

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

БАРАШ ЮРІЙ САВЕЛІЙОВИЧ

УДК 656.2.003.1

**РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
В УМОВАХ РИНКУ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий консультант – доктор економічних наук, професор
Кулаєв Юрій Федорович,
Національний авіаційний університет,
професор кафедри економіки

Офіційні опоненти :

- доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія залізничного транспорту, завідувач кафедри менеджменту на транспорті;
- доктор економічних наук, старший науковий співробітник
Пащенко Юрій Євгенович,
Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, завідувач відділу проблем розвитку транспорту і зв'язку;
- доктор економічних наук, старший науковий співробітник
Новікова Алла Михайлівна,
Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут», заступник директора з наукової роботи.

Захист відбудеться 21 березня 2008 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий _____ 2008 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Залізничний транспорт займає провідне місце в забезпеченні потреб виробничої сфери та населення України в перевезеннях. Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні в належному стані всієї матеріально-технічної бази галузі, збереженні низького рівня тарифів на соціально необхідні пасажирські перевезення залишилась. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не надавалися кошти на придбання пасажирського рухомого складу та не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

Подолання кризових явищ в економіці держави, поступове зростання суспільного виробництва, піднесення життєвого рівня населення, здійснення заходів з реструктуризації залізничного транспорту, впровадження Укрзалізницею нових підходів до фінансово-економічної діяльності залізниць дали можливість починаючи з 2000 року збільшити обсяги перевезень, забезпечити стабільну фінансово-економічну діяльність галузі, за короткий термін погасити борги до бюджетів усіх рівнів та з виплати заробітної плати, розпочати відновлення технічних засобів і одночасно вкладати кошти у виробництво та придбання вітчизняної техніки. Як результат, підвищується рівень обслуговування пасажирів: оновлюються вокзали, на деяких напрямках впроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів зі швидкістю до 140 км/год.

Незважаючи на зростання капітальних вкладень, розміри наявних інвестицій недостатні для задоволення потреб технічного переоснащення залізничного транспорту. З 1992 року щорічні потреби в інвестиціях задовольнялись лише на 25-30 %, в результаті чого знос основних виробничих засобів зріс з 38 до 78 % (активної частини 84,4 %), що створює реальну загрозу втрати технологічної стійкості галузі.

Одночасно в Україні почали формуватися ринкові відносини, до яких залізничний транспорт був не зовсім готовий. Відправників вантажів у першу чергу стали турбувати розмір транспортних тарифів, якість збереження вантажів та швидкість їх доставки, а пасажирів – вартість і комфортність перевезень. Але за цими показниками залізничний транспорт поступається автомобільному, тому його частка на ринку транспортних послуг почала зменшуватися.

Галузь стала відчувати значний негативний вплив сил зовнішнього середовища, до яких слід віднести не тільки споживачів транспортних послуг та конкурентів, а також стан економіки, соціально-культурні та політичні фактори, науково-технічний прогрес і законодавчу базу.

Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує

якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основні причини зменшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг такі:

- невідповідність організаційно-правової системи управління залізничним транспортом вимогам ринкової економіки;
- невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам;
- недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;
- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями;
- недостатній рівень мотивації працівників через відсутність чіткого зв'язку між оплатою і результатами праці, низька заробітна плата.
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що не стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту.

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Для цього необхідно впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації (структурної реформи) за умови економічно обґрунтованої моделі реформування.

Дисертаційна робота присвячена розробці концептуальних підходів та нових методик з реформування залізничного транспорту і підвищення ефективності його функціонування в умовах сучасного ринку та самофінансування з одночасним впровадженням антикризових заходів.

У процесі дослідження даної проблеми були використані наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі реформування залізничного транспорту та підвищення його конкурентоспроможності, зокрема О. О. Бакаєва, А. Г. Белової, А. А. Босова, Т. В. Будько, В. Г. Галабурди, В. М. Гурнака, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, В. М. Загорулько, Ю. Ф. Кулаєва, А. Д. Лашко, М. В. Макаренко, А. М. Новікової, Ю. Є. Пашенка, Л. О. Позднякової, А. А. Покотілова, О. М. Пшінька, В. М. Самсонкіна, В. І. Сенько, Є. М. Сича, В. В. Скалозуба, Ю. М. Цветова, І. М. Аксьонова, В. С. Верлоки, М. В. Гненного, О. М. Гненного, О. В. Громова, А. П. Зубка, Т. І. Єфіменко, Г. М. Кірпи, Н. М. Колеснікової, І. П. Корженевича, Ю. О. Кутаха, І. Ю. Левицького, Н. Б. Малахової, Т. А. Мукмінової,

О. В. Нікуліної, О. А. Позднякової, А. А. Смаглія, В. І. Сіракова, Ю. М. Федюшина, О. Ю. Чередниченко та інших.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана відповідно до положень таких документів: Концепції та Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, затвердженої рішенням Колегії Міністерства транспорту України (протокол № 30 від 18.08.98 р.); Указу Президента України від 11.06.98 № 615/98 «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського союзу»; Указу Президента України від 20.04.2000 р. № 603/2000 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 квітня 2000 року «Про стан залізничного транспорту України та заходи щодо його ефективного функціонування»; Концепції політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схваленої розпорядженням КМУ від 05.10.2001 р. № 467-р; Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затвердженої рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. № 764); Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651).

Основні положення дисертаційної роботи були використані в наукових роботах, які виконувала Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за договорами:

«Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом у ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання», номер державної реєстрації 0103U007280.

«Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства», номер державної реєстрації 0103U007781.

«Розробка науково обґрунтованої програми розвитку пасажирського господарства в умовах ринкових перетворень», номер державної реєстрації 0104U008415.

«Проведення наукових досліджень та розробка розділів проекту технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагона», номер державної реєстрації 0105U001795.

«Розробка проекту Державної цільової Програми розвитку залізничного вантажного рухомого складу», номер державної реєстрації 0101U002586.

«Дослідження та науково-технологічне обґрунтування життєвого циклу пасажирських вагонів», номер державної реєстрації 0104U006659.

«Розробка методики з визначення рентабельності пасажирських поїздів (вагонів) у прямому і місцевому сполученні», номер державної реєстрації 0106U002256.

«Розробка методики про порядок ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах та в поїздах», номер державної реєстрації 0106U002255.

«Розробка заходів щодо зменшення дефіциту пасажирських вагонів за рахунок оптимізації КВР, формування та організації руху поїздів».

У вказаних роботах дисертант був науковим керівником, відповідальним виконавцем та автором звітів.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних і методологічних підходів та концептуальних основ з підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в ринкових умовах за рахунок впровадження корпоративної реструктуризації та антикризових заходів.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- аналіз діалектичної сутності управління залізничним транспортом;
- аналіз та узагальнення досвіду реформування залізничного транспорту у країнах Європи та Азії;
- узагальнення досвіду реформування природних монополій в Україні;
- вивчення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно;
- розробка методології вибору оптимальної моделі реструктуризації залізничного транспорту з урахуванням основних факторів, що впливають на його діяльність (місії та цілей; зовнішнього середовища; потенціалу, перспектив та стратегічних альтернатив розвитку галузі);
- визначення та обґрунтування заходів, що передують впровадженню структурної реформи на залізничному транспорті в Україні;
- визначення оптимальних параметрів моделі реформування залізничного транспорту залежно від розподілу функцій державного та господарського управління, етапності та характеристик моделей реформування, доцільності утворення єдиного суб'єкта господарювання;
- аналіз діючого фінансово-економічного механізму роботи галузі;
- обґрунтування та розробка економічного критерію для вибору раціонального варіанта реформування залізничного транспорту;
- розробка принципів реформування організаційних структур залізничного транспорту;
- розробка методики зниження збитковості пасажирських перевезень;
- розробка стратегії раціонального оновлення пасажирського вагонного парку в умовах дефіциту інвестицій.

Об'єкт дослідження – організаційна та виробничо-господарська діяльність залізничного транспорту України.

Предмет дослідження – реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку та самофінансування.

Методи дослідження. Теоретичну і методологічну основу досліджень складають наукові праці і методичні розробки провідних вчених у сфері теорії управління, менеджменту організацій, а також закони діалектики. Для вирішення поставлених завдань використовувалися методи:

- математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту за звітний період;
- математичного аналізу – для визначення закономірностей роботи залізничного транспорту в звітному періоді;
- теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування перспективних даних роботи залізничного транспорту;
- прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для проведення наукових досліджень стосовно визначення оптимальної моделі управління залізничним транспортом;
- імітаційного моделювання – для побудови аналогової та математичної моделі фінансових потоків майбутньої компанії управління залізничним транспортом;
- порівняльного економічного аналізу – для прогнозування перспективних показників роботи нових транспортних структур за різними моделями;
- організаційно-розпорядчий – для побудови організаційних структур управління залізничним транспортом;
- математичного програмування – для вирішення задач інвестування, етапності структурної реформи, оптимізації структури управління, зниження збитковості пасажирських перевезень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку теоретичних основ і методологічних підходів щодо реформування механізму управління залізничним транспортом в умовах ринку, а саме:

вперше:

- розроблено методологію ефективного функціонування залізничного транспорту в умовах ринку за рахунок корпоративної реструктуризації та антикризових заходів, що дозволяє врахувати всі основні чинники, які впливають на діяльність галузі, і вибрати найкращий варіант її перспективного розвитку;
- запропоновані аналогові моделі перетворення структури ринку залізничних послуг з державної природної монополії в певний стан олігополії, за допомогою яких можна визначити ступінь реформування інфраструктури галузі та залізничних перевезень за різними варіантами реформування і вибрати раціональну модель реструктуризації галузі;
- обґрунтовано теоретичні положення стосовно оптимальних параметрів моделі реформування залізничного транспорту (розподіл функцій державного та господарського управління, кількість етапів, організаційна структура та інші), на підставі яких розроблено та запропоновано інтеграційну модель реформування залізничного транспорту України на різних етапах структурної реформи;
- розроблено метод визначення організаційної форми функціональних структур управління залізничного транспорту в умовах ринку та виконано системний розподіл їх на філії, дочірні підприємства або відкриті акціонерні товариства з урахуванням не тільки закінченого технологічного циклу, а й

антимонопольного законодавства, що дозволяє оптимізувати експлуатаційні витрати;

набули подальшого розвитку:

– концептуальні моделі реформування залізничного транспорту країн Європи за рахунок впровадження двох нових моделей – акціонування та виділення, впровадження яких дозволить відповідно або тільки змінити форму власності з державної на колективну (100 % належить державі) без істотних змін у структурі управління, або виділити один з видів перевезень у стан олігополії, залишивши інші у стані монополії;

– метод побудови організаційних структур управління Департаментів (Главків) пасажирських та приміських перевезень, побудованих за продуктовим принципом замість існуючого регіонального, завдяки використанню якого вдалося скоротити ланцюг команд, зменшити ієрархію управлінських рівнів, організувати нові функціональні підприємства та знизити експлуатаційні витрати на пасажирські перевезення;

– теоретико-методологічні основи зниження збитковості пасажирських перевезень у дальньому сполученні, які на відміну від існуючих, враховують усі аспекти організації руху пасажирських поїздів (населеність, композиція та рентабельність поїздів, кільцювання рухомого складу, гнучкі тарифи, наявність пасажирських вагонів у робочому парку і в ремонті) і дозволяють при дефіциті інвестицій та рухомого складу забезпечити перспективні обсяги пасажиропотоків;

удосконалено:

– метод побудови організаційних структур управління компанії інфраструктури та експлуатаційних компаній-операторів за рахунок їх побудови за функціональним принципом, організації на базі структурних підрозділів центрів прибутковості та впровадження додаткових функцій;

– критерій для порівняння між собою різних моделей реформування залізничного транспорту за рахунок додаткового використання на першому етапі методу оцінки інвестиційних проектів та чистого дисконтного доходу, завдяки якому точність вирішення проблеми значно підвищилася, а економічні розрахункові показники перспективної діяльності залізничного транспорту набули свого реального змісту;

– концептуальні підходи до оновлення парку пасажирських вагонів та подовження їх життєвого циклу до 28 років завдяки виконанню капітально-відновлювального ремонту за іспанською технологією, що дозволить отримати суттєву економію інвестицій на закупівлю нового рухомого складу.

Практичне значення одержаних результатів полягає у їх використанні для реформування залізничного транспорту України в умовах ринку, а саме:

– розроблена методика підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах ринку за рахунок впровадження корпоративної реструктуризації та антикризових заходів;

– розроблено дві нові додатково до трьох існуючих моделей реформування залізничного транспорту будь-якої країни, за допомогою яких

можна внести зміни в структуру ринку транспортних послуг та перетворити його з монополії в олігополію;

– розроблено перспективну модель реформування залізничного транспорту України – єдиний суб'єкт господарювання, до складу якого входять функціональні структури як філії, дочірні підприємства та відкриті акціонерні товариства;

– розроблено організаційні структури підприємств Департаменту пасажирських перевезень, побудованих за функціональним принципом;

– розроблено економічний критерій для вибору найкращої моделі реформування залізничного транспорту, за допомогою якого можна прогнозувати економічну діяльність галузі на 10-15 років;

– розроблено методику та алгоритм оптимізації плану формування пасажирських поїздів, за допомогою яких можна мінімізувати витрати на ремонт вагонів, експлуатацію та обслуговування рухомого складу, а також отримати додатковий дохід від впровадження гнучких тарифів на перевезення та додаткових рентабельних поїздів;

– запропонована удосконалена методика визначення оптимального варіанта оновлення парку пасажирських вагонів, завдяки якій обґрунтовано доцільність виконання капітально-відновлювального ремонту вагонів на ВАТ «Дніпровагонрембуд», що дозволяє подовжити життєвий цикл вагона на 23 роки.

Результати досліджень, що запропоновані в дисертаційній роботі, були впроваджені Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в таких науково-дослідних роботах, що виконувалися на замовлення Укрзалізниці :

1. Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання. № ДР 0103U007280. Використана Укрзалізницею при розробці Програми структурної реформи на залізничному транспорті у 2004 році (акт впровадження).

2. Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства. № ДР 0103U007781. Науково-дослідна робота виконана за наказом Укрзалізниці № 31-Ц від 03.02.2003 р. і стосується виділення пасажирського господарства в окрему компанію-юридичну особу.

3. Розробка науково обґрунтованої програми розвитку пасажирського господарства в умовах ринкових перетворень. (Договір з Одеською залізницею). № ДР 0104U008415. Робота виконана в 2005 році. Запропоновані заходи щодо пристосування пасажирського господарства залізниці до сучасних ринкових умов при дефіциті рухомого складу та інвестицій.

4. Проведення наукових досліджень та розробка розділів проекту технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагона. (Договір з Державним науково – дослідним центром залізничного транспорту України). № ДР 0105U001795. Робота

присвячена комплексній проблемі – зниженню збитковості пасажирських перевезень залежно від багатьох впливових чинників.

5. Концепція розвитку швидкісного та високошвидкісного руху в Україні. (Договір з Укрзалізницею). Робота виконана у 2004 році, пройшла експертизу Кабінету Міністрів України і затверджена 31.12.2004 р. (акт впровадження).

6. Розробка проекту Державної цільової Програми розвитку залізничного вантажного рухомого складу. (Договір з Укрзалізницею). № ДР 0101U002586. Робота виконана у 2006 р. (акт впровадження).

7. Дослідження та науково-технологічне обґрунтування життєвого циклу пасажирських вагонів. (Договір з Укрзалізницею). № ДР 0104U006659. Робота виконана у 2004 році. У роботі економічно обґрунтована доцільність виконання капітально-відновлювального ремонту як основного заходу оновлення пасажирського парку (акт впровадження).

8. Розробка методики з визначення рентабельності пасажирських поїздів (вагонів) в прямому і місцевому сполученні. (Договір з Укрзалізницею). № ДР 0106U002256. Робота виконана в 2006 р. У роботі наведено нову методику визначення рентабельності пасажирських поїздів (акт впровадження).

9. Розробка методики про порядок ціноутворення на додаткові послуги, що надаються пасажиром на вокзалах та в поїздах. (Договір з Укрзалізницею). № ДР 0106U002255. Робота виконана в 2006 році. Розроблена методика визначення цін на додаткові послуги, яка дозволяє знизити збитковість пасажирських перевезень за рахунок часткового віднесення витрат з перевезень на собівартість послуг (акт впровадження).

Основні положення дисертаційної роботи були використані автором для написання конспекту лекцій та підготовки практичних занять з дисциплін «Управління конкурентоспроможністю», «Корпоративне управління» та «Основи менеджменту» в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації і пропозиції, а також поняття належать особисто автору і є його науковими розробками. Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо науково-методичних основ управління залізничним транспортом країни і впровадження структурної реформи залізничного транспорту в Україні.

З наукових праць, що виконані у співавторстві, в дисертації використані тільки ті положення та ідеї, які є результатом власної роботи здобувача.

У наукових працях, які надруковані у співавторстві, особистий внесок автора зазначений у списку опублікованих робіт, що поданий нижче.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися на:

– I, II, III, IV, V, VI міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили в Дніпропетровському національному університеті

залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2001, 2002, 2003, 2005, 2006, 2007 роках;

– першій, другій та третій науково-практичних конференціях «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», які проходили в Київському університеті управління і технологій транспорту відповідно у 2003, 2004 та 2005 роках;

– X науково-методичній конференції «Проблеми економічної кібернетики з нагоди 40-ї річниці "Економічної кібернетики" в Україні», яка проходила в Київському національному університеті ім. Т. Шевченка у 2005 році;

– первой и второй международных научно-практических конференциях «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2006 и 2007», м. Судак, червень 2006 та 2007 року;

– II международной научно-практической конференция «Наука в транспортном измерении: пассажирские перевозки», м. Київ, 7-9 червня 2006 року;

– засіданнях міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік і аудит», «Комп'ютерні інформаційні технології», «Прикладна математика» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 17 лютого 2006 р. та 26 квітня 2007 р.

Публікації. Результати дисертації опубліковані в 43 друкованих працях, у тому числі 1 монографія, 13 (у тому числі 4 у співавторстві) статей у наукових фахових журналах, 14 (у тому числі 6 у співавторстві) статей у фахових збірниках наукових праць та 15 (у тому числі 6 у співавторстві) тез доповідей наукових конференцій.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, семи розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг основного тексту – 344 сторінки, у тому числі 46 таблиць, 114 рисунків. Крім того, вступ на 23 сторінках, висновки на 9 сторінках, список використаних джерел, який включає 213 найменувань та 17 додатків на 137 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «*Реформування залізничного транспорту як об'єкт дослідження*» у підрозділі 1.1 розглянута діалектична сутність процесу управління залізничним транспортом, проаналізовано три підходи до управління залізничним транспортом як організацією: процесний, системний та ситуаційний. Для подальших досліджень обрано системний підхід, за яким організація розглядається як сукупність взаємопов'язаних елементів, таких як люди, структури, задачі та технології, які зорієнтовані на досягнення різних цілей в умовах зовнішнього середовища, що постійно змінюється. На прикладі залізничного транспорту проаналізовано три категорії монополій, розподіл на які є досить умовним.

За теорією Долана і Ліндсея розглянута раціональна модель управління

залізничним транспортом. На основі досліджень констатовано, що залізничний транспорт є важливою складовою єдиної транспортної системи України і відрізняється від інших видів транспорту такими рисами: масовість, надійність, регулярність, невелика вартість перевезень, екологічність. Продукція залізничного транспорту домінує у транспортній системі України. Галузь працює досить стабільно і в цілому забезпечує пропускні та провізні здатності для задоволення сучасних потреб у вантажних та пасажирських перевезеннях. Водночас залізничний транспорт має ряд недоліків, які зумовлені застарілими принципами організації та управління, відсутністю конкуренції в галузі, відсутністю бюджетного фінансування та неможливістю залучення приватних інвестицій. Монополізація ринку залізничних транспортних послуг не сприяє підвищенню якості наданих послуг, зниженню витрат та зростанню продуктивності праці.

У підрозділі 1.2 висвітлено проблеми реформування залізничного транспорту у наукових працях провідних вчених та фахівців. Проблема впровадження корпоративної реструктуризації (структурної реформи) залізничного транспорту після прийняття директив Європейського союзу характерна практично для усіх країн Європи з ринковою або перехідною економікою, у яких залізничний транспорт став втрачати свої позиції, конкуруючи з іншими видами транспорту. У країнах Східної Європи і СНД, які переходять чи тільки перейшли до ринкової економіки, втрата залізничним транспортом частки на транспортному ринку ще не набула значних масштабів, проте відсутність реальної підтримки з боку держави призвела до значного старіння основних фондів залізниць. Саме проблема старіння основних фондів спонукала залізничні адміністрації цих країн шукати необхідні кошти на їх оновлення за рахунок удосконалення менеджменту на залізничному транспорті та часткової приватизації його окремих підрозділів, господарств або видів перевезень.

Незважаючи на те що основні положення структурної реформи були розроблені Європейським союзом ще в 1991 році, досі не визначена оптимальна модель реформування залізничного транспорту, доцільність його корпоративізації, організаційно-правова форма нової компанії, форма власності, етапність реформування, взаємовідносини та розподіл функцій. У науковій літературі та розробках ця проблема вирішується за окремими напрямками, а не взагалі й в основному без комплексного економічного обґрунтування.

Проблема структурної реформи в дисертації розглядається одночасно із питаннями беззбиткового функціонування майбутніх компаній-операторів з пасажирських перевезень, компаній інфраструктури залізниць та інших новоутворених структур. Значна увага приділяється заходам, які пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності залізничного транспорту, зменшенням збитковості пасажирських перевезень, оновленням рухомого складу тощо. За всіма вказаними напрямками вивчено позитивний досвід вітчизняних та закордонних науковців, фахівців Укрзалізниці, заводів, конструкторських бюро, науково-дослідних інститутів.

У підрозділах 1.3 – 1.5 зроблено детальний аналіз реформування залізничного транспорту відповідно до вимог директиви 91/440, існуючих моделей реформування залізничного транспорту у деяких країнах Європи, Азії, Америки і в Україні та проаналізовано досвід реформування природних монополій в Україні. На основі викладеного вище було зроблено узагальнюючий висновок про те, що після 1991 року більшість країн, що входять до Європейського союзу, для утворення єдиного транспортного простору та удосконалення роботи залізничного транспорту почали впроваджувати структурну реформу, мета якої – реформування структури управління й зміна форми власності на майно залізниць. Кожна з країн Європи виконувала структурну реформу за своїм планом, враховуючи при цьому національні особливості, політичні інтереси, ступінь розвитку залізничного транспорту, розмір території, протяжність залізничної мережі. Вимоги директиви 91/440/ЄС були для цих країн лише орієнтиром, до якого вони прямували своїм шляхом, гальмуючи або прискорюючи процес реформування. Досі жодна з країн не змогла досягнути оптимальної організаційної моделі реформування залізничного транспорту. Дослідження досвіду реформування залізничного транспорту європейських країн та країн з перехідною економікою за останні десять років вказали на необхідність подальших досліджень з метою розробки, обґрунтування та впровадження оптимальної моделі реформування в Україні.

У другому розділі *«Методика дослідження перспективної моделі реформування залізничного транспорту»* подано загальний алгоритм, за яким слід вирішувати дану проблему (рис. 1).

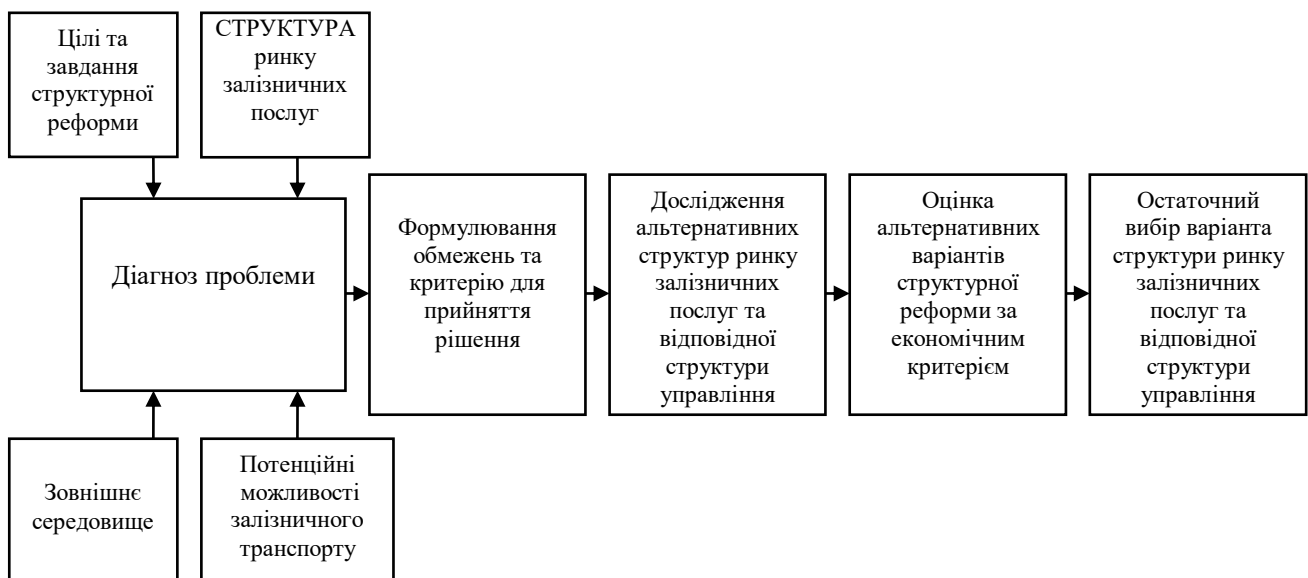


Рис. 1. Етапи вибору раціонального варіанта моделі управління залізничним транспортом

На початку розділу зроблено попередній узагальнюючий аналіз роботи залізничного транспорту і визначено основні причини її неефективності (рис. 2). Далі були проведені дослідження стосовно можливості ефективного

функціонування існуючої структури управління залізничним транспортом без зміни власності на майно залізниць. Це можливо тільки за таких умов: підвищення тарифів на перевезення при обов'язковій переоцінці основних фондів, повній компенсації перевезень пільгової категорії громадян, зменшенні величини дивідендів та наданні державних інвестицій на розвиток залізничного транспорту. В сучасних умовах виконати такі вимоги дуже проблематично, оскільки держава практично не зможе прийняти на себе значну частину витрат, які зараз несе залізничний транспорт. Наприкінці підрозділу подані основні варіанти реформування галуззі



Рис. 2. Основні причини неефективної роботи залізничного транспорту України в умовах ринку

У підрозділі 2.2 досліджено залежність місії залізничного транспорту від умов сучасного транспортного ринку і визначено основні цілі структурної реформи. Під впливом сил зовнішнього середовища місія залізничного транспорту може змінюватися з метою захоплення суміжних секторів транспортного ринку або у зв'язку із запровадженням нових видів транспортних послуг. У роботі наведені нові види місії та основні цілі, які слід впровадити при реформуванні залізничного транспорту.

У підрозділі 2.3 досліджено вплив зовнішнього середовища на діяльність залізничного транспорту. Залізнична монополія є відкритою системою, яка отримує іззовні різні ресурси та переробляє їх на транспортні послуги або інші товари. Будь-які зміни в зовнішньому середовищі прямо або посередньо впливають на його діяльність. Не враховувати ці сили неможливо, оскільки це може викликати негативні наслідки. Проаналізована дія кожної з них на діяльність залізничного транспорту в умовах ринку.

У підрозділі 2.4 зроблено аналіз потенціалу залізничного транспорту України та визначені обсяги необхідних змін на перспективу для підвищення його конкурентоспроможності. З метою спрощення в дослідження

рекомендовано включити три функції – маркетинг, фінанси та операції (виробництво). Результати показали, що Укрзалізниця виконує великий обсяг маркетингових досліджень для того, щоб не тільки покращити показники роботи залізничного транспорту, а й підвищити якість наданих послуг. У цій конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту залізниці України поступово повертають втрачені позиції та виходять на новий якісний рівень.

Залізничний транспорт України для цілей розвитку може мати п'ять джерел фінансування: власні кошти Укрзалізниці, бюджетні інвестиції, кредити банків і міжнародних фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг.

Фінансування за власні кошти Укрзалізниці виконується за рахунок амортизаційних відрахувань та чистого прибутку. Пройшовши у 90-тих роках шлях гіперінфляції, вартість основних фондів Укрзалізниці суттєво знизилася. У результаті частка амортизаційних відрахувань у собівартості перевезень знизилася з 35 до 16 %, що унеможливило нормальне відновлення основних фондів. Другим інвестиційним джерелом є прибуток від вантажних перевезень та підсобно-допоміжної діяльності, який в останні роки почав знижуватися завдяки тому, що темпи зростання витрат перевищують темпи зростання доходів. Фінансування з Державного бюджету повністю відсутнє. Відсутність статусу суб'єкта господарювання не дозволяє Укрзалізниці отримати пільгові кредити міжнародних фінансових організацій, а статутний фонд окремих залізниць – суб'єктів господарювання недостатній для їх отримання. Спільна діяльність залізницями України використовується лише на рівні підсобно-допоміжної діяльності та в невеликих обсягах, а фінансовий лізинг як джерело закупівлі нового рухомого складу застосовується не часто. Для покращення роботи залізничного транспорту України потрібні зовнішні інвестиції, але для залучення приватного капіталу необхідно провести структурну реформу.

Останні дослідження з аналізу потенціалу залізниць України були виконані за окремими видами перевезень та з визначенням необхідної кількості рухомого складу та інвестицій для забезпечення цих перевезень. Результати прогнозних розрахунків з вантажних та пасажирських перевезень були опрацьовані Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за участю автора у 2007 році з використанням даних наукової роботи ДП ДНДЦ Укрзалізниці, яка була виконана у 2005 році. Закінчується підрозділ аналізом існуючої структури управління залізничним транспортом України на кожному окремому рівні.

У підрозділі 2.5 проведено дослідження структури транспортного ринку у взаємозв'язку зі стратегічними моделями реформування залізничного транспорту. Уперше вибір оптимальної моделі реформування залізничного транспорту розглядався не тільки з погляду організаційної структури, а й залежно від радикалізму зміни ринку транспортних послуг. У дисертаційній роботі розглянуто п'ять стратегічних моделей реформування залізничного транспорту, три з яких – розділення, інтеграційна та холдингова систематизовані доктором Ж.-П. Естівалем – президентом Європейської

асоціації залізничників, а ще дві – модель акціонування і виділення запропоновані автором.

Кожна країна обирає свій шлях переходу з початкового стану в ту точку, яка відповідає кінцевій меті реформування. На рис. 3 наведена зміна структури ринку залізничних перевезень за допомогою різних моделей реформування.

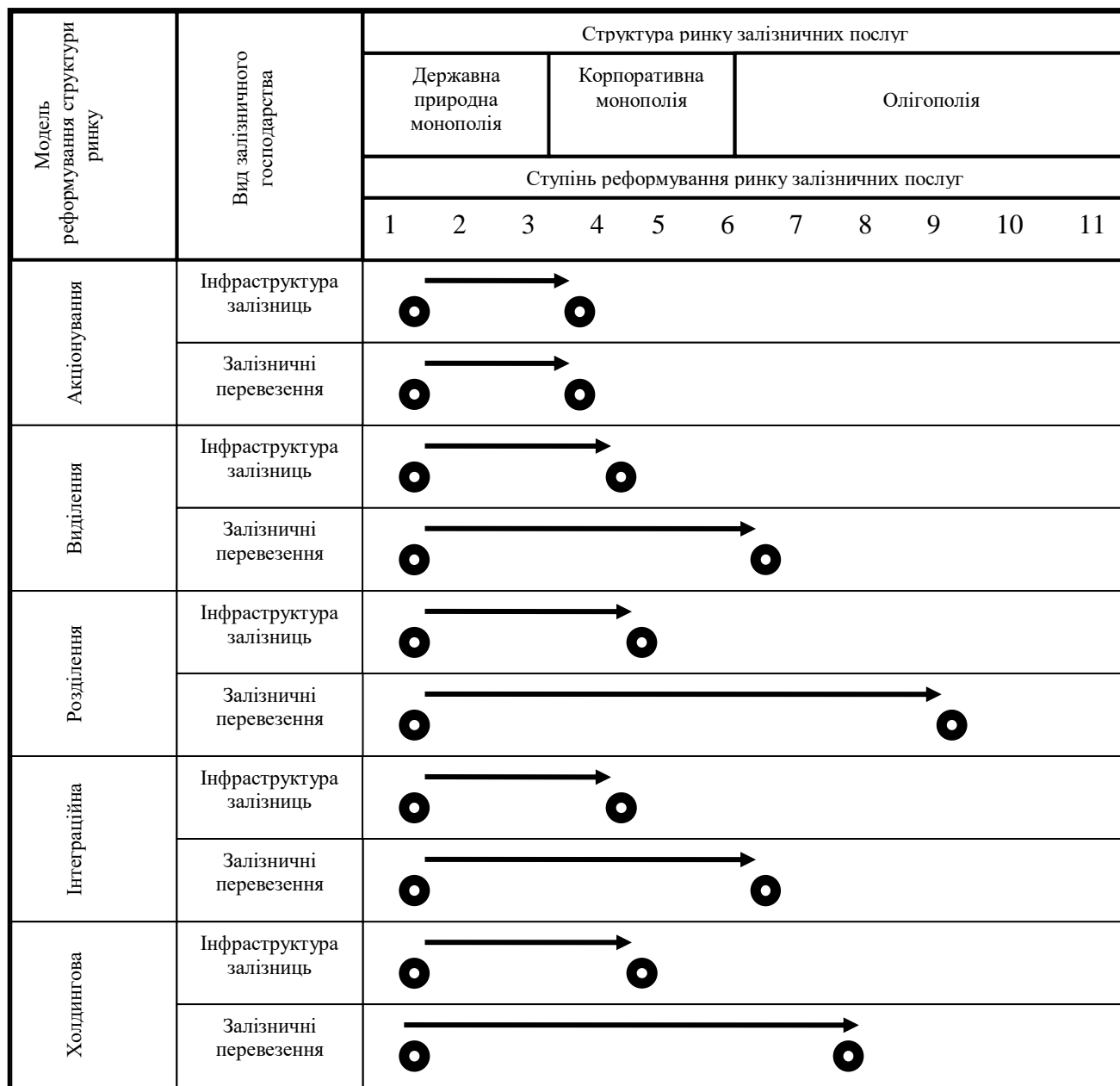


Рис. 3. Схема перетворення структури ринку залізничних послуг з природної монополії в олігополію за допомогою різних моделей

Якщо об'єкт, що досліджується, під час трансформування послідовно у часі проходить однакові фази, то для порівняння різних варіантів структурної реформи можна використовувати інвестиційні економічні критерії.

Наприкінці розділу визначена необхідність впровадження трьох груп заходів (юридичних, організаційних та антикризових) перед реалізацією структурної реформи на залізничному транспорті України.

У розділі 3 «Дослідження оптимальних параметрів моделі реформування залізничного транспорту країни» проведені загальні дослідження за допомогою алгоритму (рис.4).



Рис. 4. Алгоритм вибору оптимальних параметрів моделі реформування залізничного транспорту

Основними принципами впровадження в Україні структурної реформи передбачається: організація нової моделі реформування, відкритий доступ до залізничної інфраструктури, запобігання фрагментації галузі та розпорошенню кваліфікованих кадрів. Для координації діяльності компанії інфраструктури й експлуатаційних компаній-операторів та регулювання між ними нормальних відносин необхідно організувати сильну й незалежну адміністрацію. Разом ці три види структур утворюють об'єднану залізничну систему країни, поруч з якою на ринку транспортних послуг з'являться нові приватні чи колективні компанії перевізників, що складуть конкуренцію державному транспортному сектору.

На перших етапах структурної реформи регламентуючі функції з розподілу пропускної здатності, встановлення плати за виділений за графіком час, ліцензування прав на перевізну діяльність та інше можна передати Міністерству транспорту та зв'язку України, але потім ці функції повинні належати новоутвореній незалежній структурі. Практично в усіх варіантах побудови моделі реформування залізничного транспорту компанія національної інфраструктури та компанії-оператори будуть підпорядковані незалежній адміністрації, тому функції адміністрування та регулювання діяльності залізниць, а також реалізації функцій держави передаються цій адміністрації.

Держава (в особі уряду) має брати на себе відповідальність за ключові напрямки транспортної політики та інвестиційні рішення стосовно національних залізниць, особливо в таких галузях, як: структура перевезень; високошвидкісні пасажирські та вантажні сполучення; експлуатаційна сумісність системи управління рухом поїздів та радіозв'язку; планування та адекватне фінансування необхідного рівня забезпечення перевезень;

формулювання вимог щодо необхідного рівня безпеки руху.

Після того як залізнична діяльність буде поділена на два сектори: монопольний та конкурентний, а на транспортному ринку існуватиме компанія інфраструктури та компанії-оператори, функції державного управління будуть передані Міністерству транспорту та зв'язку, а господарські функції будуть делеговані означеним вище компаніям або їх управлінській компанії.

У підрозділі 3.2 досліджено етапність структурної реформи та її нормативне забезпечення. Реформування залізничного транспорту будь-якої країни відбувається протягом кількох років, послідовно та поетапно. Аналіз структурних реформ, що відбулися та відбуваються у країнах Європи і світу, вказує на загальну закономірність процесів реформування, незважаючи на різноманітність підходів до їх виконання. Закономірність ця зумовлена необхідністю досягнення кількох головних цілей, які повинні реалізовуватися в певній послідовності. Таких головних цілей три: корпоратизація, реструктуризація і розвиток конкурентного ринку перевезень. За такими цілями будується класична модель структурної реформи. При цьому кожній цілі відповідає певний етап корпоративної реструктуризації. Деякі країни приватизацію власності державних компаній, яка відбувається, як правило, на третьому етапі, прискорюють чи навпаки гальмують. В Україні пропонується провести структурну реформу за три етапи. Процесу реформування передують науково-дослідна та значна організаційна робота, яка включає три блоки: юридичні питання; роботи, пов'язані зі структурним перетворенням; роботи з інвентаризації і переоцінки майна, формування статутного фонду, розробка нових тарифів на перевезення. У роботі запропоновані алгоритми організаційних робіт на кожному етапі реформування, окремо по головних управліннях Укрзалізниці, та методика визначення тривалості кожного етапу.

У підрозділі 3.3 досліджені переваги та недоліки п'яти моделей реформування залізничного транспорту. Раніше вже відмічалось, що три моделі визначені на основі досвіду реформування залізничного транспорту у країнах - учасниках або кандидатах на членство в ЄС, а дві запропоновані автором на підставі досліджень, проведених Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту:

- **модель акціонування** (*запропонована автором*) передбачає тільки зміну державної власності на акціонерну. Реформування структури управління не відбувається;
- **модель виділення** (*запропонована автором*) передбачає юридичне виділення одного з видів перевезень в окрему структуру, яка буде працювати як незалежна компанія-оператор;
- **модель розділення** пропонує інституційне розділення операторів інфраструктури та підприємств, які є юридичними особами, не мають над собою управлінської компанії і напряму підпорядковані Міністерству транспорту країни;
- **інтеграційна модель** пропонує організацію окремих компаній-операторів у вигляді дочірніх підприємств, які не є юридичними особами й

підпорядковані управлінській структурі – суб'єкту господарювання;

- **холдингова модель** є результатом поєднання перших двох моделей. У цьому випадку юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їх стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу.

Далі детально описані переваги й недоліки кожної з моделей реформування залізничного транспорту, де і коли їх можна впроваджувати, при цьому наголошується на їх незалежності від площі країни, довжини залізничних колій, політичних поглядів урядів.

У підрозділі 3.4 обґрунтовується доцільність утворення в Україні єдиного суб'єкта господарювання. Нині Укрзалізниця не є суб'єктом господарювання, оскільки не займається господарською діяльністю, а виконує тільки керівну та координаційну роботу. За допомогою методу експертних оцінок було визначено, що для України доцільно утворити організаційну структуру управління залізничним транспортом, яка є єдиним суб'єктом господарювання.

У підрозділі 3.5 були проведені дослідження залежності сумарної величини податків від моделі реформування залізничного транспорту. З цього погляду найвигіднішою є інтеграційна модель з дочірніми підприємствами, які позбавлені статусу юридичної особи.

Наприкінці розділу 3 були визначені оптимальні параметри моделі реформування залізничного транспорту України на різних етапах структурної реформи на прикладі інтеграційної моделі. З метою розмежування функцій державного управління та господарських функцій замість Державної адміністрації залізничного транспорту України пропонується організувати Державний департамент залізничного транспорту у складі Міністерства транспорту та зв'язку України і Державну акціонерну компанію «Українські залізниці» (ДАК «УЗ»), що функціонує як самостійний суб'єкт господарювання. Компанія ДАК «УЗ» створюється у формі відкритого акціонерного товариства. На першому етапі реформування внутрішня структура залізниць, розподіл доходів від перевезень, платежі до бюджетів усіх рівнів залишаються без істотних змін. На другому етапі реформування пропонується утворити нові організаційні структури – функціональні компанії з вантажних перевезень, функціональні філії та дочірні підприємства з перевезення пасажирів у дальньому сполученні та регіональні дирекції з пасажирських перевезень у приміському сполученні. Спочатку компанії з перевезення пасажирів у дальньому та приміському сполученні повинні бути філіями ДАК «УЗ» без права юридичної особи. На третьому етапі реформування (рис. 5) пропонується утворити компанію інфраструктури, компанію-оператор з тяги поїздів, лізингову компанію для забезпечення операторських компаній новим рухомим складом та інші компанії на базі існуючих вагоноремонтних та локомотиворемонтних депо та функціональних підрозділів ДАК «УЗ».

У розділі 4 «Обґрунтування критерію для вибору оптимальної моделі реформування залізничного транспорту країни» запропоновано математичний апарат для порівняння різних варіантів структурної реформи. Для того щоб критерій враховував усі основні чинники, які впливають на вирішення даної проблеми, в роботі використано метод імітаційного моделювання зовнішніх та внутрішніх фінансових потоків.

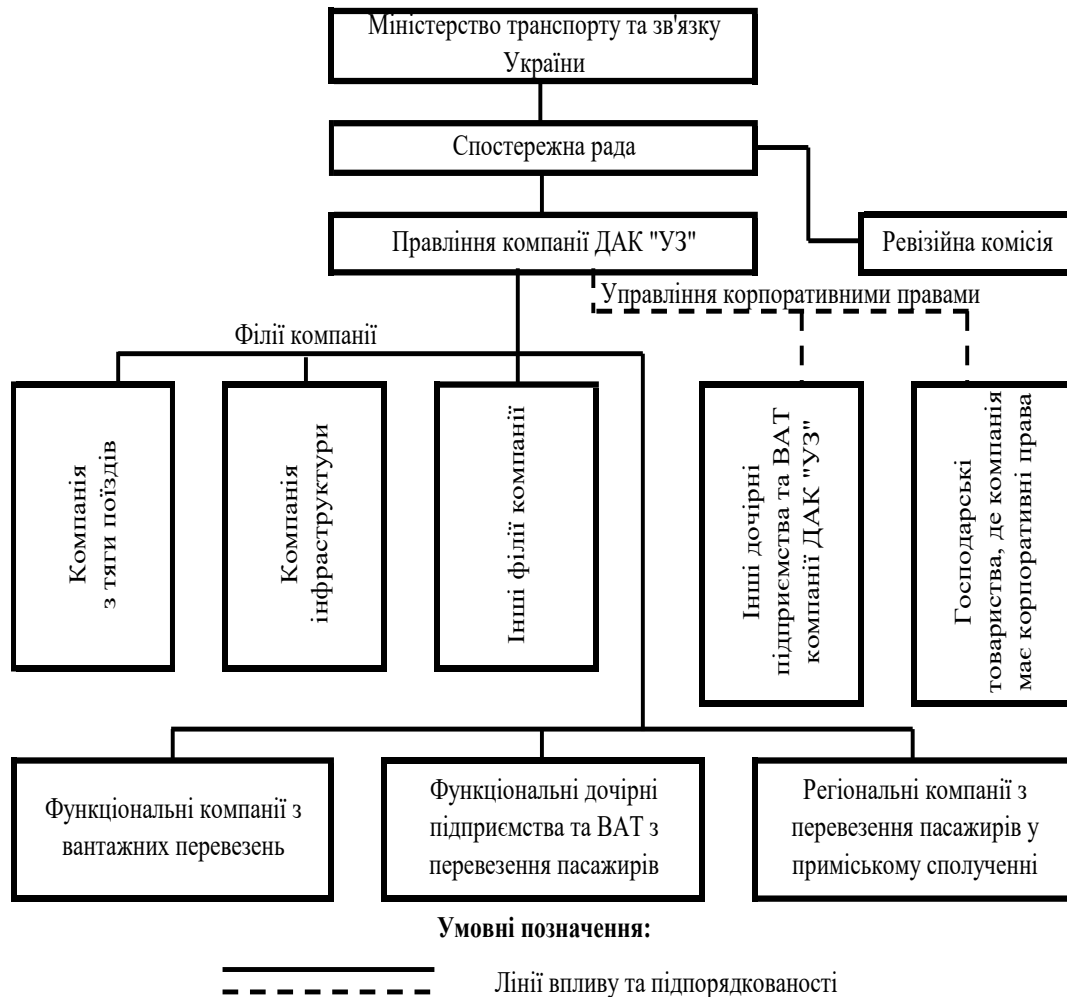


Рис. 5. Структура Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» на третьому етапі реформування

Подальше вирішення цієї проблеми складається з двох частин. Спочатку за допомогою чистого дисконтного доходу (1) розраховуються усі прогностні показники майбутньої структури з урахуванням чинників, які можна оцінити у фінансовому вигляді, а потім за допомогою методів експертної оцінки враховують додаткові обмеження.

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - Z_t) \cdot (1 - \frac{\gamma}{100}) + A_t \cdot \frac{\gamma}{100} - (K_t + Z_t^{\text{opr}} + Z_t^{\text{bk}})}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \max, \quad (1)$$

де ЧДД - чистий дисконтний дохід, грн;

- D_t - річний дохід, що може отримати Укрзалізниця й новоутворені структури від усіх видів діяльності, грн;
- Z_t - річні сумарні витрати Укрзалізниці й нових структур від усіх видів діяльності, грн;
- K_t - річні інвестиції в реформування залізничного транспорту, грн;
- A_t - амортизаційні відрахування, грн;
- $Z_t^{\text{орг}}$ - організаційні витрати на реформування;
- $Z_t^{\text{вк}}$ - витрати на компенсацію, що пов'язані зі звільненням частини працівників;
- γ - величина податку на прибуток, %;
- E_m - модифікована норма дисконту, що обчислюється за формулою
- $$E_m = \frac{1 + E/100}{1 + p/100} - 1$$
- (E - норма дисконту, що дорівнює банківському депозитному відсоткові в національній валюті України; p - прогнозований рівень інфляції, %);
- t - номер розрахункового року: $t = 0, 1, 2, 3, \dots T$ (T - строк проведення структурної реформи).

Розрахунки чистого дисконтного доходу для 6 моделей реформування залізничного транспорту та різних величин модифікованої норми дисконту зведені у табл. 1.

Таблиця 1

Значення чистого дисконтного доходу для різних моделей реформування та різної величини модифікованої норми дисконту

Модель реформування	Значення чистого дисконтного доходу для різних величин E							Рейтинг за $E=0,144$	Рейтинг за середнім E
	0,100	0,150	0,200	0,250	0,300	0,144	Середнє значення E		
Існуюча	-12918,0	-6114,3	-3188,4	-1698,5	-863,0	-6641,5	-4956,5	6	6
Акціонування	-4561,5	-1979,2	-860,5	-288,4	31,0	-2180,2	-1531,5	5	5
Виділення	5306,1	7,7	-1481,1	-1826,5	-1785,8	347,1	44,1	4	4
Розділення	21853,6	5636,8	157,1	-1847,5	-2522,7	6759,1	4655,5	1	1
Інтеграційна	12470,6	2206,8	-1003,0	-2011,4	-2223,5	2893,5	1887,9	3	3
Холдингова	20323,4	5008,6	-121,8	-1968,6	-2566,4	6064,5	4135,1	2	2

Таким чином, за показниками чистого дисконтного доходу найкращою є модель розділення – 6. Але якщо врахувати додаткові чинники, що наведено вище, то слід рекомендувати в Україні спочатку інтеграційну модель реформування залізничного транспорту, а потім (після третього етапу) – холдингову.

У розділі 5 «*Принципи побудови організаційних структур управління залізничним транспортом*» подані дослідження організаційних структур залізничного транспорту на різних рівнях його управління. Спочатку було досліджено види існуючих організаційних структур. За класифікацією вони віднесені до бюрократичних структур дивізійного типу й побудовані за регіональною схемою, яка передбачає розподіл залізниць по регіонах, а потім за видами перевезень (продуктом). Недоліками такої структури управління є велика протяжність ланцюга команд та відсутність госпрозрахунку на рівні окремих організаційних структур (відокремлених підрозділів). У роботі запропонована нова організаційна структура управління залізничним транспортом, що також належить до бюрократичних структур дивізійного типу, але побудована за продуктовим принципом. Сутність цього перетворення полягає у розподілі залізничних компаній за видами перевезень (продуктом), структурні підрозділи яких розташовані у різних регіонах. При цьому ланцюг команд значно скорочується, а структурні підрозділи перетворені на центри прибутковості, що підвищує мотивацію до праці. За таким принципом побудовані усі організаційні структури управління компаній-операторів та компанії інфраструктури.

На прикладі Департаменту з перевезення пасажирів у дальньому сполученні побудовані організаційні структури окремих функціональних компаній, сформованих за технологічним принципом. Для усіх нових організаційних структур зроблено розподіл функцій і майна. Організаційна структура компанії з пасажирських перевезень у дальньому сполученні побудована за двома варіантами: як самостійна юридична особа для моделі виділення, розділення та холдингової; як філія без права юридичної особи для інтеграційної моделі. Для побудови організаційної структури компанії з перевезення пасажирів у приміському сполученні запропоновані модель Дорожнього центру та Департаменту приміських перевезень на трьох етапах реформування.

Розділ 6 «Заходи щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень у дальньому сполученні» дисертаційної роботи повністю присвячено вирішенню питань зниження збитковості пасажирських перевезень та оновлення парку пасажирських вагонів, мета яких – суттєве підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на першому та другому етапах структурної реформи. У рамках цих досліджень Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту під керівництвом автора було виконано низку науково-дослідних робіт за напрямками, які виділені на рис. 6 жирним шрифтом.

У першій частині розділу розглянута проблема зниження збитковості пасажирських перевезень. Для цього розроблено алгоритм, який являє собою комплексну задачу з мінімізації усіх витрат на формування пасажирських поїздів. Для розв'язання цієї задачі як критерій запропонована рентабельність пасажирського поїзда $P_{\text{пн}}$ (2).



Рис. 6. Заходи, що передують впровадженню структурної реформи

$$P_{\text{шп}} = \sum_{t=1}^{K_{\text{гр}}} \sum_{n=1}^{K_{\text{п}}} \left(\frac{D_n^t - B_n^t}{B_n^t} \right) \cdot 100 \rightarrow \max, \quad (2)$$

де:
$$D_n^t = \sum_{\theta=1}^{K_{\text{гр}}} m_{\theta}^n \cdot N_{\theta}^n \cdot R_{\theta}^n \cdot l_n \cdot (\zeta_{\theta}^{\text{кв}} \lambda_{\text{кв}} + \zeta_{\theta}^{\text{б}} \lambda_{\text{б}} + D_{\theta}^{\text{інш}} \lambda_{\text{інш}}),$$

$$B_n^t = B_n^{\text{обс}} + B_n^{\text{експ}} + \sum_{g=1}^4 \sum_{\theta=1}^{\text{інв}} B_{\theta}^g \cdot \beta_{\theta}^g + B^{\text{тб}} \cdot \frac{N_n}{N_{\text{інв}}},$$

де: D_n^t – доходи n -го пасажирського поїзда в період перевезень t , грн;

m_{θ}^n – кількість місць в n -му поїзді у вагоні типу θ ;

N_{θ}^n – кількість вагонів типу θ в n -му поїзді, од.;

R_{θ}^n – прогнозований коефіцієнт населеності вагонів типу θ в n -му поїзді, %;

l_n – кількість поїздів даного номера в обороті;

t – періоди звичайних та інтенсивних перевезень;

n – номер пасажирського поїзда;

θ – тип пасажирського вагона;

$K_{\text{пр}}$ – кількість періодів звичайних та інтенсивних перевезень;

$K_{\text{п}}$ – кількість пасажирських поїздів;

$K_{\text{гр}}$ – кількість груп вагонів типу θ в пасажирському поїзді;

$\zeta_{\theta}^{\text{кв}}$ – ціна квитка у вагоні типу θ n -го пасажирського поїзда, грн;

$\zeta_{\theta}^{\text{б}}$ – ціна комплексу білизни у вагоні типу θ n -го пасажирського поїзда, грн;

$D_{\theta}^{\text{інш}}$ – дохід від інших послуг у вагоні типу θ n -го пасажирського поїзда, що планується на одного пасажера, грн;

- V_n^t – витрати n -го пасажирського поїзда в період перевезень t , грн;
 $V_n^{\text{обс}}$ – витрати на обслуговування n -го пасажирського поїзда, грн;
 $V_n^{\text{експ}}$ – витрати на експлуатацію n -го пасажирського поїзда, грн;
 V_θ^g – витрати на ремонт θ -го пасажирського вагона одним з чотирьох планових видів ремонту, грн;
 β_θ^g – кількість вагонів n -го пасажирського поїзда типу θ , яким було зроблено один з планових видів ремонту (ДР, КР-1, КР-2, КВР);
 $V^{\text{тб}}$ – витрати на реконструкцію або технічне переоснащення деповської ремонтної бази, грн;
 $N_{\text{інв}}$ – інвентарний парк пасажирських вагонів, вагон;
 N_n – кількість вагонів у пасажирському поїзді;
 $\lambda_{\text{кв}}, \lambda_{\text{б}}, \lambda_{\text{пр}}$ – коефіцієнти, що враховують кількість пасажирів, які користуються відповідними послугами.

Значення формули (3) мають сенс тільки при обмеженнях (4) – (6):

$$\text{КПП}^H = \sum_{t=1}^{K_{\text{пр}}} \sum_{n=1}^{K_{\text{п}}} \sum_{\theta=1}^{K_{\text{гр}}} (m_\theta^n \cdot N_\theta^n \cdot R_\theta^n \cdot l_n)_t; \quad (3)$$

$$\text{КПП}(V, n, \bar{K}^*) \geq \text{КПП}^H; \quad (4)$$

$$I = K_{\text{рем}} + K_{\text{тб}} + K_{\text{нв}} + K_{\text{інш}} \rightarrow \min, \quad (5)$$

де: КПП^H - прогнозна кількість пасажирів, яку слід перевести залізничним транспортом у наступному році;

$\text{КПП}(V, n, \bar{K}^*)$ - реалізована в оптимальному плані формування пасажирських поїздів потреба в пасажирських перевезеннях.

I - прогнозний обсяг інвестицій у розвиток пасажирського господарства, грн;

$K_{\text{рем}}$ - прогнозні інвестиції на ремонт та оновлення пасажирських вагонів, грн;

$K_{\text{тб}}$ - прогнозні інвестиції у розвиток технічної бази з деповського ремонту вагонів, грн.

$K_{\text{нв}}$ - прогнозні інвестиції на придбання нових пасажирських вагонів, грн;

$K_{\text{інш}}$ - прогнозні інвестиції на інші витрати пасажирського господарства, що стосуються даної задачі, грн.

Послідовність виконання заходів з комплексного вирішення проблеми підвищення рентабельності й населеності пасажирських вагонів детально описана у роботі. Крім того, побудовано алгоритм та програма рішення задачі оптимізації плану формування поїздів для рівня залізниці та Укрзалізниці у цілому.

У другій частині розділу подані дослідження стосовно вибору оптимального варіанта оновлення парку пасажирських вагонів в умовах дефіциту інвестицій. Оновити пасажирський парк можна за рахунок подовження терміну служби пасажирським вагонам, відновлення неробочого парку та закупівлі нових вагонів. У роботі виконано розрахунок прогнозованої кількості пасажирських вагонів до 2015 року з урахуванням списання, виконання КРП (КВР) та закупівлі нових вагонів Укрзалізницею і приватними компаніями-операторами. Як впливає з розрахунків, на усі прогнозні роки зберігається дефіцит пасажирських вагонів, який поступово зростає через відсутність реальних коштів на оновлення парку і досягає 1 334 вагонів у 2015 році. У цих умовах на перший план постає задача оптимізації оновлення рухомого складу за рахунок подовження терміну служби пасажирських вагонів з 13 до 23 років. Такий ремонт зараз виконується на Дніпропетровському заводі «Дніпровагонрембуд», але вартість цього капітально-відновлювального ремонту вища за інші. Дослідження, які виконувалися за спеціальним економічним критерієм, показали, що з 8 варіантів подовження терміну служби пасажирським вагонам у депо та на заводах України цей варіант найкращий.

У розділі 7 «Економічна ефективність антикризових заходів» розраховано загальний економічний ефект від впровадження заходів, що запропоновані в дисертаційній роботі. Розрахунок цього ефекту зведено в табл. 2. Він складає у пасажирському русі 336 105,2 тис. грн. Аналізуючи величину економічного ефекту від окремих заходів, можна сказати, що найбільшого ефекту в пасажирському русі досягнуто від економії рухомого складу, який було звільнено завдяки впровадженню кільцювання трьох пасажирських маршрутів. Другими за економічністю є заходи з впровадження гнучких тарифів на перевезення у вихідні дні. Останнім часом, завдяки підвищенню цін на автомобільні перевезення, цей метод тимчасово не дає необхідного ефекту.

Найбільш перспективними є заходи з вилучення дуже збиткових та одночасно введення рентабельних пасажирських поїздів, але впроваджувати їх слід поступово, не порушуючи міграцію населення.

Таблиця 2

**Сумарний річний економічний ефект
від зміни організації руху пасажирських поїздів, тис. грн**

Найменування антикризових заходів	Річний економічний ефект, тис. грн
Вилучення дуже збиткових пасажирських поїздів	20 066,1
Впровадження гнучких тарифів	28 922,1
Зміна організації роботи пасажирського рухомого складу	287 117,0
Разом по пасажирському руху	336 105,2

У цілому запропоновані заходи дозволяють знизити збитковість пасажирських перевезень на 5,83 %.

ВИСНОВКИ

За часів планової економіки залізничний транспорт мав чітку структуру управління і займався тільки дозволеними видами перевезень. Збереження вказаної структури в ринкових умовах зумовило появу монопольного утворення для деяких видів вантажних і пасажирських перевезень. Об'єктивні причини гальмування розвитку економіки України призвели до спаду в кілька разів обсягів залізничних перевезень, що негативно позначилося на діяльності Укрзалізниці. Залізниці стали працювати не в оптимальному режимі й втратили частину прибутку від ефекту збільшення обсягів перевезень. До того ж уряд припинив фінансування розвитку залізничного транспорту, а державні організації не в повному обсязі сплачують компенсацію за перевезення пільгових категорій громадян. На тих частках ринку, де залізничний транспорт мусив конкурувати з реформованою структурою автомобільного транспорту, він практично «програв» приміські пасажирські й дрібні вантажні перевезення.

Державна монополія, що не має фінансової підтримки з боку уряду, приречена й потребує негайного ефективного реформування. Закони менеджменту вимагають: у разі змін у зовнішньому середовищі будь-якого підприємства або монополії обов'язково слід реформувати його структуру управління. Проста реструктуризація системи управління залізничним транспортом, що була проведена у 90-х роках ХХ ст., не дала бажаного ефекту. Показники роботи в цій галузі почали зростати, але відсутність інвестицій на оновлення основних фондів призвела до катастрофічного зносу рухомого складу – від 80 до 90 %. Якщо держава не в змозі фінансувати свою залізничну монополію, то потрібні інвестиції іззовні. Для цього в умовах сучасного ринку та дефіциту інвестицій необхідно впровадження структурної реформи, яка передбачає обов'язкову зміну організаційної структури залізничного транспорту, власника майна залізниць та залучення додаткових приватних інвестицій.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми, що виявляється в розробці теоретичних і методологічних підходів та концептуальних основ з підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах ринку та відсутності державних інвестицій за рахунок впровадження корпоративної реструктуризації та антикризових заходів.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. Пошук раціональної моделі управління будь-яким підприємством або монополією передбачає комплексне вирішення таких проблем:
 - 1) відповідність моделі управління організацією стану ринкових відносин та впливу чинників зовнішнього середовища;
 - 2) визначення стану ринкових відносин та перспектив їх розвитку;
 - 3) визначення тенденції розвитку сучасного ринку в даній галузі;
 - 4) визначення конкурентоспроможності підприємства або галузі та тенденцій їх розвитку;

5) визначення антикризових заходів залежно від дії сил зовнішнього середовища.

2. Залізничний транспорт країни працює досить стабільно і в цілому задовольняє зростаючі потреби суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях та попит на пасажирські перевезення. Водночас висока вартість залізничних перевезень, яка значною мірою зумовлюється незадовільним станом інфраструктури та рухомого складу, є досить вагомою складовою витрат як для багатьох українських підприємств, так і для малозабезпечених верств населення. Подальше ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури управління; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху; наданням нових видів послуг й захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування унеможливають вирішення цієї проблеми і призводять до збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки приміських та вантажних перевезень. Для забезпечення розвитку й модернізації залізничної інфраструктури та рухомого складу потрібно залучення коштів третьої сторони – інвестора. Тому впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації (структурної реформи) за умови економічно обґрунтованої моделі реформування є надзвичайно важливим фактором реалізації стратегічних завдань розвитку галузі.

3. Перед впровадженням нової моделі реформування залізничного транспорту слід визначити, за яких обставин існуюча природна монополія може ефективно функціонувати без реформування. Дослідження показали, що це можливо тільки за умов підвищення тарифів на перевезення при обов'язковій переоцінці основних фондів, повній компенсації перевезень пільгової категорії громадян, зменшенні величини дивідендів та наданні державних інвестицій на розвиток залізничного транспорту. Але держава в теперішніх умовах не може повністю виконати перераховані вимоги, оскільки Укрзалізниця є одним з основних постачальників коштів до бюджету країни. Одночасно необхідно враховувати те, що Укрзалізниця прямує до вступу у єдиний європейський транспортний простір і тому мусить виконувати основні вимоги Директиви ЄС 91/440 стосовно припинення субсидування пасажирських перевезень та організації конкурентного середовища в галузі залізничних перевезень. На підставі викладеного можна констатувати, що для підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах ринку в Україні необхідно впроваджувати структурну реформу.

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

кандидатів у члени ЄС:

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

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

3) холдингова модель є результатом поєднання двох попередніх моделей.

5. Вибір найкращої моделі структурної реформи залізничного транспорту запропоновано визначати як планомірне поетапне перетворення залізничного транспортного ринку зі стану природної монополії до стану олігополії. Уперше теоретично обґрунтовано, що кожна з моделей управління залізничним транспортом відповідає конкретному способу організації ринку залізничних транспортних послуг, завдяки яким можна не тільки реалізувати управління галуззю, як це вважалось раніше, а і трансформувати структуру транспортного ринку з монополії в певний стан олігополії,

6. Для визначення оптимальної моделі реформування залізничного транспорту будь-якої країни розроблена методика, яка на відміну від попередніх економічних методик побудована на засадах системного підходу і враховує додатково вплив сил зовнішнього середовища, потенційні можливості залізничної галузі, необхідність зміни її місії, альтернативні варіанти розвитку системи за новим економічним критерієм та попереднє впровадження антикризових заходів.

7. У роботі розглянуто п'ять варіантів моделей реформування залізничного транспорту, три з яких запропоновані Європейським союзом, а дві – автором. Сутність цих моделей полягає у зміні структури управління залізницями з одночасною зміною форми власності з державної на колективну. Між собою моделі відрізняються терміном, ступенем і глибиною проведення реформ. Удосконалено класифікацію європейських моделей реформування залізничного транспорту. Додатково включені дві нові моделі (акціонування та виділення), впровадження яких дозволить відповідно або тільки змінити форму власності з державної на колективну (100 % належить державі) без істотних змін в структурі управління, або виділити один з видів перевезень у стан олігополії, залишивши інші у стані монополії.

8. Розподілу залізничного транспорту на інфраструктуру та експлуатацію передують впровадження окремого обліку витрат на вантажні та пасажирські перевезення, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних та підтримка пасажирських перевезень, зокрема приміських, за рахунок дотацій держави. Перед тим як організувати державні пасажирські експлуатаційні компанії-оператори, потрібно розробити систему антикризових заходів щодо зниження витрат на пасажирські перевезення, підвищення їх рентабельності за рахунок збільшення доходів від розширення транспортних та інших послуг.

9. Уперше розроблено концепцію підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в умовах ринку та самофінансування за рахунок корпоративної реструктуризації та антикризових заходів, яка дозволяє, на відміну від існуючих принципів, врахувати усі основні чинники (раціональне співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур та мірою їх самостійності; етапність структурної реформи та термін її впровадження; досвід реформування залізничного транспорту в інших країнах і особливості національного досвіду; доцільність утворення єдиного суб'єкта господарювання; обсяги податкового тиску), що впливають на роботу залізничного транспорту, і вибрати найкращий варіант його перспективного розвитку.

10. Теоретично обґрунтовано оптимальні параметри моделей реформування залізничного транспорту (розподіл функцій державного та господарського управління, кількість етапів, організаційна структура та інші). На підставі цих досліджень розроблено та запропоновано інтеграційну модель реформування залізничного транспорту України на різних етапах структурної реформи, яка відповідає таким принципам:

- а) збереження залізничного транспорту як єдиного виробничо-технічного комплексу та корпоратизація усіх структур разом;
- б) збереження державного регулювання і контролю за діяльністю залізничного транспорту;
- в) забезпечення керованості, безперебійності, стабільності функціонування залізничного транспорту та безпеки руху поїздів;
- г) безумовне виконання перевезень для державних потреб;
- д) забезпечення безпечного функціонування залізничного транспорту та зниження його впливу на навколишнє природне середовище;
- е) збереження соціального захисту працівників залізничного транспорту.

11. У розділі 2 було доведено, що вибір найкращої моделі реформування є інвестиційною задачею. Цей висновок дозволив для оптимального вирішення проблеми структурної реформи обґрунтувати доцільність використання методів економічної оцінки інвестиційних проектів замість методу експертної оцінки. Для її розв'язання в роботі запропоновано α -метод, який повністю враховує основні впливові чинники, що діють всередині галузі та іззовні. Але фахівці кожної країни можуть поставити низку додаткових обмежень (економічний стан країни; ефективність роботи залізничного транспорту; менталітет країни, місцеві особливості; надійність та поступовість впровадження структурної реформи, соціально-економічні наслідки реформи та інше), які слід оцінювати за допомогою методів експертної оцінки та одночасно з урахуванням чистого дисконтного доходу за попередніми розрахунками.

12. Для управління галуззю запропонована бюрократична структура управління залізничним транспортом у дивізійній формі, але побудована за продуктовою схемою. На першому рівні управління (в Правлінні компанії ДАК «УЗ») знаходяться функціональні Департаменти, спеціалізовані за видами діяльності, які надають різні транспортні послуги (продукти). Їм підпорядковані

функціональні підприємства (компанії), побудовані за технологічним принципом, та дирекції, що територіально розташовані в різних регіонах. Така структура управління дозволяє скоротити ланцюг команд (швидкість проходження команди від першого до третього рівня), підвищити оперативність прийняття управлінських рішень, посилити спеціалізацію і мотивацію праці та отримати ефект від збільшення обсягів наданих послуг.

13. Розроблено принципи визначення організаційних структур, які можна приватизувати, і які не підлягають приватизації на підставі антимонопольного законодавства. Перші трансформуються у відкриті акціонерні товариства, а другі – в дочірні підприємства. Наведено перелік майна, яке доцільно передати новоутвореним структурам для їх ефективної роботи.

14. У дисертаційній роботі досліджені дві значні проблеми, з вирішенням яких можна в умовах дефіциту інвестицій значно знизити збитковість пасажирських перевезень. Перша частина заходів стосується оптимізації організації пасажирського руху за рахунок нового підходу до складання плану формування пасажирських поїздів, друга – оновлення парку пасажирських вагонів за рахунок виконання КВР з подовженням терміну служби до 23 замість 13 років. Для оптимізації організації руху пасажирських поїздів в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій запропоновані: виключення дуже збиткових поїздів з впровадженням на цих маршрутах інших конкурентоспроможних видів транспорту або рухомого складу; впровадження гнучких тарифів за днями тижня; зміна композиції поїзда; кільцювання пасажирських маршрутів та інше. Для оптимального оновлення парків пасажирських вагонів в умовах дефіциту інвестицій у другій частині як альтернатива закупівлі нових вагонів, досліджено впровадження капітально-відновлювального ремонту за різними варіантами, запропонованими науковцями Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту.

15. Економічна проблема – складання оптимального плану формування пасажирських поїздів являє собою комплексну задачу, на раціональне вирішення якої впливають не тільки об'єктивні (населеність, рентабельність, композиція поїзда, схема підв'язки рухомого складу в загальному обороті, гнучкі тарифи, наявність необхідної кількості пасажирських вагонів заданого типу в робочому парку, потужність ремонтної бази та величина обмежених коштів на позначені вище витрати), а й суб'єктивні чинники – рівень кваліфікації спеціалістів, що складають плани формування. Для усунення суб'єктивних факторів та мінімізації витрат на пасажирські перевезення запропонована комплексна методика оптимізації плану формування пасажирських поїздів, що побудована за загальним алгоритмом, критерієм (2) з урахуванням обмежень (3)-(5) та використанням ПЕОМ, мета якої оперативно впливати на процес пасажирських перевезень за періодами року та свят, залежно від щоденної наявності пасажирських вагонів у робочому парку та за умови мінімізації витрат на перевезення. У роботі визначено головні чинники проблеми, наведені нові варіанти постановки задачі складання планів

формування на рівнях залізниць і Укрзалізниці в цілому. Запропоновано математико-економічну модель, необхідну для вирішення задачі розробки оптимального плану, що відповідає заданому рівню інвестування.

16. Запропонована методика вибору оптимального варіанта подовження терміну служби пасажирських вагонів враховує не тільки витрати на ремонт пасажирських вагонів протягом життєвого циклу, а також витрати на підсилку вагонів в інше депо або завод для виконання капітально-відновлювального ремонту та втрачений дохід від перевезень пасажирів у зв'язку з різним простоем вагонів у ремонті. Для порівняння варіантів оновлення інвентарного парку пасажирських вагонів слід використовувати спеціальний критерій та обмеження до нього, головним з яких є вікова структура парку.

17. Сумарний економічний ефект від антикризових заходів, запропонованих у дисертаційній роботі, складає у пасажирському русі 336 105,2 тис. грн. Аналізуючи величину економічного ефекту від окремих заходів, можна сказати, що найбільший ефект у пасажирському русі досягнуто від економії рухомого складу, який було звільнено завдяки впровадженню кільцювання трьох пасажирських маршрутів. Але цей метод організації руху пасажирських поїздів не можна часто використовувати, бо він має істотні обмеження. Другими за економічністю є заходи з впровадження гнучких тарифів на перевезення у вихідні дні. Найбільш перспективними є заходи з виключення дуже збиткових та одночасно введення рентабельних пасажирських поїздів, але впроваджувати ці заходи слід поступово, не порушуючи міграцію населення.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ Монографії

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.

Статті в наукових фахових виданнях

2. Бараш Ю. С. Стратегія розвитку вагоноремонтної бази України на найближчі роки // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 1. – С. 47-48.
3. Романко В. І., Бараш Ю. С. До проблеми впровадження вантажних вагонів нового покоління // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 5. – С. 10-11.
Особистий внесок: принципи та методика оновлення вагонного парку, розрахунок перспективної кількості закупівлі нових вагонів та виконання КВР.
4. Бараш Ю. С. Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 6. – С. 38-40.
5. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.

6. Бараш Ю. С. Принципи побудови структури управління залізничним транспортом // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 3. – С. 66-68.
7. Бараш Ю. С. Вплив зовнішнього середовища на залізничний транспорт // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 5. – С. 19-21.
8. Бараш Ю. С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 19-21.
9. Бараш Ю. С. Монополії на транспорті та можливі шляхи їх реформування // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 2. – С. 76-78.
10. Босов А. А., Бараш Ю. С. Рациональная последовательность инвестирования // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 3. – С. 76-82. **Особистий внесок:** алгоритм вирішення задач перспективного інвестування антикризових заходів у пасажирському русі.
11. Босов А. А., Бараш Ю. С., Мухіна Н. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 1. – С. 14 – 19 . **Особистий внесок:** алгоритм вирішення проблеми вибору оптимального варіанта перспективного розвитку залізничного транспорту.
12. Бараш Ю. С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничні перевезення без зміни власності на майно // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 3. – С. 70-72.
13. Бараш Ю. С. Види нових організаційних структур з управління залізничним транспортом в Україні та основні принципи їх побудови // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 5. – С. 49-53.
14. Легенький Г. М., Пшінко О. М., Бараш Ю. С. Джерела фінансування діяльності залізничного транспорту України // Залізничний трансп. України. – 2007. – № 4. – С. 28-29. **Особистий внесок:** аналіз фінансування діяльності залізничного транспорту України за 1991 – 2007 роки.
15. Бараш Ю. С. Некоторые экономические проблемы развития вагонного хозяйства в рыночных условиях // Економіка: проблеми теорії та практики: Міжвузівський зб. наук. пр. – Д.: Наука і освіта, 2000. – Вип. 14. – С. 81-88.
16. Бараш Ю. С., Романко В. І. Прогнозування обсягів перевезень вантажів залізницями України до 2010 року // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2002. – Вип. 130. – С. 112-117. **Особистий внесок:** методика прогнозування вантажних перевезень.
17. Остапюк Б. Я., Бараш Ю. С. Проблема обновления парка пассажирских вагонов // Вісн. Харк. нац. ун-ту: Економічна серія – Х., 2002. – Вип. 565. – С. 88-91. **Особистий внесок:** вирішення проблеми оновлення пасажирського рухомого складу в умовах дефіциту інвестицій.
18. Бараш Ю. С. Основні тенденції та умови розвитку європейських залізниць // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2003. – Вип. 183. – С. 567-573.

19. Бараш Ю. С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 158-162.
20. Бараш Ю. С. Реформування пасажирського господарства залізничного транспорту України // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій трансп. Сер.: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2003. – Вип. 3. – С. 74-80.
21. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій транспорту: Сер.: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004. – Вип. 6. – С. 195-200.
22. Бараш Ю. С. Стратегічні альтернативи розвитку структурної реформи залізничного транспорту // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 2005. – Вип. 11. – С. 11-17.
23. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 9. – С. 208-213.
24. Бараш Ю. С., Скалозуб В. В. Методика складання оптимального плану формування пасажирських поїздів // Економіка: проблеми теорії та практики. Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2005. – Вип. 205, т. 4 – С. 1186-1198. **Особистий внесок:** методика та алгоритм розробки оптимального плану формування пасажирських поїздів для зниження збитковості пасажирських перевезень.
25. Скалозуб В. В., Бараш Ю. С., Землянов В. Б., Салтисюк О. В. Задачі оптимального планування та управління нелінійними економічними процесами організації перевезень залізничним транспортом України в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій // Моделі управління в риночній економіці: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. Ю. Г. Лысенко. Спец. выпуск. Т. 2. – Донецк: Из-во ДонНУ, 2005. – С. 298-307. **Особистий внесок:** алгоритм вирішення проблеми оптимального формування пасажирських поїздів в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій.
26. Бараш Ю. С. Стратегія раціонального оновлення пасажирського вагонного парку в умовах дефіциту інвестицій // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 10. – С. 130-140.
27. Скалозуб В. В., Бараш Ю. С., Вишнякова І. М. Удосконалення методу оптимізації плану формування пасажирських поїздів з урахуванням обсягів інвестицій // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 12. – С. 249-255. **Особистий внесок:** алгоритм розробки нових моделей раціонального формування пасажирських поїздів в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій.
28. Бараш Ю. С., Карась О. О. Принципи побудови організаційної структури

управління пасажирським господарством на різних етапах структурної реформи Укрзалізниці // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – Вип. 15. – С. 225-232. **Особистий внесок: методика розподілу організаційних структур пасажирського господарства на функціональні компанії за технологічним принципом та з урахуванням антимонопольного законодавства.**

Тези доповідей

29. Бараш Ю. С., Романко В. І. Раціональне співвідношення між капітально-відновлювальним ремонтом вантажних вагонів та їх закупівлею // Тези доп. 2-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. держ. техніч. ун-т залізн. трансп. – Д., 2002. – С. 27-28. **Особистий внесок: методика прогнозування вантажних перевезень.**
30. Бараш Ю. С. Досвід європейських країн щодо реформування структури управління залізничним транспортом // Тези доп. 3-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2003. – С. 49-50.
31. Бараш Ю. С., Романко В. І. Вплив ринкових чинників зовнішнього середовища на раціональний розвиток вагонного господарства // Тези доп. 3-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2003. – С. 50-51. **Особистий внесок: методика реформування структури управління залізничним транспортом.**
32. Остапюк Б. Я., Бараш Ю. С. Потреба у планових видах ремонту пасажирських вагонів на прогнозні роки // Тези доп. 3-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2003. – С. 79-80. **Особистий внесок: методика розрахунку потреби в планових видах ремонту, КВР та закупівлі нових вагонів на прогнозні роки.**
33. Бараш Ю. С. Реформування пасажирського господарства України // Тези доп. першої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління». Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2003. – С. 69-70.
34. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України // Тези доп. другої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління». Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2004. – С. 69-70.
35. Бараш Ю. С. Антикризове управління на залізничному транспорті // Тези доп. 4-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2005. – С. 17-18.
36. Бараш Ю. С. Варіанти зміни структури ринку залізничних перевезень в Україні // Тези доп. третьої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи

- розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління». Сер.: Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2005. – С. 22-23.
37. Скалозуб В. В., Бараш Ю. С., Салтисюк О. В. Задачі оптимального планування та управління нелінійними економічними процесами організації перевезень залізничного транспорту України в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій // Тези доп. 10-ї наук.-метод. конф. «Проблеми економічної кібернетики з нагоди 40-ї річниці "Економічної кібернетики" в Україні» / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2005. – С. 92-93. **Особистий внесок:** алгоритм вирішення проблеми оптимального формування пасажирських поїздів в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій.
 38. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом в умовах сучасного ринку // Тези доп. 5-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – С. 8-9.
 39. Бараш Ю. С. П'ять моделей управління залізничним транспортом України // Тезиси докл. междунар. науч.-практ. конф. «Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2006», м. Судак, 20-22 червня 2006 року / КУЕТТ. – Судак, 2006. – С. 8.
 40. Бараш Ю. С. Заходи щодо зниження збитковості пасажирських перевезень // Тезиси докл. 2-й междунар. науч.-практ. конф. «Наука в транспортном измерении: Пассажи́рские перевозки», м. Київ, 7-9 червня 2006 року / ДП ДНДЦ. – К., 2006. – С. 47.
 41. Бараш Ю. С. Принципи реформування пасажирського господарства Укрзалізниці // Тези доп. 6-ї міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2007. – С. 107.
 42. Бараш Ю. С., Карась О. О. Реформування пасажирського господарства Укрзалізниці на різних етапах структурної реформи // Тези доп. 6-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2007. – С. 108. **Особистий внесок:** методика побудови функціональних підприємств Департаменту пасажирських перевезень.
 43. Пшінко О. М., Бараш Ю. С. П'ять джерел фінансування діяльності залізничного транспорту України // Тезиси докл. междунар. науч.-практ. конф. «Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ-2007», м. Судак, 19-22 червня 2007 року / КУЕТТ. – Судак, 2007. – С. 123. **Особистий внесок:** аналіз джерел фінансування Укрзалізниці.

АНОТАЦІЯ

Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку.

Дисертація у формі рукопису на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку, Харків, 2008.

Дисертація присвячена дослідженню проблеми реформування залізничного транспорту України в умовах ринку, дефіциту інвестицій та інтегрування у європейський транспортний простір з метою підвищення ефективності його функціонування і конкурентоспроможності. У роботі розглянуті питання діалектичної сутності проблеми реформування залізничного транспорту країни та наукові праці вчених та фахівців. Досліджено існуючі моделі реформування залізничного транспорту. Розроблено алгоритм проведення досліджень та методика оптимізації вибору моделі реформування залізничного транспорту. Розглянуто альтернативні варіанти розвитку транспортного ринку та відповідні їм моделі реформування галузі. Визначено раціональне співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур та ступенем їх самостійності. Запропоновані дві нові моделі реформування транспортної галузі, досліджена можливість їх використання та трьох європейських моделей в Україні. Визначено основні напрямки структурної реформи. Обґрунтовано використання нового економічного критерію для вибору найкращої моделі реформування залізничного транспорту. Запропоновано нові принципи побудови бюрократичних організаційних структур залізничного транспорту дивізійного типу за продуктовою схемою. Розроблено антикризові заходи для зниження збитковості пасажирських перевезень, які передують або виконуються на першому етапі структурної реформи. Розрахована економічна ефективність запропонованих заходів.

Ключові слова: конкурентоспроможність, структурна реформа, модель реформування залізничного транспорту, компанія-оператор, компанія інфраструктури, природна монополія, олігополія, план формування поїздів, антикризові заходи, капітально-відновлювальний ремонт.

АННОТАЦИЯ

Бараш Ю. С. Реструктуризация железнодорожного транспорта Украины в условиях рынка.

Диссертация в форме рукописи на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи, Харьков, 2008.

Диссертация посвящена исследованию проблемы реформирования железнодорожного транспорта Украины в условиях рынка, дефицита инвестиций

и интегрирования в европейское транспортное пространство с целью повышения эффективности функционирования и конкурентоспособности.

В работе рассмотрены вопросы диалектической сущности проблемы реформирования железнодорожного транспорта страны, изучены научные труды ученых и специалистов в области управления транспортом, повышения эффективности его работы и конкурентоспособности. Проведены исследования моделей реформирования железнодорожного транспорта в странах Европы и Азии, а также изучены требования ЕС к построению новых организационных структур управления железнодорожным транспортом любой страны. Проанализирована деятельность естественных монополий в Украине.

Изучена возможность эффективного функционирования существующей структуры управления железнодорожной отраслью без изменения собственности на ее имущество. Сделан вывод о том, что это возможно при существенном повышении тарифов, полной компенсации стоимости перевозок льготной категории граждан, уменьшении величины дивидендов в пользу государства и выделении инвестиций на развитие железнодорожного транспорта в необходимом количестве. Однако в современных условиях выполнить эти требования правительство не сможет.

Разработаны алгоритм проведения исследований и методика оптимизации выбора модели управления железнодорожным транспортом в условиях современного рынка и дефицита инвестиций. Даны предложения по изменению миссии железнодорожной транспортной отрасли, изучено влияние внешней среды на ее деятельность, проанализирован потенциал и возможные перспективы развития грузовых и пассажирских перевозок и обеспеченность их подвижным составом. Проанализированы существующие источники финансирования железнодорожного транспорта. Их явно недостаточно для его эффективной работы. Необходимы инвестиции извне, а для этого следует организовать Государственную акционерную компанию, 100 % акций которой сначала будет принадлежать правительству.

Рассмотрены альтернативные варианты развития транспортного рынка железнодорожных перевозок и соответствующие им модели реформирования отрасли. Для дальнейших исследований предлагается сравнивать между собой пять моделей реформирования железнодорожного транспорта, две из которых предложены впервые. Теоретически обосновано, что каждая из моделей соответствует конкретному способу организации рынка железнодорожных услуг и с их помощью можно трансформировать структуру транспортного рынка из монополии в определенное состояние олигополии. Рассмотрены мероприятия, которые необходимо выполнить до и на первом этапе структурной реформы.

Определено рациональное соотношение между влиянием государства на деятельность транспортных структур и степенью их самостоятельности. Разработана этапность проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте. Изучены недостатки и преимущества всех моделей реформирования железнодорожного транспорта, исследована возможность их

применения в Украине. Определена целесообразность организации вместо шести железных дорог единого субъекта хозяйствования и оптимальная форма его налогообложения. Определены основные направления структурной реформы в Украине.

Обосновано применение для выбора наилучшей модели реформирования железнодорожного транспорта критерия, который вначале с помощью дисконтного метода учитывает влияния основных факторов в стоимостном виде на деятельность железнодорожного транспорта, а потом с помощью методов экспертной оценки учитывает дополнительные ограничения.

Предложены обобщающие принципы построения бюрократических организационных структур железнодорожного транспорта дивизионного типа по продуктовой схеме с организацией в них центров прибыльности для всех видов компаний. На примере пассажирской компании по перевозке пассажиров в дальнем сообщении построены организационные структуры управления.

Разработаны антикризисные меры по снижению убыточности пассажирских перевозок за счет кольцевания пассажирских маршрутов, исключения убыточных поездов, изменения композиции поезда, применения гибких тарифов на перевозки, оптимизации плана формирования поездов, регулирования плановых видов ремонта и КВР в рабочем парке пассажирских вагонов с одновременной минимизацией затрат на перечисленные мероприятия. Рассчитана экономическая эффективность предлагаемых антикризисных мероприятий отдельно по видам перевозок.

Ключевые слова: Конкурентоспособность, структурная реформа, модель реформирования железнодорожного транспорта, компания-оператор, компания инфраструктуры, естественная монополия, олигополия, план формирования поездов, антикризисные мероприятия, капитально-восстановительный ремонт.

ANNOTATION

Barash Yu. S. Restructuring Ukrainian Railway Transport under Market Conditions.

The dissertation thesis (manuscript) for the degree of the Doctor of Econ. Science in speciality 08.00.04 – the Economics and the Management of enterprises (transport and communications). Ukrainian State Academy of the Railway Transport of the Ministry of Transport and Communications. Kharkov, 2008.

The thesis is devoted to the research of the management problems in the railway transport of Ukraine under modern market conditions taking into consideration the lack of investments in the process of its integration on the territory of Western Europe with the aim of its efficiency and competitive ability increase.

The problems of dialectical key meaning of reforming railway transport of the country, scientific works of scientists and specialists in railway transport management, ways of its efficiency and competitiveness increase are considered in the given work. The models of reforming railway transport in Europe and Asia as well as EU standards to the formation of new organizational structures in railway

transport management of any country have been examined here. The activity of natural monopolies in Ukraine is also analyzed.

The algorithm of research conducting and methods of model management choice in modern market conditions with the lack of investments has been developed. Some suggestions have been offered for the change of the railway transport mission. The influence of the environment on the transport activity, its potential and possible prospects of freight and passenger transportation as well as rolling stock provision are analysed here. The alternative ways of railway transport market development and corresponding models of its reforming considered. The measures, which fulfilment should be done in advance and at the first stage of the reform, are considered too.

The rational correlation between state influence on transport structures and the level of their independence is determined here. The staged method of structural railway transport reform is developed. The two new models of the transport branch reforming have been suggested as well as the possibility of their application together with other three models that are used in EU countries. The expediency of a unified economic subject formation in Ukraine and the optimum way of its taxation have been determined here. The main directions of structural reform of the branch in Ukraine have been determined too.

The use of the criteria for the choice of the optimum model of reforming railway transport has been justified, which, initially, with the help of discount method, takes into account the influence of the main factors in a worth way on the railway transport activity, and then, with the help of methods of expert evaluation, considers additional limitations, are considered.

The integrating principles of bureaucratic organizational structures of railway transport divisions have been suggested on the basis of food scheme with profit centres organization for all types of companies. The management organizational structures were built up on the basis of long distance passenger service company as an example.

The anti-crisis measures have been developed against passenger service non-profitability thanks to route circulating, unprofitable trains' elimination, and train composition change, flexible tariffs implementation, the plan optimization of trains' formation, regulation of planned types of repair works and overhaul reconditioning in working depots of passenger cars with simultaneous minimization of expenditures for above mentioned works. The economic efficiency of suggested anti-crisis measures has been calculated for each type of transportation separately.

Key words: competitiveness, structural reform, model of reforming railway transport company-operator, company of infrastructure, natural monopoly, oligopoly, trains formation plan, anti-crisis measures, overhaul reconditioning.

БАРАШ ЮРІЙ САВЕЛІЙОВИЧ
РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
В УМОВАХ РИНКУ

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Відповідальний за випуск О. В. Гоц
Підписано до друку 08.01.2008 р.
Формат 60x84/16. Папір для множних апаратів. Ризограф.
Ум. друк. арк. 1,77. Обл.-вид. арк. 1,85.
Тираж 100 пр. Зам. № 34.

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна

Свідоцтво ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії
49010, Дніпропетровськ, 10, вул. Лазаряна, 2,
www.diitrvv.dp.ua, admin@diitrvv.dp.ua