

УДК 658.23:656.2

## ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

*Кондратюк М.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

*В статті досліджуються проблеми розробки та впровадження нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України з урахуванням ринкових перетворень економіки України.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, злиття, акціонерна компанія.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** Як відомо, основною проблемою, яка не дає можливість здійснювати ринкові перетворення та ефективно реформувати залізничний транспорт України є відсутність чітко визначеної стратегії шляхів зміни організаційно-правової форми діяльності Укрзалізниці.

Сьогодні, організаційна структура Укрзалізниці 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.** Вирішенням проблем, пов'язаних з питанням визначення стратегії шляхів зміни організаційно-правової форми та можливості впровадження ринкових перетворень на залізничному транспорті здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як: І.М.Аксьонов, Ю.С.Бараш, Т.А.Мукмінова, М.І.Пасічник, В.О.Федорович [2-5].

Проаналізувавши різноманітні варіанти шляхів реформування Укрзалізниці, запропонованих у галузевій науковій літературі такими авторами як І.М.Аксьонов, Ю.С. Бараш, В.О.Федорович, автор прийшов до висновку, що більшість з них є корисними але, носять суто теоретичний характер та не враховують сучасних ринкових тенденцій розвитку залізничної галузі, які вкрай необхідні Укрзалізниці.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** У зв'язку з правовою невизначеністю юридичного статусу Укрзалізниці в межах чинного законодавства, виникають наступні недоліки її діяльності: дублювання багатьох управлінських функцій головними управліннями Укрзалізниці і службами територіально-галузевих залізниць; не можливість здійснення розвитку конкурентного

середовища на ринках залізничних перевезень та створення умов підтримки розвитку конкуренції на ринках суміжних з природною монополією; не ефективне державне регулювання суб'єктів природної монополії; незначне залучення іноземних інвестицій як наслідок правової невизначеності в питаннях надання інвесторам державних гарантій [6].

У сучасному економічно розвинутому світі корпоративне управління вважається найпрогресивнішою та розповсюдженою формою ефективного управління великими підприємствами та об'єднаннями підприємств, причому в більшості випадків не проводиться жорстке розмежування між господарськими товариствами і державними підприємствами [6].

На думку автора, найбільш прийнятним шляхом реформування, який враховує сучасний стан залізничного транспорту України та дає можливість подальшого ефективного розвитку у напрямку ринкових перетворень є створення Державної акціонерної компанії.

**Постановка мети і задач.** Метою цієї статті є спроба дати обґрунтування доцільності створення на базі Укрзалізниці - Державної акціонерної компанії „Українські залізниці ” (далі ДАК„Українські залізниці ”).

**Виклад основного матеріалу.** Державна акціонерна компанія являє собою відкрите акціонерне товариство, в якому державі належить пакет акцій, що відповідно до законодавства забезпечує правомочність рішень загальних зборів акціонерів.

Реформування Укрзалізниці необхідно здійснювати згідно Державної програми реформування залізничного транспорту шляхом формування вертикально-інтегрованих структур за видами діяльності: вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, пасажирські перевезення у приміському та регіональному сполученні, утримання та експлуатація інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури, проведення

науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт.

Засновником ДАК „Українські залізниці” повинна бути держава в особі Кабінету Міністрів України.

Перелік підприємств, установ, організацій залізничного транспорту загального користування та пакетів акцій, часток (паїв), що належать державі у статутних капіталах господарських товариств, які передаються до статутного капіталу ДАК „Українські залізниці” повинно визначатись за рішенням Кабінету Міністрів України [7].

До статутного капіталу ДАК „Українські залізниці” необхідно внести: майно залізничного транспорту загального користування, 100% акцій відкритих акціонерних товариств, що здійснюють ремонт тягового рухомого складу та виготовлення залізобетонних конструкцій і шпал, повноваження з управління корпоративними правами яких здійснює центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства та інфраструктури, а також право постійного користування земельними ділянками, акції, частки та паї, що належать державі у статутних капіталах господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничного транспорту загального користування.

ДАК „Українські залізниці” повинна створюватись у формі публічного акціонерного товариства, 100% акцій якого закріплюються у державній власності, шляхом злиття Державної адміністрації залізничного транспорту України, підприємств, установ та організацій, залізничного транспорту загального користування, а також внесенням до його статутного капіталу акцій, часток та паїв, що належать державі у статутних капіталах господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничного транспорту загального користування.

За державою повинно закріплюватись право господарського відання на магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо забезпечують процес перевезень: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об’єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт [8].

**Висновок.** Створення ДАК „Українські залізниці” повинно дозволити: удосконалити

систему управління залізничним транспортом шляхом розмежування господарських функцій та функцій державного управління, здійснити ефективне державне регулювання суб’єктів природної монополії, створити умови та підтримку розвитку конкуренції на суміжних з природною монополією ринках, підвищити ефективність діяльності підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, задовольнити потреби споживачів у перевезеннях, здійснити розвиток конкурентного середовища на ринках залізничних перевезень, створити умови для поліпшення інвестиційної привабливості залізничного транспорту України.

### 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 [текст] /І.М. Аксенов, В.В. Пасечник // Залізничний транспорт України.- 2001.- № 1.-С. 7-11.
3. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [текст] / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. -2006.-№3.-С.32.
4. Бараш Ю.С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом [текст] / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. - 2004. - №6. - С. 23
5. Федорович В.О. Организационно-правовые механизмы формирования железнодорожной транспортной корпорации-холдинга [текст] / В.О. Федорович // Экономика железных дорог. - 2005. - №11. - С. 25.
6. Кондратюк М.В. Створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України [текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості - 2007. - №17. – С.27-31.
7. Законі України «Про приватизацію державного майна»: [електронний варіант]: Режим доступу до публікації: [http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias\\_30/14729.html](http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_30/14729.html)
8. Проекту Закону України «Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [електронний варіант]: Режим доступу до публікації: [http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias\\_50/23853.html](http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_50/23853.html).

**Аннотація.** В статті досліджуються проблеми розробки і впровадження, нових організаційно-правових форм управління залізничним транспортом України з урахуванням ринкових преобразованих економіки України.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, слияние, акционерная компания.

*Summary.* In the article the problems of development and introduction are explored, new organizationally-legal forms of management by the railway transport of Ukraine taking into account market transformations of economy of Ukraine.

*Keywords:* railway transport, confluence, stock association.

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

УДК 336.144

### ПЕРЕДУМОВИ ВИКОРИСТАННЯ СЦЕНАРНОГО ПІДХОДУ ДО ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ І ПРОГНОЗУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Кравченко О.О., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)*

*В статті розглянуто загальні положення і принципи сценарного планування, його основні переваги і недоліки, проведено порівняння ефективності існуючого і сценарного підходів до планування в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища. Виділені переваги і труднощі впровадження сценарного фінансового планування на залізничному транспорті.*

*Ключові слова:* фінансове планування, прогнозування, сценарне планування.

**Постановка проблеми.** Одним з основних чинників, що визначають як ефективність, так і привабливість фінансового планування і прогнозування, є реальність і практична реалізуємість фінансових планів. Це є справедливим для всіх видів планів: стратегічних, довгострокових, короткострокових, а також й для бюджетування. Фінансове планування і прогнозування в Україні здійснюється на основі методик, які передбачають використання формальних методів аналізу, заснованих на вже виявлених закономірностях змін явищ і процесів. Але в умовах підвищення нестаціонарності зовнішнього середовища використання формальних методів не дозволяє отримувати достовірні фінансові прогнози і плани, що значно знижує ефективність фінансового планування як інструменту управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Фінансове планування як напрямок наукових досліджень знаходиться в центрі уваги багатьох провідних зарубіжних та вітчизняних науковців: І. Т. Балабанова, Р. Брейлі, В. С. Марцина, С. Майерса, Дж. К. Хорна [1-4] та багатьох ін. Особливий інтерес викликає поява публікацій, присвячених впровадженню бюджетування і фінансового планування у практику управління залізничним транспортом України, таких фахівців як Ю. П. Труханов, В. О. Мельник, Г. В. Журавель [5-6] та ін.

Але, необхідно зазначити, що питанням удосконалення методики фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті, як й методології планування взагалі, приділяється недостатньо уваги. Більшість наукових публікацій присвячені або загальнотеоретичним питанням впровадження фінансового планування і бюджетування або методичним і організаційним аспектам врахування впливу ринкових чинників при здійсненні внутрішньофірмового фінансового планування, що не сприяє підвищенню його ефективності в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища. Тому проблема розробки методичних підходів до фінансового планування є дуже актуальною.

**Метою даної статті** є аналіз передумов використання сценарного підходу до фінансового планування і прогнозування на залізничному транспорті в умовах підвищення невизначеності нестаціонарного зовнішнього середовища.

**Вклад основного матеріалу.** Розробка фінансових планів заснована на прогнозах, в яких повинне бути відображене не лише очікуване або бажане майбутнє, а й враховані ризики планування, напрямок і ступінь їхнього впливу, а також рівень невизначеності, що їм відповідає. Тому в умовах нестаціонарного зовнішнього середовища однією з основних вимог до фінансового планування і прогнозування має стати здатність адаптуватися до можливих змін у майбутньому. Підвищення рівня