійснювати у три етапи. Реалізація першого етапу передбачає створення механізму, складовими якого є моделі внутрішнього та зовнішнього ринків (рис. 2).

Пропонується здійснити заходи для забезпечення соціальної стабільності в галузі залізничних перевезень, зокрема розроблено пропозиції відповідно до галузевої програми зайнятості працівників залізничного транспорту. Для забезпечення своєчасності, повноти та правильності виконання різних етапів реформування пропонуються відповідні механізми контролю та управління ходом реформ.

Метою другого етапу є підготовка галузі залізничного транспорту до впровадження конкуренції шляхом організаційно-правового виділення структурних утворень, які здійснюють ті види діяльності, що можуть виконуватись іншими господарськими товариствами, або такі, що є відкритими для конкуренції. Зазначений етап має передбачити заходи для технічного переозброєння галузі. Також створюються організаційно-правові умови для функціонування магістральних локомотивів, що будуть у приватній власності компаній-операторів, та структурні перетворення на підприємствах з ремонту вантажного і пасажирського рухомого складу, колійної техніки і колій, виробництва запасних частин і комплектуючих.

Зазначені структурні утворення та підприємства у процесі реструктуризації та універсализації мають бути виділені в дочірні акціонерні товариства (рис. 3).



Рис. 2. Модель зовнішнього та внутрішнього реформування залізничного транспорту

Метою другого етапу реформ є розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень та здійснення технічного переозброєння галузі на інноваційній основі, де передбачається: завершення процесу перехресного субсидування пасажирських перевезень шляхом реалізації сформованого механізму їх підтримки; завершення виділення структурних утворень, що здійснюють пасажирські перевезення, ремонт технічних засобів для залізничного транспорту, неосновні види діяльності, не пов'язані з перевезеннями, у дочірні підприємства та залежні акціонерні товариства; збільшення

приватного парку вантажних вагонів компаній-операторів, розвиток конкуренції у сфері вантажних перевезень; закупівля парку пасажирських вагонів та пасажирського моторвагонного рухомого складу приватними компаніями з доведенням їх частки до 10 – 15%; розвиток конкуренції у сфері пасажирських, приміських та регіональних перевезень; створення умов та стимулів для подальшого розвитку приватної власності



Рис. 3. Реструктуризація структури управління зовнішнього середовища залізничного транспорту України

на вантажний рухомий склад; створення вертикально інтегрованих залізничних компаній; збереження єдності інфраструктури перевізного процесу у вантажних перевезеннях.

Відкрите акціонерне товариство „УЗ” виконує функції національного перевізника, залишаючись власником інфраструктури, основної частини локомотивного парку та маючи в розпорядженні близько 50 % парку вантажних вагонів.

Науково розроблено та обґрунтовано впровадження у структуру державного управління економікою національного господарства альтернативного сектора що є елементом наукової новизни автора (рис. 4). Створення альтернативного сектора дає підставу до зміни форми власності вантажних та пасажирських перевезень різних сполучень, ремонтного та сервісного секторів залізничного транспорту України.



Рис. 4. Види діяльності процесу моделювання альтернативної системи реформування

З огляду на усі попередні розробки алгоритму проведення реформування було встановлено, що пропозиції розроблені з урахуванням наявності 100 % власності держави.

Відсутність альтернативного погляду на цю багато значущу проблему проведення реформування залізничного транспорту України дає підстави до

твердження, що нині відсутній механізм мотивації праці у сучасних умовах структурних перетворень. За останні роки на залізницях України значно зменшено соціальний пакет, а заробітна плата зростає повільними темпами, що гальмує рівень прожиткового мінімуму працівників. Тому у процесі проведення дослідження було поставлено гіпотезу про необхідність розроблення альтернативного сектора який передбачає впровадження нового, стимулюючого механізму, та дозволяє взаємодіяти природно-монопольному та альтернативному секторам.

Реалізація програми реформування залізничного транспорту, яка в сукупності з розвитком галузі дозволить збільшити вантажообіг до 18 %, буде досягнута шляхом оновлення рухомого складу, підвищення конкурентоспроможності, оптимізації і прискорення руху поїздів, створення високоефективної організаційної структури залізничного транспорту, розширення та залучення додаткових вантажопотоків, скорочення часу транспортування і переробки вантажів, ефективного використання транзитного потенціалу залізничного транспорту та забезпечить потреби в транспортному обслуговуванні розвитку національної економіки, очікуване зростання обсягів ВВП, розвиток вантажоутворюючих галузей.

Здійснення інвестицій в новітні технології та підвищення ефективності мотивації праці дозволить підвищити продуктивність праці за період реформування в 1,6 рази. Це, в свою чергу, надасть можливість скоротити чисельність працівників у галузі на 40 – 50 тис. працівників.

Вивільнення чисельності буде здійснюватись поступово. Найбільший відсоток скорочення чисельності припадає на III етап реформування галузі через виведення зі складу Відкритого акціонерного товариства „УЗ” непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, через поступове роздержавлення конкурентного сектора.

У процесі реформування будуть здійснені радикальні заходи, які спрямовані на скорочення витрат, а саме: впровадження противитратного механізму в усіх ланках господарства, ліквідація збиткових та низькорентабельних видів діяльності, виділення зі складу залізничного транспорту непрофільних виробництв та підприємств тощо.

Реалізація запропонованих теоретичних основ та практичних рекомендацій дозволить зменшити непродуктивні витрати. Найбільше скорочення витрат в абсолютних величинах буде досягнуто наприкінці третього етапу реформування. Запропоновані розрахунки що виконані із залученням сучасного математичного апарату свідчать проте, що економію буде досягнуто за рахунок таких факторів як: скорочення витрат на ремонт і утримання технічних засобів; впровадження ресурсозберігаючого рухомого складу; здійснення структурних перетворень та розмежування експлуатаційної діяльності і ремонту; економія витрат на паливо та електроенергію; оновлення парків локомотивів та вагонів; впровадження енергозберігаючих технологій; підвищення якісних показників використання рухомого складу; впровадження прогресивних технологій, нової техніки; закриття малодіяльних станцій, дільниць та ліній; вдосконалення руху поїздів; впровадження інноваційних технологій; збільшення продуктивності праці; вивільнення чисельності працівників пенсійного віку і тих, які перерозподілені відповідно зміни форми власності.

ВИСНОВКИ

Таким чином, реалізація Програми реформування на залізничному транспорті стимулюватиме перехід на новий рівень його розвитку і буде сприяти зростанню економіки національного господарства в цілому.

1. Вивчено, систематизовано і узагальнено теоретичні підходи щодо особливостей проведення реформування та реструктуризації залізниць світу, які суттєво доповнюють теорію та методологію наукових положень галузевої економіки.

2. Розширено методологію проведення реформування та реструктуризацію залізниць світу з урахуванням особливостей їх роботи у сучасних умовах господарювання, структурних змін, нових структурних перетворень залізничного транспорту.

3. Виявлено переваги та недоліки при вивченні підходів закордонних країн, які вже здійснили процедуру проведення реформування. Вивчено основні особливості проведення структурних перетворень у різних країнах світу та встановлено, що закордонні країни мають дворівневу структуру управління, за рахунок чого витратна складова значно нижча, ніж на українських залізницях.

4. Доведено, що проведення реструктуризації залізниць України є необхідною умовою при здійсненні реформування економіки національного господарства.

5. Результати проведеного аналізу показників роботи залізниць свідчать, що: внаслідок глобальної економічної кризи, яка негативно позначилася на функціонуванні залізниць, спостерігалось загальне скорочення перевезень, яке значно вплинуло на підвищення собівартості перевезень; перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок прибутків вантажних залишається основним механізмом їх фінансування та покриття збитковості; зменшення кількості перевезених пасажирів як соціальний наслідок, пов'язаний зі зниженням рівня доходу населення та потребами у залізничних перевезеннях у цілому. Заробітна плата працівників залізничного транспорту зростає більшими темпами, ніж продуктивність праці, хоча є більш низькою, ніж у промисловості.

6. Дослідженням встановлено, що кількість працівників апарату управління за п'ять років зросла за рахунок скорочення працівників з основної діяльності. Це призводить до підвищення експлуатаційних витрат і пов'язано зі значними змінами у технологічному процесі залізничних перевезень та потребує наукового обґрунтування сталої ситуації.

7. Динаміка доходів від основної діяльності по залізницях зростає, проте зростання експлуатаційних витрат збільшується швидкими темпами. Покриття збитків залізницями України самостійно за рахунок власного прибутку постійно погіршує їх фінансовий стан.

8. Доведено, що підприємства залізничного транспорту забезпечують вирішення загальнодержавних завдань економічного, соціального та політичного характеру.

9. Одним із основних завдань реформування залізничного транспорту є створення умов для розвитку конкурентного середовища в альтернативному секторі. Доцільність створення нової відкритої акціонерної компанії є безумовною, її структура управління з'явиться на базі реформування та реструктуризації галузі залізничних перевезень.

10. Доведено, що розширення конкурентного сектора у сфері пасажирських перевезень вимагає державної підтримки у формі адресного субсидування з державного та місцевого бюджетів або зміни форми власності і фінансової відповідальності.

11. Зміна форми власності та відповідальності передбачає видачу ліцензій на здійснення пасажирських перевезень у приміському сполученні; продаж частини акцій акціонерних товариств, що здійснюють ремонт і технічне обслуговування у сфері залізничного транспорту, приватним інвесторам.

12. Метою другого етапу є підготовка залізничного транспорту для технічного переозброєння, створення організаційно-правових умов для функціонування магістральних локомотивів, що будуть у приватній власності компаній-операторів, та структурні перетворення на підприємствах з ремонту вантажного і пасажирського рухомого складу, колійної техніки і колій, виробництва запасних частин і комплектуючих.

13. Метою реформування та реструктуризації є впровадження конкуренції шляхом організаційно-правового виділення структурних утворень, заходи для технічного переозброєння галузі, умови для функціонування магістральних локомотивів, що будуть у приватній власності компаній-операторів, та структурні перетворення на підприємствах з ремонту вантажного і пасажирського рухомого складу, колійної техніки і колій, виробництва запасних частин і комплектуючих.

14. Зазначені структурні утворення у процесі реструктуризації та універсалізації передбачено виділяти в дочірні акціонерні товариства з повною фінансово-економічною відповідальністю.

15. Відкрите акціонерне товариство „УЗ” виконує функції національного перевізника, залишаючись власником інфраструктури, основної частини локомотивного парку та маючи в розпорядженні близько 50 % парку вантажних вагонів.

16. Реалізація розробленої та запропонованої програми реформування залізничного транспорту в сукупності з розвитком галузі дозволить: збільшити вантажообіг до 18 %, оновити рухомий склад, підвищити конкурентоспроможність залізниць, створити високоефективну організаційну структуру управління залізничним транспортом, здійснювати роботу та взаємодію компаній різних форм власності, які забезпечать: високу якість перевезень вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, високу рентабельність перевезень, низьку собівартість, високу якість перевезень та послуг, які надаються, значне підвищення заробітної плати працівників залізничного транспорту, підвищення продуктивності та мотивації праці за рахунок зміни форми власності.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- статті у наукових фахових виданнях:

1. Сліпченко О.Л. Методологический подход к проблеме проведения реформирования кадров в Украине [Текст] / Л.О. Позднякова, О.Л. Сліпченко // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Карабіна Михайло Туган-Барановський та сучасна економічна наука - № 668 Частина 2., Харків-2005. – С. 221-231.

2. Сліпченко О.Л. Лизинг как способ обновления необоротних средств предприятия [Текст] / О.Л. Сліпченко // Збірник наукових праць Київського університету економіки-технологій транспорту. Серія «Економіка і управління» - Київ: ДЕУТ, 2007. -С. 127-129.
3. Сліпченко О.Л. Корпоративные облигации как финансовый инструмент привлечения инвестиций [Текст] / О.Л. Сліпченко // Збірник наукових праць Київського університету економіки-технологій транспорту. Серія «Економіка і управління» - Київ: ДЕУТ, 2008.- С. 202-204.
4. Сліпченко О.Л. Обґрунтування доцільності інвестиційної привабливості [Текст] / Л.О. Позднякова, О.Л. Сліпченко // Збірник наукових праць Київського університету економіки-технологій транспорту. Серія «Економіка і управління» - Київ: ДЕУТ, 2010. - С. 84-86.
5. Сліпченко О.Л. Теоретичні підходи щодо проведення реформування на залізницях України [Текст] / О.Л. Сліпченко // Вісник ХГНУ - Випуск 767, 2010.- С. 134-137.
6. Сліпченко О.Л. Основні напрямки та особливості проведення реформування залізничного транспорту [Текст] / Л.О. Позднякова, О.Л. Сліпченко // Вісник ХГНУ. - Випуск № 770, 2010. – С. 126-130.
7. Сліпченко О.Л. Реформування залізничного транспорту як засіб розвитку конкуренції [Текст] / О.Л. Сліпченко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). - Випуск 35, 2011. - С. 104 -107.
8. Сліпченко О.Л. Особливості реформування залізничного транспорту [Текст] / О.Л. Сліпченко // Вісник економіки транспорту і промисловості (збірник науково-практичних статей). - Випуск 34, 2011. – С. 56-57.
9. Сліпченко О.Л. Теоретичні та методичні підходи щодо реформування залізничного транспорту [Текст] / О.Л. Сліпченко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління» - Київ: ДЕУТ, 2011. <http://2011.ekuzt.gov.ua/content/teoretichni-ta-metodichni-pidkhodi-shchodo-reformuvannya-zaliznichnogo-transportu>.

-тези доповідей на конференціях:

10. Сліпченко О.Л. Удосконалення структури управління залізничного транспорту / О.Л. Сліпченко // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 68 наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2006. – С. 113.
11. Сліпченко О.Л. Розробка стратегії реформування структури управління залізниць / О.Л. Сліпченко // Збірник матеріалів 68 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 26-27 квітня 2006р. – С. 18.
12. Сліпченко О.Л. Шляхи підвищення ефективності використання трудових ресурсів на залізницях України / О.Л. Сліпченко // Збірник матеріалів 69 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 17-19 квітня 2007р. – С. 87.

13. Сліпченко О.Л. . Передумови реструктуризації залізничного транспорту / О.Л. Сліпченко // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 70 наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2008. – С. 131.
14. Сліпченко О.Л. Розробка стратегії реформування структури управління залізниць / О.Л. Сліпченко // Збірник матеріалів 71 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 22-24 квітня 2009р. – С. 21.
15. Сліпченко О.Л. Шляхи підвищення ефективності використання трудових ресурсів на залізницях України / О.Л. Сліпченко // Збірник матеріалів 72 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 21-23 квітня 2010р. – С. 19.
16. Сліпченко О.Л. Реформування та особливості планування витрат [Текст] / О.Л. Сліпченко // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми економіки і менеджменту» (Львів, 10-12 листопада 2011 р.). - С. 419-421.
17. Сліпченко О.Л. Методичні підходи щодо проведення реформування залізничного транспорту України [Текст] / О.Л. Сліпченко // 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. 93-94.
18. Сліпченко О.Л. Підвищення ефективності ресторанного бізнесу на залізницях [Текст] / О.Л. Сліпченко // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми управління підприємствами торгівлі та ресторанного бізнесу в умовах інноваційного розвитку» (Харків, 19 жовтня 2011р.). - С. 228-229.
19. Сліпченко О.Л. Реструктуризація як фактор підвищення ефективності залізничного транспорту [Текст] / О.Л. Сліпченко // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку підприємств в умовах світової економічної інтеграції» (24-25 листопада 2011 р.). - Частина 1, - Харків-2011. - С. 139-141.

АНОТАЦІЯ

Сліпченко О.Л. «Реструктуризація структури управління 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, МОУ Молодьспорту України, Харків, 2013.

Дисертаційне дослідження присвячено вирішенню проблем реформування залізничного транспорту України у сучасних умовах за рахунок проведення реструктуризації структура управління залізниць, впровадження альтернативного сектору у структуру управління залізничним транспортом, який дозволить реалізувати

інші форми власності, в контексті чого буде вирішено низку економічних та соціальних питань, з метою підвищення ефективності його функціонування у сучасних умовах.

Проведено дослідження реструктуризації залізниць світу, систематизовано передумови та недоліки в існуючих системах управління, що згруповано за обсягом перевезень, внутрішньою та зовнішньою діяльністю залізниць, чисельністю працівників залежно від основної та підсобно-допоміжної діяльності, а також чисельністю апарату управління залізниць залежно від обсягу перевезень, і встановлено, що у цілому по залізницях України як складової національної економіки нерационально використовуються трудові ресурси. Тому було поставлено та вирішено основну мету дослідження, яка полягає в обґрунтуванні теоретичних основ та концептуальних засад щодо удосконалення діючої структури управління, необхідної для формування та реалізації програми реструктуризації залізничного транспорту України в контексті удосконалення економіки національного господарства. На підставі отриманих наукових досліджень було розроблено пропозиції щодо: ліквідації дублюючих функцій у структурі управління; стратегії управління у сучасних умовах; альтернативного сектора управління на макрорівні та впровадження інших форм власності з метою вирішення соціально-економічних наслідків проведення реформування у цілому і реструктуризації структури управління зокрема. Розроблені пропозиції дозволять отримати економічний та соціальний ефекти.

Ключові слова: залізничний транспорт, економічна криза, альтернативний сектор, реформування, функціонально-технологічна структура, реструктуризація структури управління, контингент працюючих, контингент апарату управління, соціальні наслідки реструктуризації, кадровий потенціал, форма власності.

АННОТАЦІЯ

Слипченко А.Л. «Реструктуризация структуры управления железнодорожного транспорта Украины». - На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, МОУ Молодспорт Украины, Харьков, 2013.

Диссертационное исследование посвящено решению проблем реформирования железнодорожного транспорта Украины в современных условиях за счет проведения реструктуризации структуры управления железных дорог, внедрения альтернативного сектора в структуру управления железнодорожным транспортом, который позволит реализовать другие формы собственности, в контексте чего будет решена цепь экономических и социальных вопросов, с целью повышения эффективности функционирования железных дорог Украины в современных условиях.

В работе исследованы теоретические подходы по позиционированию социально-экономической модели в аспекте реформирования структуры управления, а также теоретические основы относительно механизма определения целесообразной структуры управления железнодорожным транспортом Украины на основе сбалансированного учета всех ресурсов, объема перевозок, подвижного состава,

основных производственных фондов по структуре и сбалансированной номенклатуры эксплуатационных расходов.

Проведено исследование деятельности железных дорог Украины как составной части национальной экономики с целью обоснования целесообразности внедрения элементов реформирования и проведён анализ динамики основных показателей работы железнодорожного транспорта. Вследствие полученных результатов обусловлено и научно обосновано теоретические основы концепции принятия решений как совокупности определенных правил и процедур по реализации оперативных, ближних, средних и долгосрочных управленческих решений в текущем периоде, ориентированных на клиента.

Проведено исследование реструктуризации железных дорог мира, систематизированы предпосылки и недостатки в существующих системах управления, сгруппированные по объему перевозок, внутренней и внешней деятельности железных дорог, численностью работников в зависимости от основной и подсобно-вспомогательной деятельности, а также численностью аппарата управления железных дорог в зависимости от объема перевозок, и установлено, что в целом по железным дорогам Украины как составной экономики национального хозяйства нерационально используются трудовые ресурсы. Поэтому была поставлена и решена основная цель исследования, которая заключается в обосновании теоретических подходов и концептуальных основ по совершенствованию действующей структуры управления, необходимой для формирования и реализации программы реструктуризации железнодорожного транспорта Украины в контексте совершенствования экономики национального хозяйства. В данном научном исследовании разработана модель определения и объединения дублирующих функций в действующей структуре управления.

Развиты и углублены теоретико-методические основы исследования процессов реформирования на основании типизации инфраструктуры железных дорог мира. Уточнен категорийный и понятийный аппараты.

Разработаны и научнообоснованы предложения по повышению эффективности проведения процесса реформирования железнодорожного транспорта Украины в контексте реструктуризации структуры управления.

Предложена новая форма в организации отношений в реализации альтернативной структуры управления железнодорожного транспорта Украины, которая построена на принципах ее взаимосвязи.

Впервые изложены теоретические основы и предложена новая форма собственности в контексте современных тенденций и реализации реформирования отрасли. Разработаны предложения по реальному изменению формы собственности отдельных предприятий государственной монополии с целью повышения эффективности работы железнодорожного транспорта Украины и экономики национального хозяйства в целом.

На основании полученных научных исследований были разработаны предложения: по ликвидации дублирующих функций в структуре управления; стратегии управления в современных условиях; созданию альтернативного сектора управления на макроуровне и внедрению других форм собственности с целью решения социально-экономических последствий проведения реформирования в целом и

реструктуризации структуры управления в частности. Разработанные мероприятия позволят получить экономический и социальный эффекты.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, экономический кризис, альтернативный сектор, реформирование, функционально-технологическая структура, реструктуризация структуры управления, контингент работающих, контингент аппарата управления, социальные последствия реструктуризации, кадровый потенциал, форма собственности.

ANNOTATION

Slipchenko AL «Restructuring the management structure of the railway transport of Ukraine». – Manuscript.

Dissertation for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.03 - Economics and National Economy Management - Ukrainian State Academy of Railway Transport, MONmolodsporu Ukraine, Kharkov, 2013.

The thesis is devoted to solving problems of reforming the railway transport of Ukraine in modern conditions by restructuring the management structure of the railways, the introduction of alternative sector management structure rail that will implement other forms of property in the context of what is resolved low economic and social issues in order to enhance its functioning in the modern world.

A study of the restructuring of railways in the world, systematized prerequisites and deficiencies in existing control systems, grouped by traffic volume, internal and external activities of the railways, the number of employees depending on the main and auxiliary-support activities, as well as the number of administrative staff railways depending on traffic and found that in general, the railways of Ukraine, as part of the national economy is inefficiently used labor. Therefore it was delivered and decided that the main purpose of the study is to establish the theoretical foundations and conceptual basis for improving the current governance structure necessary for the development and implementation of the restructuring of the railway transport of Ukraine in the context of improving the economy of the national economy. Based on these research proposals were developed: the elimination of overlapping functions within the management structure, management strategy under current conditions; alternative sector management at the macro level and the introduction of other forms of ownership to address the socio-economic impact of the reform in general, and the restructuring of the management structure in particular. The offers will get economic and social effects.

Keywords: railway transport, economic crisis, alternative sector reform, functional and technological structure, restructuring management structure, contingent workers, contingent administrative apparatus, the social consequences of restructuring, human resources, ownership.

СЛІПЧЕНКО ОЛЕКСІЙ ЛЕОНТІЙОВИЧ

УДК 658.5.012.1

**РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ 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. Грищенко Н.В.

Підписано до друку 15.01.2013р. 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