

$$\Delta K'_{\phi} = \Delta t \frac{K_c}{T_3} n_{c3}, \quad (4)$$

где Δt - снижение валового времени стоянки судов в течение рейса, суток;

K_c - средневзвешенная стоимость расчетного судна, обрабатываемого в портах, входящих в МТК;

T_3 - продолжительность эксплуатационного периода;

n_{c3} - общее число судоводов по обеспечению расчетного грузопотока.

Соответствующая экономия капитальных вложений в наземные виды транспорта при условии интенсификации их обработки рассчитывается по следующим параметрам:

$$\Delta K''_{ni} = \sum K_{yni} Q_{tk} \frac{\eta t_0}{T_p}, \quad (5)$$

где K_{yni} - удельные капитальные вложения на единицу годовой производительности транспортных средств;

Q_{tk} - расчетный объем перевозок грузов отдельными видами транспорта в системе МТК;

ηt_0 - снижение времени выполнения основных и сервисных операций в расчете на годовой период;

T_p - общая производительность годового рабочего периода данного транспортного

средства.

Кроме того вследствие действия фактора масштаба производства формируется экономия текущих издержек по доставке товаров.

Отмеченные результаты управления качеством транспортного обслуживания в системе МТК позволяет утверждать о правомерности разработки, а использование механизма перераспределения эмерджентного эффекта как с учетом влияния отдельных видов транспорта на интегральные качественные показатели, так и вследствие непропорциональности издержек по поддержанию отдельных национальных зон в конкурентоспособном состоянии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Винников В.В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов: Монография. - Одесса: Феникс, 2004. — 222 с.

2. Дональд Дж. Бауэрокс, Дейвид Дж. Клосс. Логистика. Интегрированная цепь поставок. -М.: 2001. - 639 с.

3. Международные транспортные коридоры Украины: Сети и моделирование. - В 2т./А.А. Бакаев, СИ. Пирожков, В.Л. Ревенко, Л.А. Бакаев, Ю.А. Кутах. - К.: КУЭГТ, 2003.-622с.

4. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб: Выбор, 1998. – 357 с.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Полякова Е.Н.

УДК 656.2

РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: ВИЗНАЧЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ

Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Розглядаються проблеми визначення оптимальної та ефективної організаційно-правової форми управління залізничним транспортом.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Проблеми реформування залізничного транспорту України полягають в тому, що за останні роки, прийняті і затверджені Кабінетом Міністрів України

програми реструктуризації і реформування залізничного транспорту здійснювались не в повному обсязі, і тому стан галузі та різкі зміни економічної ситуації, останнім часом в Україні вимагають чіткої зваженої політики в питаннях

реформування галузі залізничного транспорту. Нинішня світова фінансово-економічна криза також негативно впливає на функціонування галузі. Тому виникає необхідність створення оптимальної організаційно-правової структури управління, підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанням реформування та визначенню оптимальної організаційної структури управління присвячено праці таких вчених як: Диканя В.Л., Бараша Ю.С., Ейтутіса Г.Д., Макаренка М.В., Цветова Ю.М. та ін. У роботах цих вчених було розкрито теоретичні і практичні аспекти щодо реформування залізничного транспорту, а саме: проблеми практичної модернізації технологічної бази рухомого складу, реалізації зміни структури управління галуззю, підвищення ефективності використання існуючих ресурсів, забезпечення прозорості фінансової діяльності, підвищення інвестиційної привабливості галузі тощо.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Разом з тим, незважаючи на значний вклад фахівців у сучасну науку, основні завдання, які пов'язані з реформуванням залізничної галузі, до цих пір є не вирішеними. Світовий досвід констатує, що підвищення ефективності роботи залізничного транспорту потребує удосконалення його організаційної структури управління.

Формування цілей статті. Сучасні тенденції розвитку економік Європи та світу визначають необхідність проведення на залізничному транспорті України технічних, технологічних та економічних удосконалень, які дозволять прискорити інтеграцію транспортної системи та економіки України до європейської економіки, підвищити конкурентоспроможність та ефективність українських залізниць на ринку транспортних послуг всередині країни та зовні. У зв'язку з цим метою статті є визначення організаційно-правової форми управління залізничним транспортом, оптимальної з точки зору її впливу на підвищення конкурентоздатності та ефективності господарювання.

Вклад основного матеріалу дослідження.

У відповідності до діалектичного взаємозв'язку форми та змісту, необхідно створити ефективну організаційну систему управління залізничним транспортом, яка дозволить впроваджувати заходи, що значно підвищать ефективність господарювання, та конкурентоспроможність залізничного транспорту.

При цьому слід розмежувати з одного боку завдання, які потребують високого рівня централізації управління, концентрації матеріальних та фінансових ресурсів та переходу від територіально-функціональної структури управління залізничним транспортом до вертикально-інтегрованої, а з іншого боку завдання,

які більш ефективні при децентралізованих організації і управлінні.

До групи основних задач, які потребують централізованої організації та управління слід віднести наступні:

- розвиток вантажних перевезень у міжнародному та транзитних сполученнях;
- розвиток пасажирських перевезень по міжнародних та транзитних маршрутах;
- розвиток швидкісного пасажирського руху;
- забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку галузі;
- підвищення інвестиційної привабливості та високого кредитного рейтингу залізничної галузі;
- забезпечення високого ступеня узгодженості міжзалізничних стиків диспетчерського управління та обслуговування перевезень;
- інші види діяльності, які потребують централізації управління.

З іншого боку існує ряд завдань, які жорстко пов'язані з територією, яка обслуговується і не потребують високого рівня централізації, або потребують тільки в окремих аспектах, наприклад, забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку. До цієї групи можна віднести:

- забезпечення поточного утримання колійного господарства, СЦБ та зв'язку, електропостачання, господарства громадянських споруд та інших, які мають територіальну прив'язку;
- організації приміських пасажирських перевезень та вокзальних комплексів;
- вантажна робота та місцеві вантажні перевезення;
- інші.

У випадках коли окремі функції по господарствах доцільно здійснювати централізовано, а інші децентралізовано, такий розподіл може мати гнучкий характер. Децентралізованої організації також вимагає необхідність впровадження внутрішньогалузевої конкуренції у вантажних та пасажирських перевезеннях.

У разі повної централізації у бідь-якій формі: створення державної акціонерної компанії чи державного підприємства, вирішення децентралізованих завдань потребує організації дочірніх компаній або філій, що фактично буде здійснюватись на базі залізниць. Тобто здійснення поетапного переходу спершу до централізованої системи управління, а потім через розподіл децентралізованих функцій до створення оптимальної системи управління галуззю.

Необхідно враховувати і те, що у разі створення державного підприємства розвиток конкуренції передбачено здійснювати між - власником інфраструктури і більшої частки

рухомого складу з одного боку, та приватними компаніями-перевізниками – з іншого. Але враховуючи стан економіки в теперішній час, вартість рухомого складу, формування конкурентних відносин між державним підприємством та приватними перевізниками – доволі складний, проблематичний та довготривалий процес. А практична відсутність зовнішньої та внутрішньої конкуренції, як відомо не стимулює розвиток галузі.

У випадку створення державної акціонерної компанії слід враховувати досвід, який показує що акціонування не завжди дає позитивні результати. Поряд з позитивними прикладами чимало таких підприємств та галузей, на яких після акціонування ефективність роботи значно знизилась, а деякі раніше рентабельні взагалі збанкрутіли або знаходяться на межі банкрутства. А найбільш вражаючим прикладом є ситуація з НАК «Нафтогаз». Є приклади, коли акціоновані підприємства, що працюють в одній сфері, діють як монополісти.

Також необхідно враховувати і недосконалість корпоративного законодавства в Україні і поширення в останні роки, блокування роботи та відчуження власності в акціонерних компаніях.

Залізничний транспорт України є високоорганізаційною структурою. Непродумані дії, спрямовані на вичленювання з неї окремих складових у процесі акціонування можуть зруйнувати налагоджену роботу галузі.

Враховуючи вище наведені особливості, на наш погляд найбільш оптимальною організаційно-правовою формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є створення на базі Укрзалізниці, залізниць, підприємств галузі – державного концерну.

Концерн - статутне об'єднання підприємств, а також інших організацій на основі їх фінансової залежності від одного або групи учасників об'єднання, з централізацією функцій науково-технічного і виробничого розвитку, інвестиційної, фінансової, зовнішньоекономічної та іншої діяльності.

Концерни загальнодержавної власності створюються, реорганізуються і ліквідуються рішенням Кабінету Міністрів України, склад членів і статuti цих об'єднань затверджують відповідні галузеві міністерства.

Підставою для об'єднання підприємств саме на основі статуту, а не установчого договору є повна фінансова залежність підприємств-членів концерну від одного або групи підприємств.

Таким чином, об'єднання капіталу і зосередження адміністративних функцій в руках центрального органу управління надасть змогу більш ефективно реалізовувати значні фінансові

проекти і оперативно реагувати на зміну ринкової структури.

У цьому випадку можливе оптимальне розподілення та поєднання централізованих та децентралізованих функцій та створення гнучкої організаційної системи управління залізничним транспортом.

В процесі реформування галузі дуже важливо враховувати, що визначення будь-якої нової організаційної форми управління не є запорукою підвищення ефективності роботи галузі, і визначення оптимальної організаційної форми полягає у створенні необхідних, але не достатніх організаційно-правових умов для забезпечення реалізації основних напрямків підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі.

У якості основних організаційно-економічних напрямків, що дозволять суттєво підвищити ефективність роботи галузі необхідно виділити наступні найбільш суттєві:

- впровадження сучасних більш ефективних форм та методів управління та господарювання;
- використання інвестиційно-інноваційних підходів розвитку техніки та технології перевезень та їх обслуговування;
- впровадження державою дієвих механізмів державного регулювання для забезпечення збалансування інтересів розвитку залізничного транспорту та інтересів держави та транспортної системи країни в цілому.

Останнє полягає у тому, що ефективне функціонування залізничного транспорту в ринковій економіці неможливе без регулювання та сбалансування інтересів та задач розвитку двох сторін: з одного боку - залізничної галузі, як господарчого суб'єкта у ринковій економіці, а з іншого – держави, з її інтересами.

Державне регулювання повинно здійснюватись на принципах:

- оптимальність ступеню державного втручання на галузевому та регіональному рівнях з урахуванням специфічних особливостей галузі;
- комплексність та багатовекторність регулювання з розповсюдженням на нормативно-правову, фінансово-кредитну та тарифну сфери.

При цьому першочерговими задачами державного регулювання, які залізнична галузь не може вирішувати в умовах реформування самостійно є створення механізмів регулювання:

- нормативно-правового регулювання організації перевезень у міжнародному сполученні та інтеграції до трансєвропейської транспортної системи;
- фінансування соціально-значущих збиткових пасажирських перевезень у приміському русі;
- адаптування та удосконалення законодавства та правової бази сучасних вимог та завдань розвитку залізничної галузі.

Висновки. На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки. Визначаючи оптимальну організаційну форму управління залізничним транспортом України, необхідно враховувати існуючу організацію галузі і необхідність поєднання централізованих та децентралізованих функцій і задач. Таку можливість надає організація у формі концерну. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними та техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ww.uz.gov.ua>
2. Закон України «Про господарські товариства.» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
3. Дикань В.Л., Єлагіна О.М. Особливості реформування Національної транспортної системи // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. - №1. – С. 17-21.
4. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М.Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю.Цветов та ін. К.:КУЕТТ, 2007. – 222с.
5. Бараш Ю.С. Визначення умов збереження державної монополії на залізничному транспорті // Залізничний транспорт України, 2006. - №3. – С.42.
6. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9. – С.208-213.
7. Ейтутіс Г.Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г.Д., Кривопішин О.М., Мукмінова Т.А. // Залізничний транспорт України. – 2007. - №2. – С.31-35.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47:656.2

ОЦІНКА РЕАЛЬНОГО СТУПЕНЮ МОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Зоріна О.І., к.т.н. доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглядаються методичні підходи до визначення ступеню монополізації залізничного транспорту. Зроблено висновки щодо можливості застосування існуючих методів оцінки реального ступеню монополізації влади залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт поряд з іншими природними монополіями має вагомий економічний, соціальний, політичний та оборонний значення для національної економіки. Від транспортних витрат залежить економічний стан великої кількості підприємств, їх конкурентоспроможність на

внутрішньому та зовнішньому ринках, а також соціальна стабільність в регіонах держави.

Залізничний транспорт традиційно є громадським перевізником, тому держава втручається в ціноутворення на пасажирські залізничні перевезення. У зв'язку з цим доцільним представляється проаналізувати ступінь відповідності