

УДК 658.23:656.2

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО КОНЦЕРНУ „ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ”

Кондратюк М.В., асистент (Укр ДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки та впровадження нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтована доцільність впровадження в діяльність підприємств залізничного транспорту – такої організаційно-правової форми, як концерн. Розглянуті його призначення, структура та управлінські функції.

Ключові слова: *Укрзалізниця, організаційна структура, концерн.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Укрзалізниця являє собою об'єднання юридичних осіб, але вона не є суб'єктом господарювання, хоча має частину повноважень з управління діяльністю підпорядкованих залізниць і підприємств.

Виходячи з того, що Укрзалізниця не є суб'єктом господарювання, а лише управляє та координує діяльність залізниць, які, в свою чергу, є юридичними особами та суб'єктами господарювання, можна стверджувати, що організаційно – правова форма Укрзалізниці не відповідає сучасним вимогам до управління галуззю в умовах ринкових перетворень економіки [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішення проблем, пов'язаних з питанням правової невизначеності юридичного статусу Укрзалізниці в межах чинного законодавства здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як: І.М.Аксьонов, Ю.С.Бараш, Г.Д.Ейтутіс, Т.А.Мукмінова, М.І. Пасічник та ін. [2-5].

Проаналізувавши різноманітні варіанти нової організаційно-правової форми Укрзалізниці, які запропоновані у галузевій науковій літературі такими вченими як І.М.Аксьонов, Ю.С. Бараш, Г.Д. Ейтутіс, автор прийшов до висновку, що більшість з них є корисними але, носять суто теоретичний характер та не враховують сучасні умови розвитку залізниць, недосконалість чинного законодавства, тому їх практичне застосування буде практично неможливе.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Виходячи з необхідності узгодження організаційної форми управління Укрзалізниці з її призначенням і фактичним обсягом управлінських функцій, ліквідації дублювання її функцій управління з залізницями та виконання головних положень Концепції державної програми реформування залізничного транспорту України, автор пропонує створити Державний концерн „Залізничні перевезення України”.

Постановка мети і задач. Метою цієї статті є обґрунтування необхідності впровадження

в діяльність підприємств залізничного транспорту Державного концерну „Залізничні перевезення України” (далі Концерн).

Виклад основного матеріалу. Створення Концерну відбувається згідно чинного законодавства, а головним документом регламентуючим його діяльність є статут, який затверджується КМУ на підставі подання Міністерства транспорту України. З метою виділення зі структури управління непрофільних об'єктів діяльності залізничного транспорту України, до складу Концерну входять лише підприємства які безпосередньо виконують та забезпечують процес перевезень. До таких підприємств належать:

- шість залізниць (Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно -Західна, Придніпровська);
- мережний центр диспетчерського управління рухом поїздів;
- головні галузеві Управління з функціями керування інфраструктурою;
- диспетчерський центр залізниць;
- комерційні та маркетингові підрозділи з перевезення у рухомому складі;
- госпрозрахункові служби залізниць та управління безпеки руху;
- регіональні відділи диспетчерського центру (сортувальні та дільничні станції);
- виробничо-технологічні підрозділи (ПТО, ПЧ, ПЦ, ЕЧ, НГЧ, ВЧД та інші);
- регіональні дирекції вантажних перевезень, що володіють вантажними вагонами та іншими вантажними пристроями;
- регіональні дирекції пасажирських перевезень, що володіють пасажирськими вагонами та іншими пасажирськими пристроями [6].

Головною метою створення Концерну є:

- залишити майно залізниць в державній власності і таким чином забезпечити здійснення безперервного процесу перевезень пасажирів і вантажів;

- створити умови для формування ринкових структур на залізничному транспорті України при безпосередньому контролі з боку держави;

- господарське управління діяльністю залізничного транспорту України;

- організація та координація процесу управління перевезеннями пасажирів та вантажів на залізничному транспорті України. До основних функцій Концерну належать:

- розробка та формування ринкових принципів роботи на залізничному транспорті України;

- організація взаємодії залізниць з іншими видами транспорту;

- регулювання перевезень необхідних для державних потреб і соціально – значущих перевезень пасажирів;

- координація руху поїздів та експлуатаційної діяльності окремих залізниць;

- забезпечення необхідної пропускну здатності напрямків залізниць;

- збереження соціального захисту працівників залізничного транспорту України [7].

Управління Концерном здійснюють правління та генеральний директор. Склад правління та порядок управління визначається статутом Концерну відповідно до чинного законодавства.

Організація управління Концерном повинна бути націлена на формування цілісної та гнучкої системи координації діяльності залізниць, яка дозволить найповніше реалізувати його переваги. Важливим моментом є чітке визначення кола питань, які вирішуються на рівні Концерну, а які на рівні КМУ та Мінтрансу. Забезпечення ефективності управлінського процесу в значній мірі визначається раціональністю структури управління самих учасників Концерну – залізниць. Загальними принципами управління Концерном є:

- колегіальність управління;

- створення представницьких органів і незалежних контрольних органів;

- розділення нормотворчої, виконавчої та контрольної компетенції між різними управлінськими органами Концерну. До органів управління Концерну належать:

- вищий (представницький) - Рада членів Концерну (представники КМУ та МТУ);

- виконавчий орган – генеральний директор та правління Концерну;

- контрольний орган – ревізійна комісія Концерну.

В результаті такого розділення структура управління Концерном стає багатоступінчатою, загальна політика визначається на вищому рівні, виконавчі функції здійснює правління через відділи, служби цільового призначення, структура яких переорієнтовується в залежності від поточного моменту.

Висновок. Створення Державного концерну „Залізничні перевезення України” дозволить:

- закріпити на законодавчому рівні організаційно – правовий статус залізничного транспорту України;

- впровадити в систему управління залізничним транспортом України прогресивні та загальноприйняті у світі методи керування;

- залучити недержавні інвестиційні ресурси на розвиток пріоритетних напрямків діяльності залізничного транспорту України;

- ефективно розвиватися всьому транспортному комплексу України;

- сформувати ефективні технологічні і кооперовані зв'язки між підприємствами транспортного комплексу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кондратюк М.В. Проблеми реформування залізничного транспорту України /М.В. Кондратюк// Проблеми економіки транспорту: матеріали 3-й Міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ ,26-27 квітня 2007 р.-Дніпропетровськ: ДІТ, 2007. - С. 123.

2. Аксенов І.М. Особенности реструктуризации в современных условиях /И.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України.- 2001.- № 1.-С. 7-11.

3. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом//Залізничний транспорт України,2005.-№9.-С.208-213.

4. Ейтутіс Г.Д. Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов / Г.Д. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. - 2006.- № 3.- С. 18-21.

5. Мукмінова Т.А. Удосконалення управління залізничним транспортом України: автореф. дис. На здобуття ступеня канд.економ. наук / Т.А. Мукмінова. –К.: УАННП ФЕНІКС, 2002. – С. 22-25.

6. Перелік підприємств Укрзалізниці станом на 01.01.2009. [Електронний ресурс]. - Режим доступу до публікації: <http://uz.gov.ua/cvvnfjtyj>

7. Кондратюк М.В. Оцінювання ефективності створення залізнично – транспортно – промислової групи України (ЗТПГУ) шляхом урахування синергетичного ефекту від об'єднання його структурних елементів / М.В. Кондратюк // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали 5-ї Міжнар. наук.-практ. конф., 1-7 червня 2009р. с.м.т. Коктебель. / М-во транспорту та зв'язку України, Укр. держ. акад. зал. тр. – Х.:УкрДАЗТ, 2009.- № 27.- С. 19.

Анотація. В статті досліджуються проблеми розробки і застосування нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України. Обґрунтовано доцільність впровадження концерну в діяльність підприємств залізничного транспорту. Розглянуто його значення, структура і управлінські функції.

Ключові слова: Українська залізниця, концерн, організаційна структура.

Summary. In article are researched problems of the development and using new organizing-legal forms of management enterprise of the Ukrainian railway transport. Existing types of the associations enterprise in Ukraine. Motivated practicability of the introducing the concern in activity enterprise of the Ukrainian railway transport.

Keywords : UZ, organizational forms of control, concern.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47:656.2

ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЮ ДОСТУПНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ДЛЯ НАСЕЛЕННЯ НА ПРИКЛАДІ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Мирошниченко Ю. В., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті визначено доступність транспортних послуг при перевезенні пасажирів залізничним транспортом. Розраховано раціональний рівень тарифів, що враховує платоспроможний попит населення на прикладі Південної залізниці. Висвітлено проблеми збитковості залізниць України в пасажирських перевезеннях, в тому числі у приміському сполученні у складі соціальної політики держави та виділено основні напрямки щодо підвищення їх рівня беззбитковості.

Ключові слова: пасажирські перевезення, критерій доступності транспортних послуг, індекс транспортної рухливості населення, індекс доступності транспортних послуг.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковим чи практичними завданнями.

Пасажирський комплекс залізничного транспорту, незважаючи на зусилля з відновлення і модернізації виробничих потужностей, користується колишньою моделлю внутрішньої організації та зорієнтований у своєму функціонуванні на застарілих економічних стереотипах: вважається об'єктивною і виправданою збитковість пасажирських перевезень із субсидуванням за рахунок вантажних, повільність у реагуванні на зміни середовища, відсутність внутрішніх джерел відтворення та стимулів до інноваційного зростання. В таких умовах економічно самостійна діяльність

пасажирського комплексу залізничного транспорту неможлива і потребує створення системної концепції реорганізації з перевезень, зокрема у приміському сполученні.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Питанням ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті присвячені публікації багатьох вчених, які, на жаль, і надалі залишаються збитковими. На думку одних важливою ланкою нового фінансово-економічного механізму пасажирських залізничних перевезень є його організаційно-правове забезпечення [1], що створює номінальні умови для ефективного управління виробничо-господарськими процесами.