

4 Г.Д. Ейтутіс Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць // Економіка. – 2007. - №5. – С. 38-39.

5 В.В. Корнієнко, В.В. Козак, Г.М. Легенький, А.Д. Лашко, О.М. Пшінько, Ю.С. Бараш Особливості структурної реформи

залізничного транспорту України // Залізничний транспорт України. - 2007. - №5. – С. 3-9.

6 <http://www.uz.gov.ua>

7

<http://www.epravda.com.ua/publications/491339162b3fe/>

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК: 658.23:656.2

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ХОЛДИНГОВОЇ КОМПАНІЇ ЯК ЗАСІБ СТВОРЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки і впровадження нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтована необхідність створення Державної холдингової компанії „ Українські залізниці “, розглянуто її складові елементи.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення.

На даний час залізниці працюють рентабельно і в основному забезпечують потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Однак стан їх виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг і вже найближчим часом стримуватимуть подальший соціально-економічний розвиток країни [1-2].

Таким чином виникає питання: чи будуть впроваджуватися в діяльність залізничного транспорту України нові ефективні моделі його управління, які отримали розвиток у розвинутих країнах, чи будуть створюватись знов моделі управління, що базуються на безвідповідальності та розкраданні державної власності?

Спроби пошуку в українській та закордонній галузевій практиці корисних і практичних методів побудови ефективної моделі управління, у зв'язку з недостатнім обліком особливостей вітчизняної економіки, а також особливостей залізничної галузі нашої країни, що виражаються в складній структурі взаємостосунків господарюючих суб'єктів, відносин власності, державного регулювання, територіальних масштабів і діючого недосконалого законодавства не принесли бажаного результату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми. Вивченням широкого комплексу питань створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як Данько М.І., Дикань В.Л., Каграманян А.О., Кулаєв Ю.Ф., Бутько Т.В., Котенко А.М., Кушнірчук В.Г., Мостовий В.І., Петров В.І. [2-5]

Аналіз моделей управління залізничним транспортом, які пропонують такі автори як Бараш Ю.С., Мукмінова Т.М., Сай В.М., доводить орієнтацію на приватизацію і залучення на цій основі інвестицій. Проти вирішення задачі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України потребує розробки нової організаційної структури галузі що

зорієнтована на розвиток транзитного потенціалу [5-8].

Метою цієї статті є обґрунтування структури Державної холдингової компанії „Українські залізниці“ як ефективної моделі управління залізничним транспортом України в сучасних ринкових умовах господарювання.

Вклад основного матеріалу. Для вітчизняної практики, створення ефективної моделі управління діяльністю таких великих державних підприємств, як Укрзалізниця має дуже велике значення, оскільки в Україні є потужний державний сектор, який має ефективно управлятися на користь суспільству, а не окремим фінансово-промисловим групам. [5-9]

Станом на 01.01.2009 року в Україні зафіксовано 6975 підприємств з державною формою власності, серед яких 280 підприємств у галузі транспорту та зв'язку. Провідними формами господарювання у галузі транспорту та зв'язку є товариства з обмеженою відповідальністю – 45%, приватні підприємства - 30%, а також акціонерні товариства – майже 5%.

Різноманітність організаційно – правових форм господарювання в інших видах транспорту, свідчить про активізацію ринкових перетворень у системі їх управління, але на залізничному транспорті цей процес залишається без змін. [9,10]

Проаналізувавши та врахувавши обов'язкові вимоги що до визначення оптимального варіанту створення моделі управління залізничним транспортом України автор вважає, що найбільш прийнятною формою господарювання є перехід до корпоративної моделі управління зі створенням на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), залізниць, підприємств і організацій галузі - Державної холдингової компанії „Українські залізниці“, (далі ДХК „Українські залізниці“).[10]

Формування холдингу на основі інтегрованої групи компаній здійснюється наступним чином.

Кабінет Міністрів України виступає засновником ДХК „Українські залізниці“ з делегуванням їй всіх функцій Департаменту залізничних перевезень у складі Міністерства транспорту та зв'язку.

Організаційна структура залізничного транспорту України на засадах холдингової компанії ДХК „Українські залізниці“ представлена на рис.1.

До складу ДХК „Українські залізниці“ входять три групи інтегрованих компаній:

- Державний концерн „Інфраструктура залізничного транспорту України“;
- Група забезпечення залізничних перевезень;

- Інвестиційно-інноваційна група.

Статутного капіталу ДХК „Українські залізниці“ складає:

- майно Державної адміністрації залізничного транспорту, державних залізниць і підприємств, що входять до її складу згідно з результатами попередньо проведеної інвентаризації майна;

- 100% акцій відкритих акціонерних товариств, повноваження з управління якими були передані Державній адміністрації „Укрзалізниця“;

- акції, частки та паї, що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, створених на базі майна підприємств залізничного транспорту України.

В свою чергу Державний концерн „Інфраструктура залізничного транспорту України“ створюється на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України („Укрзалізниця“) і шістьох доріг зі збереженням всіх функцій і повноважень по обслуговуванню інфраструктури і здійсненню безперервного процесу перевезень пасажирів і вантажів.

До складу Державного концерну „Інфраструктура залізничного транспорту України“ належать: мережний центр диспетчерського управління рухом поїздів, головні галузеві Управління з функціями керування інфраструктурою, шість доріг, диспетчерський центр залізниць, комерційні та маркетингові підрозділи з перевезення у рухомому складі, госпрозрахункові служби залізниць, управління безпеки руху, регіональні відділи диспетчерського центру (сортувальні та дільничні станції), виробничо-технологічні підрозділи (ПТО, ПЧ, ШЧ, ЕЧ, НГЧ, ВЧД, ТЧ та інш.), регіональні дирекції вантажних перевезень, що володіють вантажними вагонами та іншими вантажними пристроями, регіональні дирекції пасажирських перевезень, що володіють пасажирськими вагонами та іншими пасажирськими пристроями.

Головною метою створення Державного концерну „Інфраструктура залізничного транспорту України“ є спроба залишити майно Укрзалізниць в державній власності і таким чином забезпечити здійснення єдиного технологічного процесу діяльності залізничного транспорту України – безперебійного процесу перевезень пасажирів і вантажів.

Основним завданням створення групи забезпечення залізничних перевезень є залучення інвесторів до участі в процесі безперебійного забезпечення обслуговування інфраструктури і залізничних перевезень.

З цієї метою до складу групи повинні бути включені наступні підприємства:

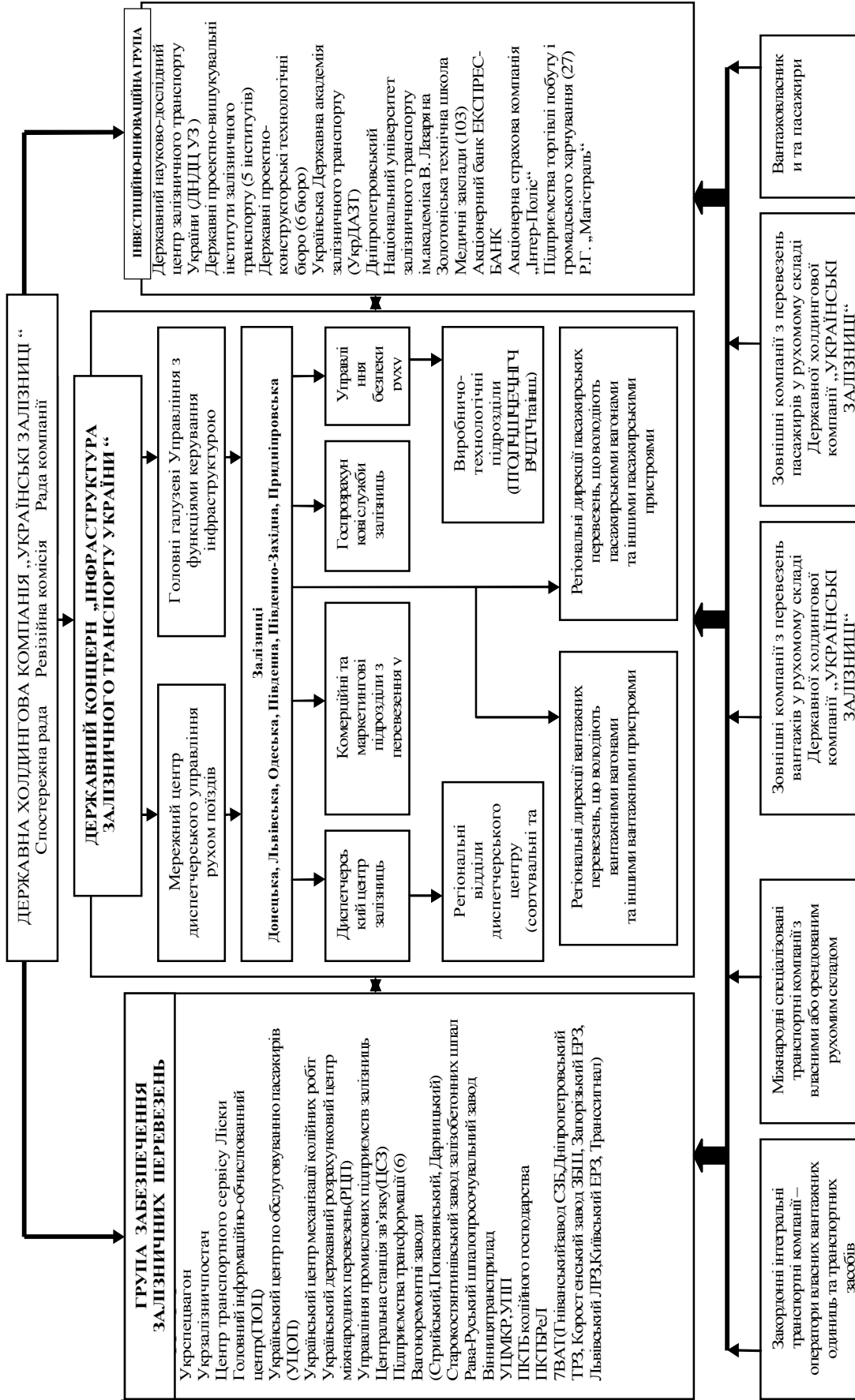


Рис. 1 - Структурна схема транспортного комплексу України

Укррефтранс, Укрспецвагон, Укрзалізничпостач, Центр транспортного сервісу „Ліски”, Головний інформаційно-обчислюваний центр (ГІОЦ), Український центр по обслуговуванню пасажирів (УЦОП), Український центр механізації колійних робіт, Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень (РЦП), Управління промислових підприємств залізниць, Центральна станція зв'язку (ЦСЗ), Підприємства трансформації (6), Вагоноремонтні заводи (Стрийський, Попаснянський, Дарницький), Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал, Рава-Руський шпалопросочувальний завод, Вінницятрансприлад, УЦМКР, УПП, ПКТБ колійного господарства, ПКТБРеЛ, 7ВАТ (Гніванський завод СЗБ, Дніпропетровський ТРЗ, Коростенський завод ЗБШ, Запорізький ЕРЗ, Львівський ЛРЗ, Київський ЕРЗ, Трансигнал). У подальшому планується залучення до складу групи приватних інвесторів.

Створення „Інвестиційно-інноваційної групи” повинно забезпечити ДХК „Українські залізниці” інвестиційними ресурсами, впровадження у діяльність Державного концерну „Інфраструктура залізничного транспорту України” нових технологій та інновацій.

В склад цієї групи входять: Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України (ДНДЦУЗ), Державні проектно-вишуквальні інститути залізничного транспорту (5інститутів), Державні проектно-конструкторські технологічні бюро (6бюро), Українська Державна академія залізничного транспорту (УкрДАЗТ), Дніпропетровський Національний університет залізничного транспорту ім.академіка В. Лазаряна, Золотоніська технічна школа, Медичні заклади (103), Акціонерний банк ЕКСПРЕС-БАНК, Акціонерна страхова компанія „Інтер-Поліс”, підприємства торгівлі побутові і громадського харчування (27), Р.Г. „Магістраль”.

Поєднання науково-дослідного та фінансово-інвестиційного потенціалу сприятиме впровадженню нових технологій, наукових розробок та забезпечить оновлення основних фондів.

На думку автора, саме така модель управління залізничним транспортом України враховує всі тенденції сучасного розвитку світової транспортної системи і безумовно здатна забезпечити ефективне співробітництво з іншими видами транспорту як вітчизняними так і закордонними.

Висновок. Таким чином, виходячи з умов та особливостей функціонування залізничної галузі України, розроблена модель ДХК „Українські залізниці”, яка націлена на забезпечення

конкурентоспроможності залізничного транспорту у довгостроковому періоді та призведе до:

- ефективного розвитку всього транспортного комплексу України;
- формування ефективних технологічних і кооперованих зв'язків між підприємствами транспортного комплексу;
- залучення державних і недержавних інвестиційних ресурсів на розвиток пріоритетних напрямків діяльності залізничного транспорту України;
- забезпечення повного самофінансування і перезброєння залізничного транспорту України;
- прогресивних форм інтеграції з світовою транспортною системою;
- освоєння та впровадження в діяльність транспортного комплексу нових транспортних технологій;
- виведення залізничного транспорту України з передкризового стану.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України / <http://www.uz.gov.ua>
2. Данько М.І., Бутько Т.В., Котенко А.М., Кушнірчук В.Г., Мостовий В.І., Петров В.І. Транспортна логістика. Складові частини логістики. Навчальний посібник. - Харків: УкрДАЗТ, 2004. - 158 с.
3. Дикань В.Л., Єлагіна О.М. Особливості реформування Національної транспортної системи // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. - №1. - С.17-21.
4. Дикань В.Л., Чернобровка І.В. Фінансово - промисленні групи в Україні. Научная монография. - Харьков.: Основа, 1997. - 207 с.
5. Юрченко Ю.М. Удосконалення планування на залізничному транспорті на основі стратегічного підходу / Вісник економіки транспорту і промисловості, 2008. - №21. - С.154-157.
6. Сай В.М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте. Научная монография. - М.: ВИНТИ РАН, 2003. - 336 с.
7. Бараш Ю.С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничному транспорті // Залізничний транспорт України, 2006. - №3. - С.42.
8. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9. - С.208-213
9. Мельник В.О., Кругових А.О. Конкурентний статус та конкурентоспроможність підприємств // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2007. - №17. - С.51-55.
10. Кондратюк М.В. Створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2007. - №17. - С.27-31.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.