ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна

КАРАСЬ ОЛЕНА ОЛЕКСАНДРІВНА

УДК 658:656.224

ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ В РИНКОВИХ УМОВАХ (НА ПРИКЛАДІ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ)

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(залізничний транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2009

Дисертацією є рукопис

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

Науковий керівник – доктор економічних наук, доцент
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності

Офіційні опоненти : – доктор економічних наук**,** професор
Кулаєв Юрій Федорович,
Національний авіаційний університет, м. Київ, професор кафедри економіки

– кандидат економічних наук, доцент
Гудкова Вікторія Петрівна,
Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ,
доцент кафедри економіки підприємств транспорту

Захист відбудеться 27 березня 2009 р. о 14 год. 30 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 351.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий 9 лютого 2009 року.

В. о. вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Залізничний транспорт займає провідне місце в забезпеченні потреб населення України в перевезеннях. Спад рівня суспільного виробництва, порушення економічних зв'язків з країнами пострадянського простору в дев'яностих роках XX століття викликали значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. Пасажирооборот залізничних перевезень у 2007 році знизився проти 1998 року (рік з найбільшими показниками перевезень) на чверть, а його частка серед усіх видів транспорту зменшилася до 39 %.

Пасажирське господарство не пристосувалося до сучасних ринкових умов і програло автомобільному транспорту частину перевезень. Монопольне становище залізничного транспорту не дозволяє самостійно регулювати тарифи на соціально спрямовані пасажирські перевезення, у повній мірі відносити на витрати амортизаційні відрахування та не повністю виплачувати компенсації за перевезення пільгової категорії громадян. До того ж Уряд не завжди дозволяє ліквідувати пасажирські поїзди з малою населеністю та великою збитковістю. Управлінські рішення стосовно експлуатації та ремонту пасажирських поїздів у дальньому сполученні часто бувають не оптимальними. Все це призвело до того, що збитковість пасажирських перевезень поступово збільшується, а прибутку від вантажних перевезень не вистачає для погашення цих збитків.

У цих умовах необхідно сформувати сучасний механізм управління структурними підрозділами Головного пасажирського управління, який передбачає розробку системи заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та ієрархічну побудову підприємств, структурних підрозділів залежно від їх функцій і взаємодії для ефективного виконання своєї місії та цілей в умовах ринку. Одночасно цей механізм мусить мотивувати впровадження нових ефективних управлінських рішень з метою:

- зниження витрат на перевезення;
- збільшення обсягів пасажирських перевезень;
- раціонального використання дефіцитного рухомого складу;
- підвищення якості обслуговування пасажирів.

Окремі завдання даної проблеми в різні періоди вирішували О. О. Бакаєв, А. А. Босов, В. Г. Галабурда, В. М. Гурнак, О. Г. Дейнека, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, А. М. Новикова, Л. О. Позднякова, А. А. Покотілов, О. М. Пшінько, Ю. Є. Пащенко, В. М. Самсонкін, Є. М. Сич, В. В. Скалозуб, Ю. М. Цветов, Н. Б. Малахова, І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, Н. М. Колеснікова, М. В. Гненний, О. М. Гненний, В. П. Гудкова, Т. А. Мукмінова, О. В. Нікуліна, Л. М. Лобойко, В. І. Сіраков та ін.

Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання визначили вибір теми дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» (від 04.07.96 р. № 273/96-ВР), Державної програми розвитку рейкового рухомого складу соціального призначення, Концепції політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схваленої розпорядженням КМУ від 05.10.2001 р. № 467-р, Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651).

Виконання дисертаційної роботи пов'язане з основними науковими напрямками досліджень Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна: «Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008–2015 роках» (№ ДР 0107U010380); «Розробка заходів щодо зменшення дефіциту пасажирських вагонів за рахунок оптимізації КВР, формування та організації руху поїздів» (№ ДР 0107U010378). У вказаних науково-дослідних роботах автор є виконавцем та автором звітів.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретичне обґрунтування побудови сучасного механізму управління підприємствами залізничного транспорту в ринкових умовах за рахунок раціонального реформування організаційної структури управління та удосконалення управлінських рішень стосовно експлуатації та ремонту пасажирських вагонів.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

– розкриття сутності проблеми механізму управління підприємством;

– аналіз різновидів моделі управління залізничним транспортом;

– вивчення міжнародного та вітчизняного досвіду реструктуризації та субсидування пасажирських перевезень;

– вибір напрямку досліджень стосовно формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського господарства в ринкових умовах;

– аналіз сучасного стану пасажирських перевезень в дальньому сполученні та потенційні можливості їх розвитку;

– формулювання економічного критерію та обмежень для прийняття рішень;

– виявлення альтернативних варіантів удосконалення механізму управління пасажирським господарством;

– визначення підходів до реформування організаційної структури управління пасажирськими перевезеннями;

– підвищення ефективності роботи парку пасажирських вагонів за рахунок реформування організаційної структури управління підприємствами пасажирського господарства;

– оптимізація витрат на подовження терміну служби вагонів;

– підвищення ефективності використання пасажирських вагонів за рахунок нових управлінських рішень, технологій та організаційних заходів.

Об'єкт дослідження – пасажирські перевезення залізничним

транспортом у дальньому сполученні.

Предмет дослідження – механізм управління діяльністю пасажирського господарства у дальньому сполученні в умовах сучасного ринку та самофінансування.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених задач використовувалися:

- метод математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту за звітний період;
- метод математичного аналізу – для визначення закономірностей роботи залізничного транспорту у звітному періоді;
- метод теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування перспективних даних роботи пасажирського господарства;
- методи прийняття рішень та системний підхід – для вибору напрямку досліджень стосовно управління підприємствами пасажирського господарства;
- організаційно-розпорядчий метод – для побудови організаційних структур управління пасажирським господарством;
- методи математичного програмування – для вирішення задач побудови гнучких тарифів на пасажирські перевезення та оптимізації композиції поїзда.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в теоретичному обґрунтуванні формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського господарства в умовах ринку, а саме:

вперше:

– визначено теоретичне поняття механізму сучасного управління підприємствами пасажирського господарства як системи заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупності підприємств залізничного транспорту, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії та цілей в умовах сучасного ринку;

– запропоновані теоретичні та методичні підходи до формування сучасного механізму управління структурними підрозділами пасажирського господарства, який можна застосувати для будь-якої моделі реформування залізничного транспорту України і який враховує одночасно дію антимонопольних законів, правил побудови бюрократичних структур, технологічний процес перевезень пасажирів у дальньому сполученні, функції підприємств і структурних підрозділів та взаємодію їх між собою;

– запропоновано науково обґрунтовану цілісну концепцію курсування денно-нічних поїздів, уведення яких дозволяє знизити термін обороту рухомого складу на напрямках між столицею та обласними центрами і тим самим вивільнити значну кількість пасажирських вагонів, а також організувати додаткові пари поїздів на напружених напрямках руху;

удосконалено:

– теоретико-методологічні основи побудови гнучких тарифів за днями тижня, які дозволяють збільшити доходи залізниць від пасажирських

перевезень у дні спаду попиту за рахунок зменшення вартості залізничних квитків та залучення додаткових пасажирів;

– теоретико-методологічні основи оптимізації композиції пасажирського поїзда залежно від попиту на певну комфортність рухомого складу, що дозволяє регулювати структуру поїзда протягом року в періоди масових перевезень пасажирів з метою зниження витрат на його експлуатацію;

набули подальшого розвитку:

– теоретичні положення методу експлуатації пасажирських вагонів на кілька напрямків. Такий метод експлуатації дозволяє підвищити коефіцієнт оптимальної експлуатації пасажирських вагонів, приводить до їх вивільнення на одних напрямках з метою використання на інших напрямках, що дозволяє освоїти додатковий пасажирський потік;

– системна модель визначення оптимального варіанта подовження міжремонтних циклів та загального терміну служби пасажирських вагонів, яка на відміну від існуючої враховує додаткові випробування на міцність та вартість реверсії нового рухомого складу. Це дало можливість за допомогою нового економічного критерію визначити найбільш раціональні варіанти використання парку пасажирських вагонів;

– економічна сутність коефіцієнта оптимальної експлуатації пасажирських вагонів, математичне значення якого враховує швидкість руху рухомого складу, термін повного обороту поїзда за винятком часу неефективного очікування на кінцевих станціях та терміну подачі рухомого складу в екіпірувальне депо. Це дало можливість більш досконально оцінювати ефективність використання рухомого складу з різними особливостями експлуатації та впливати на скорочення загального терміну неефективного простою.

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для удосконалення механізму управління пасажирським господарством України в умовах ринку, а саме:

– розроблена універсальна організаційна структура управління пасажирськими перевезеннями в дальньому сполученні, яку можна використовувати для створення департаменту пасажирських перевезень при реформуванні залізничного транспорту України за будь-якою програмою;

– розроблено принципи організації денно-нічних поїздів на напрямках руху, що поєднують столицю з основними обласними центрами, з метою оптимального використання пасажирських вагонів;

– розроблено принципи кільцювання пасажирських поїздів на два та три напрямки руху за маятниковою та кільцевою схемами, запропоновані напрямки для їх впровадження;

– розроблена методика з отримання додаткового прибутку за рахунок впровадження гнучких тарифів на пасажирські перевезення в періоди спаду попиту за окремими днями тижня;

– запропоновані організаційні заходи щодо ефективного використання пасажирських вагонів за рахунок об'єднання парків залізниць та побудови гнучких планів ремонту рухомого складу в періоди масових перевезень.

Результати дисертаційних досліджень були впроваджені автором у науково-дослідних роботах, які виконував Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна на замовлення Укрзалізниці:

1. Розробка заходів щодо зменшення дефіциту пасажирських вагонів за рахунок оптимізації КВР, формування та організації руху поїздів. № ДР 0107U010378 (підрозд. 1.1, 1.2; розд. 2, 4; підрозд. 6.2, 8.3; розд. 9, 11).

2. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008 – 2015 роках. № ДР 0107U010380. Запропоновані заходи щодо впровадження денно-нічних поїздів та кільцювання пасажирського рухомого складу на кілька напрямків руху (етап 1, підрозд 1.1, 1.2; розд. 4).

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 удосконалення управління пасажирськими перевезеннями у дальньому сполученні.

З наукових праць, що виконані у співавторстві, у 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 V, VI, VII міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2005, 2006, 2007 роках;

– засіданні міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Економічна теорія», «Облік, аудит та інтелектуальна власність» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 10 грудня 2008 року.

Публікації. Результати дисертації опубліковані в 11 друкованих працях, у тому числі 1 стаття у наукових фахових журналах (у тому числі 1 у співавторстві), 6 статей у фахових збірниках наукових праць (у тому числі 5 у співавторстві) та 4 у тезах доповідей наукових конференцій (у тому числі 4 у співавторстві).

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг основного тексту – 168 сторінок, у тому числі 42 таблиці, 42 рисунки. Крім того, вступ на 8 сторінках, висновки на 5 сторінках, список використаних джерел, який включає 165 найменувань, та 2 додатки на 2 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та актуальність, визначено мету, задачі, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення роботи, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «***Управління підприємствами пасажирського господарства як предмет дослідження***» розглянуті питання сутності наукових підходів до управління підприємствами залізничного транспорту, різновиду моделі управління в умовах ринку, міжнародного досвіду субсидування та реструктуризації пасажирських перевезень і висвітлення проблеми управління пасажирським господарством у наукових працях.

Запропоновано визначення *механізму управління підприємствами залізничного транспорту – це система заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупність підприємств залізничного транспорту, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії та цілей в умовах сучасного ринку.*

Для проведення досліджень механізму управління вибрано с*истемний підхід*, за допомогою якого можна ефективно дослідити та вирішити проблему управління підприємствами залізничного транспорту.

Системний аналіз структури управління залізничним транспортом України свідчить про те, що: Укрзалізниця суміщає виконання *функцій державного управління* та *господарських функцій,* що стримує розвиток ринкових відносин та конкуренції в галузі; в основу структури управління залізничним транспортом покладено територіально-функціональний принцип, що не сприяє підвищенню прозорості та ефективності роботи структурних підрозділів за основними видами діяльності.

Таким чином, на залізничному транспорті склалася ситуація, коли:

1) старі принципи організації та управління залізничним транспортом вступили у конфлікт з сучасними ринковими умовами розвитку української економіки;

2) країна має повністю монополізований ринок транспортних послуг із залізничних пасажирських перевезень;

3) відсутність контролю за обґрунтованістю витрат з боку незалежного органу регулювання монополій не сприяє впровадженню ефективних управлінських рішень в діяльність пасажирського господарства;

4) діюча система субсидування одних перевезень за рахунок інших створює суттєві перешкоди для майбутнього розвитку конкуренції на залізничному транспорті.

Проблему управління структурними підрозділами пасажирського господарства слід вирішувати одночасно за двома напрямками. Перший напрямок – це реалізація структурної реформи, яка передбачає побудову

сучасного механізму управління пасажирськими перевезеннями та залучення додаткових інвестицій іззовні для оновлення основних фондів. Другий – це реалізація ефективних управлінських рішень для впровадження нових технологій експлуатації та ремонту пасажирського рухомого складу.

У другому розділі ***«Методика проведення досліджень стосовно управління пасажирським господарством у дальньому сполученні»*** були визначені всі внутрішні змінні та зовнішні фактори, що впливають на ефективність пасажирських перевезень. З них для подальших досліджень в роботі були вибрані тільки два основних – організаційна структура та технології. Обґрунтовано метод та послідовність дослідження проблеми за *етапністю раціонального рішення* (рис. 1).

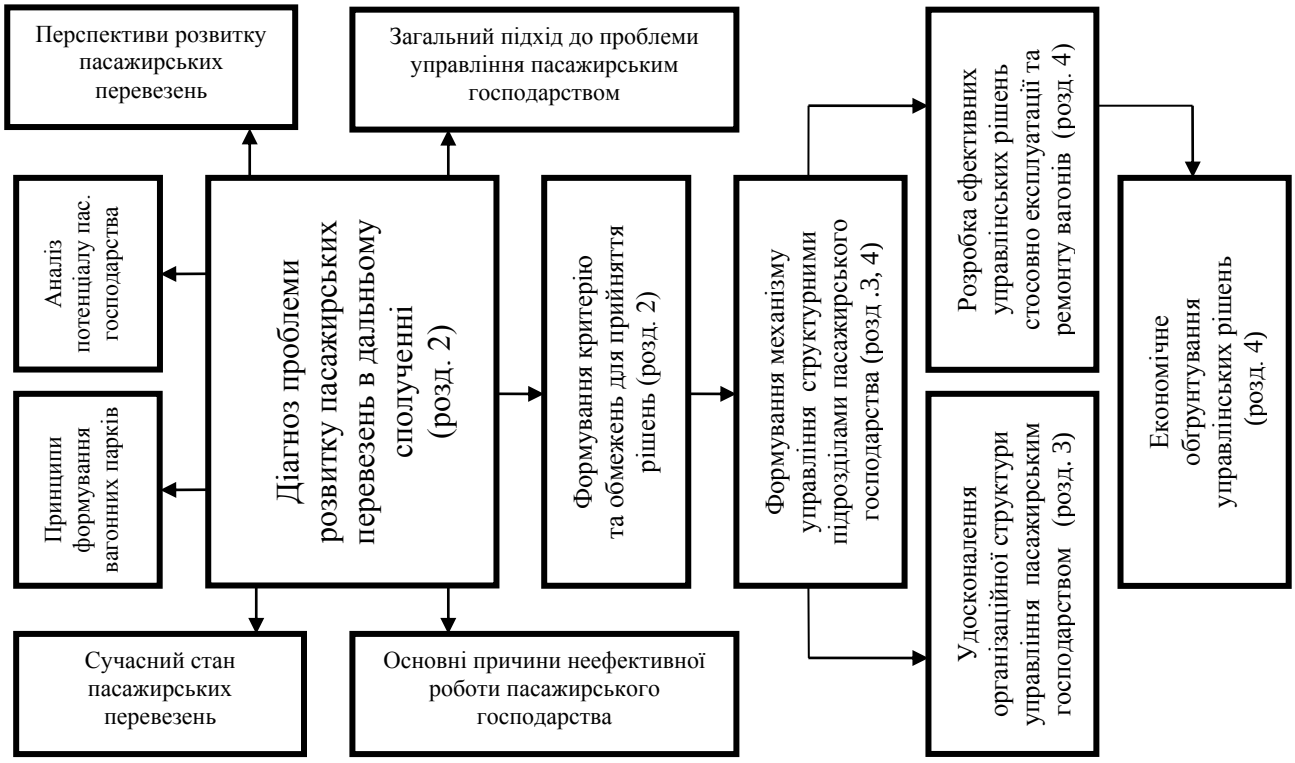

Рис. 1. Послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення механізму управління структурними підрозділами пасажирського господарства

Системний аналіз сучасного стану пасажирського господарства України та тенденції його розвитку показують, що, незважаючи на його в цілому стабільну роботу, є низка серйозних проблем, які потребують вирішення, а саме:

1. Прогресуюче старіння основних фондів, загальний ступінь зносу яких становить 78 %, у тому числі рухомого складу – 82,9 %.

2. Недостатність власних джерел фінансування (амортизація в 4,6 разу менше рівня простого відтворення), відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі та низький рівень інвестиційної привабливості, що зумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам.

3. Виконання залізницями державних та соціальних функцій (перевезення пільгових категорії пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) у поєднанні з регульованими урядом низькими тарифами на перевезення пасажирів та відсутність дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, приводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

Для виконання існуючих обсягів перевезень пасажирів були прийняті тимчасові принципи формування парків пасажирських вагонів, за якими після закінчення терміну служби – 28 років пасажирські вагони списують лише частково, а іншим за результатами технічного діагностування подовжують термін служби. З урахуванням цих принципів на прогнозні 2009 – 2015 роки були розраховані парки рухомого складу, їх дефіцит, необхідне оновлення за рахунок подовження терміну служби та закупівлі вагонів нового покоління.

Сучасна структура ринку пасажирських залізничних перевезень застаріла і потребує суттєвих змін, оскільки на теренах України існує практично один монопольний перевізник – Укрзалізниця, який працює неефективно.

Після утворення єдиного транспортного простору Європи більшість країн скасували монополію на пасажирські перевезення у дальньому сполученні, залишивши дотації та субсидії держави для підтримки перевізників при соціально орієнтованих тарифах. З вищесказаного випливає, що реструктуризація залізничної галузі – процес необхідний та неминучий. В цих умовах необхідно сформувати ефективний механізм управління новоутвореною структурою пасажирського господарства, придатний до будь-якої моделі реформування.

У третьому розділі «***Реформування організаційної структури управління підприємствами пасажирського господарства***» проаналізована існуюча організаційна структура управління пасажирським господарством у дальньому сполученні, що являє собою бюрократичну структуру дивізійного типу з трьома рівнями управління, яка побудована за територіально-функціональним принципом. На першому рівні управління знаходиться Головне пасажирське управління, у якому є кілька функціональних управлінь, що керують відповідними відділами пасажирських служб на залізницях. У свою чергу пасажирським службам залізниць підпорядковані структурні підрозділи. Головне пасажирське управління не є суб'єктом господарювання і виконує лише розпорядчі функції. Ця структура зовсім не придатна до умов сучасного ринку, оскільки є монополією, яка не фінансується з державного бюджету і не дозволяє залучати в необхідному обсязі кредитні кошти та інвестиції приватних компаній і фізичних осіб.

В умовах сучасного ринку Укрзалізниця разом з Міністерством транспорту та зв'язку розробили проекти двох програм реформування залізничної галузі України, але обидва вони ще не прийняті Урядом. Для виходу з цього становища, коли не визначено, який з проектів буде

впроваджено, автор пропонує поступово почати формувати універсальний механізм управління пасажирським господарством у дальньому сполученні, який дозволить побудувати нову організаційну структуру та реалізувати ефективні управлінські рішення стосовно експлуатації та ремонту пасажирських вагонів.

Пропонується, впроваджуючи реформування залізничного транспорту України за проектом будь-якої програми, перейти від бюрократичної структури дивізійного типу, яка побудована за функціональним принципом (функціонально-територіальним), до управління пасажирськими перевезеннями у дальньому сполученні за вертикально-інтегрованим принципом. Управляти такою структурою буде департамент, який повинен:

- визначати стратегію розвитку пасажирських перевезень;
- формувати свій бюджет, вести баланс та фінансову звітність;
- здійснювати інші форми стратегічного фінансового управління.

Залізниці як органи територіального управління на перших етапах реформування здійснюють ухвалення поточних рішень у рамках затвердженої стратегії і бюджету, а також оперативне управління пасажирськими перевезеннями.

При побудові нової структури управління пасажирськими перевезеннями у дальньому сполученні слід вирішити такі питання:

1. Визначити, скільки і які структурні підрозділи слід утворити для оперативного управління пасажирськими перевезеннями за технологічним принципом.

2. Встановити, які функції необхідно передати новоутвореним структурам відповідно до технологічного процесу та які стосунки будуть між ними та іншими структурами.

3. Зробити розподіл структурних підрозділів з метою подальшої їх передачі до монопольного або конкурентного секторів.

4. Визначити, яку організаційну форму господарювання буде мати кожна з новоутворених структур в кінці третього етапу реформування.

5. Сформувати необхідну нормативно-правову базу для функціонування пасажирського господарства в нових умовах.

За технологічним принципом існуючі структури пасажирського господарства доцільно поділити на п’ять груп:

- вокзали, які надають пасажирам увесь спектр послуг;
- об’єднане дорожнє бюро та квиткові каси для оперативного продажу залізничних квитків на усі види пасажирських поїздів;
- компанії-оператори з перевезення пасажирів, до складу яких входять ремонтно-екіпірувальні депо для виконання поточних видів ремонту, санітарної обробки й екіпірування пасажирських поїздів та резерви провідників;
- пасажирські вагонні депо для планових ремонтів вагонів та КВР;
- бази обслуговування поїздів та пральні комплекси для забезпечення пасажирів постільними речами, білизною та необхідним інвентарем.

Запропоновано розділити новоутворені структури на два сектори: монопольний та конкурентний. Принцип розподілу визначається за умови можливості передачі структурних підрозділів до конкурентного сектору без порушення антимонопольного законодавства, збільшення ефективності роботи і цілісності технологічного процесу пасажирських перевезень. Крім того, одночасно слід враховувати сталий розвиток пасажирського господарства та надійність роботи його окремих підрозділів при виконанні вимог Уряду.

За діючим антимонопольним законодавством структурні підрозділи, а потім і підприємства слід поділити таким чином: три види організаційних структур: вокзали; оперативно-технологічний центр управління пасажирськими перевезеннями; пасажирські технічні станції, ремонтно-екіпірувальні депо (в частині технічного обслуговування та екіпіровки) можуть бути віднесені тільки до монопольного сектору. Інші організаційні структури: контори й бази обслуговування поїздів; пасажирські вагонні депо для планових видів ремонту; компанія-оператор з перевезення пасажирів у дальньому сполученні можуть бути віднесені до конкурентного сектору залізничних послуг (рис. 2).

Для послідовного та поступового перетворення існуючої структури в нову розроблено етапність реформування.

З метою ліквідації дефіциту рухомого складу розроблено механізм управління парками пасажирських вагонів. Дефіцит пасажирських вагонів утворюється, коли розрахункова кількість рухомого складу на перспективу менша за наявний робочий парк. Ці розрахунки виконуються на кілька років вперед для своєчасної ліквідації нестачі пасажирських вагонів за рахунок їх ефективного використання. Зважаючи на це, можна записати:

$$ДВ_{\theta}^{i} = NP_{\theta\text{роб}}^{i} - NH_{\theta\text{роб}}^{i}, \qquad (1)$$

де: $ДВ_{\theta}^{i}$ – дефіцит пасажирських вагонів θ типу в робочому парку в i - му році;

$NP_{\theta\text{роб}}^{i}$ – потреба в робочому парку пасажирських вагонів θ типу в i - му році;

$NH_{\theta\text{роб}}^{i}$ – наявна кількість пасажирських вагонів θ типу в робочому парку в i - му році.

У свою чергу величина $NH_{\theta\text{р}об}^{i}$ розраховується за формулою

$$NH_{\theta\text{роб}}^{i} = N_{\theta\text{ін}}^{i-1} - (N_{\theta 41}^{\text{i}} + N_{\theta 1\text{д}}^{i} + N_{\theta 2\text{д}}^{i} + N_{\theta\text{тз}}^{i} + N_{\theta\text{гп}}^{i}) + N_{\theta\text{нв}}^{i}, \qquad (2)$$

а інвентарна кількість пасажирських вагонів θ типу в i-му році $N_{\theta\text{ін}}^{i}$ розраховується за формулою

$$N_{\theta\text{ін}}^{i} = N_{\theta\text{ін}}^{i-1} - (N_{\theta 41}^{i} + N_{\theta 1\text{д}}^{i} + N_{\theta 2\text{д}}^{i}) + N_{\theta\text{нв}}^{i}, \qquad (3)$$

де: $N_{\theta\text{ін}}^{i}$ – розрахункова інвентарна кількість пасажирських вагонів θ типу в i - му році;

$N_{\theta\text{ін}}^{i-1}$ – розрахункова інвентарна кількість пасажирських вагонів θ типу в $(i-1)$ - му році;

$N_{\theta 41}^{i}$ – вагони θ типу, які підлягають виключенню з інвентарного парку в i - му році після 41 року служби;

$N^{i}_{\theta 1д}$ – вагони θ типу, які підлягають виключенню з інвентарного парку в i - му році після першого технічного діагностування;

$N^{i}_{\theta 2д}$ – вагони θ типу, які підлягають виключенню з інвентарного парку в i - му році після повторного технічного діагностування;

$N^{i}_{\theta тз}$ – технологічний запас пасажирських вагонів θ типу в i - му році;

$N^{i}_{\theta гп}$ – вагони θ типу, які відволікаються на господарчі потреби в i -му році;

$N^{i}_{\theta нв}$ – план придбання Укрзалізницею нових вагонів θ типу в i -му році;

i – індекс розрахункового року.

Якщо після розрахунків за формулою (1) залишається непогашений дефіцит пасажирських вагонів, ліквідувати його слід за допомогою заходів ефективного використання пасажирських вагонів (див. розд. 4).

Рис. 2. Організаційна структура управління пасажирським господарством на третьому етапі структурної реформи

Четвертий розділ ***«Удосконалення управлінських рішень за рахунок ефективних методів експлуатації та ремонту пасажирських вагонів».***

Однією зі складових механізму управління пасажирськими перевезеннями у дальньому сполученні є підвищення ефективності використання рухомого складу, яке дозволяє з мінімальними витратами вирішити питання оновлення парку пасажирських вагонів. Відсутність необхідної кількості пасажирських вагонів потребує суттєвої зміни технології їх експлуатації. Для оцінки ефективності використання пасажирського вагона було введено поняття коефіцієнта оптимальної експлуатації рухомого складу – $K_{\text{вик}}^{\text{норм}}$:

$$K_{\text{вик}}^{\text{норм}} = \frac{T - t_{\text{прост}}}{T}, \qquad (4)$$

де T – термін обороту пасажирського рухомого складу, год.

$t_{\text{прост}}$ – термін неефективного простою вагона на пасажирській технічній станції (пункті) та на кінцевих пасажирських станціях, год;

Після підстановки складових загального обороту пасажирського поїзда у формулу (4) значення $K_{\text{вик}}^{\text{норм}}$ набуде вигляду

$$K_{\text{вик}}^{\text{норм}} = \frac{T - (t_{\text{очік}}^{\text{обор}} + t_{\text{очік}}^{\text{форм}} + t_{\text{ппв}})}{T} \to 1. \qquad (5)$$

де $t_{\text{очік}}^{\text{обор}}$ – термін очікування рухомим складом відправлення за графіком на станції призначення, год;

$t_{\text{очік}}^{\text{форм}}$ – термін очікування рухомим складом відправлення за графіком на пасажирській технічній станції або станції формування, год;

$t_{\text{ппв}}$ – термін подачі рухомого складу на колії відстою, год.

Подальші дослідження стосуються економічного обґрунтування нових методів експлуатації вагонів у складі пасажирських поїздів для скорочення терміну їх неефективного простою та доведення $K_{\text{вик}}$ до максимального значення, що дорівнює одиниці. Для ефективного використання пасажирських вагонів, скорочення терміну очікування за графіком руху та перевезення додаткової кількості пасажирів на цих напрямках було **запропоновано рух денно-нічних поїздів**, рухомий склад яких обертається за одну добу замість двох, оскільки один рухомий склад спочатку рухається як нічний поїзд, а потім як денний. Це дало змогу скоротити $t_{\text{заг}}^{\text{очік}}$ практично до нуля. Автор дослідила нову технологію експлуатації пасажирських вагонів на прикладі поїзда 79/80 Дніпропетровськ-Київ. Нижче побудовано графік руху обох рухомих складів пасажирського поїзда № 79/80 Дніпропетровськ – Київ – основного та альтернативного.

Крім впровадження денно-нічних поїздів ефективного використання пасажирських вагонів можна досягти за рахунок нових управлінських рішень, які стосуються **кільцювання пасажирського рухомого складу** на кілька напрямків:

- методом експлуатації рухомого складу на два напрямки за кільцевою схемою;
- методом експлуатації рухомого складу на два напрямки за маятниковою схемою;

- методом експлуатації рухомого складу на три напрямки за кільцевою схемою;
- методом експлуатації рухомого складу на три напрямки за маятниковою схемою.

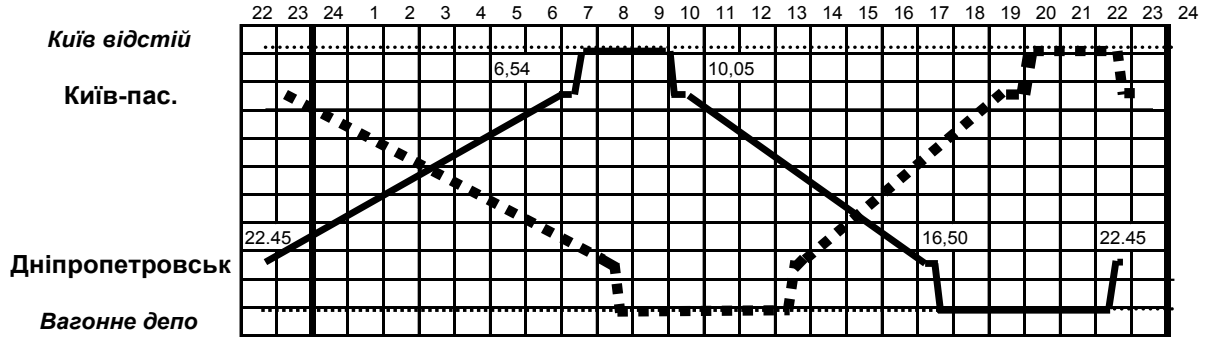

Рис. 3. Графік руху денно-нічного поїзда Дніпропетровськ – Київ за один оборот (поїзд № 1 – суцільна лінія та поїзд № 2 – пунктир) [133, етап 2, с. 76]

Для ефективного кільцювання рухомого складу необхідно, щоб:

1. Маршрути поїздів, які слід обслуговувати одним рухомим складом, починалися на одній станції.
2. Поїзди обох напрямків мали однакову композицію поїзда.
3. Категорія та класність пасажирських вагонів були однаковими.
4. Маса пасажирського поїзда (за кількістю вагонів та довжиною пасажирських колій) за обома напрямками не перевищувала максимальних значень. Іноді можливі обґрунтовані відхилення від п. 2-4.

Для підвищення ефективності використання пасажирських вагонів у четвертому розділі розроблені теоретико-методологічні основи таких заходів:

1) впровадження гнучких пільгових тарифів в періоди суттєвого падіння пасажиропотоків для підвищення доходу залізниць за рахунок зниження вартості квитків та залучення додаткових пасажирів;
2) оптимізація існуючої структури пасажирського поїзда, залежно від попиту на певну комфортність пасажирських перевезень;
3) вибір оптимального варіанта нових міжремонтних циклів та подовження терміну служби пасажирським вагонам після закінчення їх життєвого циклу – 28 років;
4) об’єднання парків пасажирських вагонів окремих залізниць в один з метою оптимізації їх використання в періоди масових перевезень пасажирів;
5) розробка гнучких планів ремонту пасажирських вагонів за окремими періодами з метою зменшення обсягів ремонту в періоди масових перевезень.

Розрахунки показали, що після впровадження усіх запропонованих у дисертаційній роботі заходів дефіцит рухомого складу на прогнозні роки поступово зменшується і в 2014 році очікується надлишок пасажирських

вагонів у кількості 113 одиниць, а в 2015 році – 1 014 одиниць. Це означає, що з 2014 року можна припинити виконувати капітально-відновлювальні ремонти та ремонти з подовження терміну служби для вагонів старого покоління.

У роботі розраховано два види економічного ефекту (табл. 1 та 2), які не можна визначати разом, оскільки один із них дисконтний, а другий звичайний.

Таблиця 1

Економічний ефект від зміни технології ремонту пасажирських вагонів протягом подовженого життєвого циклу

Найменування заходу	Середньорічний економічний ефект, тис. грн
Середньорічний економічний ефект від подовження життєвого циклу пасажирських вагонів за методом ДВРЗ	81 783,6
Середньорічний економічний ефект від зміни методу ремонту пасажирських вагонів після виконання КР-1 протягом подовженого життєвого циклу	124 173,5
Разом	**205 957,1**

Таблиця 2

Річний економічний ефект від зміни технології експлуатації пасажирських вагонів на 2009 рік

Найменування заходу	Річний економічний ефект, тис. грн
Річний економічний ефект від експлуатації пасажирських вагонів у складі денно-нічних поїздів	41 654,0
Річний економічний ефект від експлуатації пасажирських вагонів у складі закільцьованих поїздів	145 594,0
Річний економічний ефект від організаційних заходів	401 500,0
Разом	**588 748,0**

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, що полягає в розробці теоретичних і методичних підходів до побудови механізму управління підприємствами пасажирського господарства в умовах сучасного ринку за рахунок впровадження нової організаційної структури управління пасажирським господарством та удосконалення управлінських рішень стосовно ефективної експлуатації і ремонту пасажирських вагонів.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. На залізничному транспорті на сьогоднішній день склалася така ситуація: старі принципи організації та управління залізничним транспортом вступили в конфлікт із сучасними ринковими умовами розвитку української економіки; країна має повністю монополізований ринок транспортних послуг із залізничних перевезень; відсутня прозорість у діяльності структурних підрозділів пасажирського господарства; діюча система субсидування одних перевезень за рахунок інших створює суттєві перешкоди для майбутнього розвитку конкуренції на залізничному транспорті.

2. Проблему формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського господарства пропонується вирішувати одночасно за двома напрямками. Перший напрямок – це впровадження структурної реформи, яка дозволяє залучення додаткових інвестиції іззовні для оновлення основних фондів та нових технологій. Другий – це підвищення ефективності роботи пасажирського рухомого складу, що дозволить практично вирішити проблему оновлення парку пасажирських вагонів на перших етапах структурної реформи.

3. Відсутність бюджетного фінансування для закупівлі пасажирського рухомого складу призвела до катастрофічного зносу парку пасажирських вагонів – 82,9 %. З 1992 року пасажирські вагони закуплялися лише за власні кошти Укрзалізниці у кількості: нові – 438 од., б/у – 93 од. Це приблизно в 16 разів менше, ніж за часи СРСР. Відсутність необхідної кількості коштів не дозволяє Укрзалізниці закупляти новий пасажирський рухомий склад. У цих умовах були розроблені нові принципи формування інвентарного парку пасажирських вагонів, за якими після закінчення терміну служби – 28 років вагони не списують, а після технічного діагностування їм подовжують термін служби одним з планових видів ремонту або КВР (КРП) до 41 року. Завдяки цьому на порядок денний поставлено питання розробки оптимальних методів подовження життєвих циклів існуючих вагонів.

4. Для визначення необхідного обсягу змін у роботі пасажирського господарства, принципів оновлення парку пасажирських вагонів на довгостроковий період були розраховані перспективні обсяги пасажирських перевезень у дальньому сполученні до 2015 року. За цими розрахунками обсяг перевезень пасажирів проти 2007 року має збільшитися на 13,9 %, а пасажирооборот на 14,6 %.

5. Розроблено комплексний підхід до проблеми формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського господарства в умовах сучасного ринку, який дозволить радикально вирішити проблему підвищення ефективності пасажирських перевезень в дальньому сполученні. У даній роботі досліджується лише вісім найбільш вагомих задач, які систематизовані за двома напрямками, і їх можна реалізувати як окремо, так і усі разом.

6. Визначено поняття механізму сучасного управління підприємствами пасажирського господарства – як **системи заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупності підприємств залізничного**

транспорту, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії та цілей в умовах сучасного ринку.

7. Розроблені теоретичні та методологічні основи формування сучасного механізму управління підприємствами пасажирського господарства, який побудований за функціональним вертикально-інтегрованим принципом і придатний для використання при впровадженні реформування залізничного транспорту України за проектом будь-якої програми. Для управління такою структурою рекомендовано організувати департамент пасажирських перевезень в дальньому сполученні, який буде визначати стратегію розвитку пасажирських перевезень, формувати свій бюджет та фінансову звітність.

8. При побудові організаційної структури управління Департаменту пасажирських перевезень за головне бралися такі принципи. Кількість функціональних структур мусить відповідати кількості повністю закінчених технологічних циклів, яких налічується шість. Наприкінці реформування пасажирських перевезень у дальньому сполученні рекомендовано мати окремі функціональні підприємства – юридичні особи двох видів: дочірні підприємства, які не слід передавати на приватизацію, та відкриті акціонерні товариства, які можна приватизувати. Відкриті акціонерні товариства утворюються для функціональних структур, які не мають монопольного становища в регіоні. У дочірні підприємства реформують ті структури, що мають монопольне становище. На основі цих принципів три види організаційних структур (вокзали; оперативно-технологічний центр управління пасажирськими перевезеннями; пасажирські технічні станції, пункти формування й обороту пасажирських поїздів) можуть бути віднесені до монопольного сектору. Інші три організаційні структури (контори і бази обслуговування пасажирів; пасажирські вагонні депо для деповських, капітальних та капітально-відновлювальних ремонтів; компанії-оператори з перевезення пасажирів у дальньому сполученні) можуть бути віднесені до конкурентного сектору залізничних послуг і надалі приватизовані.

9. Удосконалено економічну сутність коефіцієнта оптимальної експлуатації пасажирських вагонів, математичне значення якого враховує швидкість руху рухомого складу, термін повного обороту поїзда за винятком часу неефективного очікування на кінцевих станціях та терміну подачі рухомого складу в екіпірувальне депо. Це дало можливість більш досконально оцінювати ефективність використання рухомого складу з різними особливостями експлуатації та впливати на скорочення загального терміну неефективного простою.

10. Запропоновано наукову концепцію курсування денно-нічних поїздів, уведення яких дозволяє знизити термін обороту рухомого складу на напрямках між столицею та обласними центрами і тим самим вивільнити значну кількість пасажирських вагонів, а також організувати додаткові пари поїздів на напружених напрямках руху.

11. Обґрунтовано теоретичні положення методу експлуатації пасажирських вагонів на кілька напрямків. Такий метод експлуатації дозволяє підвищити коефіцієнт оптимальної експлуатації пасажирських вагонів, приводить до їх вивільнення на одних напрямках з метою використання на інших напрямках, що дозволяє освоїти додатковий пасажирський потік.

12. Сформовано теоретико-методологічні основи побудови гнучких тарифів за днями тижня, які дозволяють збільшити доходи залізниць від пасажирських перевезень у дні спаду попиту за рахунок зменшення вартості залізничних квитків та залучення додаткових пасажирів. Розроблено методику оптимізації композиції пасажирського поїзда залежно від попиту на певну комфортність рухомого складу, що дозволяє регулювати структуру поїзда протягом року в періоди масових перевезень пасажирів з метою зниження витрат на його експлуатацію.

13. Рекомендовано системну модель визначення оптимального варіанта подовження міжремонтних циклів та загального терміну служби пасажирських вагонів, яка на відміну від існуючої враховує додаткові випробування на міцність та вартість реверсії нового рухомого складу. Це дало можливість за допомогою нового економічного критерію визначити найбільш раціональні варіанти використання парку пасажирських вагонів.

14. Завдяки одночасному впровадженню усіх заходів, запропонованих у дисертаційній роботі, дефіцит рухомого складу на прогнозні роки поступово зменшується і не перевищує 7,5 %, у 2014 році очікується надлишок пасажирських вагонів у кількості 113 одиниць, а в 2015 році – 1 014 одиниць. Це означає, що з 2014 року можна припинити виконувати капітально-відновлювальні ремонти та ремонти з подовженням терміну служби для вагонів старого покоління.

15. У роботі розраховано два види економічного ефекту, які не можна визначати разом, оскільки один із них дисконтний, а другий звичайний. Економічний ефект від зміни технології ремонту пасажирських вагонів протягом подовженого життєвого циклу становить 205 957,1 тис. грн, а загальний річний економічний ефект від удосконалення технології експлуатації пасажирських вагонів та організаційних заходів на 2009 рік визначено у розмірі 588 748,0 тис. грн.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях

1. Аксенов И. М. Математическая модель композиции пассажирских составов / И. М. Аксенов, Г. Н. Кодола, Е. А. Момот // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1.– С. 47-50. ***Особистий внесок:*** *технологія формування рухомого складу та побудови економічної моделі для подальших розрахунків.*
2. Бараш Ю. С. Принципи побудови організаційної структури управління пасажирським господарством на різних етапах структурної реформи

Укрзалізниці / Ю. С. Бараш, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007. – Вип. 15. – С. 225-232. ***Особистий внесок:*** *принципи удосконалення організаційних структур управління пасажирським господарством.*

3. Босов А. А. Определение эффективной структуры пассажирского поезда / А. А Босов, Е. А. Момот // 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. 91-94. ***Особистий внесок:*** *економічна модель та критерій формування композиції пасажирського поїзда.*
4. Верхоглядова Н. І. Особливості та сучасний стан пасажирського господарства залізниць України / Н. І. Верхоглядова, Ю. С. Бараш, О. О. Карась // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2007. – Вип. 232, т. 4. – С. 875-883. ***Особистий внесок:*** *економічні показники роботи пасажирського господарства.*
5. Лобойко Л. М. Оцінка варіантів подовження терміну служби пасажирських вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С . Бараш, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 20. – С. 240-245. ***Особистий внесок:*** *методика визначення оптимального варіанта подовження міжремонтних циклів та загального терміну служби пасажирських вагонів.*
6. Лобойко Л. М. Оптимізація руху пасажирських поїздів вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С . Бараш, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 21. – С. 46-52. ***Особистий внесок:*** *економічна доцільність впровадження нових методів організації руху пасажирських поїздів.*
7. Карась О. О. Механізм управління парками пасажирських вагонів / О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 25. – С. 237-241.

У тезах доповідей наукових конференцій:

8. Лобойко Л. М. Види кільцювання пасажирського рухомого складу вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С . Бараш, О. О. Карась // Тези доп. 7-ї міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – С. 35-36. ***Особистий внесок:*** *методика економічного обґрунтування доцільності кільцювання рухомого складу на кілька напрямків.*
9. Лобойко Л. М. Економічна доцільність впровадження денно-нічних поїздів вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С . Бараш, О. О. Карась // Тези доп. 7-ї міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац.

ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – С. 37. ***Особистий внесок:*** *методика економічного обґрунтування технології курсування денно-нічних поїздів.*

10. Складання плану формування пасажирських поїздів в умовах ринкової економіки / В. В. Скалозуб, Ю. С. Бараш, І. М. Вишнякова та ін. // Тези доп. 5-ї міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – С. 93-94. ***Особистий внесок:*** *економічні підходи до складання оптимального плану формування пасажирських поїздів.*
11. Бараш Ю. С. Реформування пасажирського господарства Укрзалізниці на різних етапах структурної реформи / Ю. С. Бараш, О. О. Карась // Тези доп. 6-ї міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2007. – С. 108. ***Особистий внесок:*** *принципи побудови організаційної структури Департаменту пасажирських перевезень у дальньому сполученні.*

АНОТАЦІЯ

Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту). – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (залізничний транспорт). Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства транспорту та зв'язку України, Дніпропетровськ, 2009.

Дисертація присвячена розробці теоретико-методологічних положень та практичних рекомендацій щодо реформування механізму управління пасажирським господарством у дальньому сполученні в умовах сучасного ринку.

Проблема, що досліджується, вирішується одночасно за двома напрямками: реформування існуючої організаційної структури управління пасажирського господарства за умови впровадження структурної реформи залізничного транспорту за будь-якою моделлю; удосконалення управлінських рішень стосовно ефективності використання пасажирських вагонів за рахунок нових методів експлуатації та ремонту.

Пропонується, впроваджуючи реформування залізничного транспорту України за проектом будь-якої програми, перейти до управління пасажирським господарством у дальньому сполученні за вертикально-інтегрованим принципом. При цьому враховані принципи технологічної незалежності, раціональної взаємодії структурних підрозділів (філій, підприємств) та антимонопольного законодавства.

Запропоновані управлінські рішення, за допомогою яких підвищена ефективність використання пасажирських вагонів. Для цього рекомендоване впровадження денно-нічних поїздів, кільцювання рухомого складу на кілька напрямків, побудова гнучких тарифів, оптимізація структури поїзда, подовження терміну служби пасажирських вагонів за новими технологічними циклами та додаткові організаційні заходи.

Ключові слова: механізм управління, організаційна структура управління, управлінське рішення, ефективність використання вагонів, денно-нічні поїзди, кільцювання рухомого складу, гнучкі тарифи, структура поїзда.

АННОТАЦИЯ

Карась Е. А. Формирование современного механизма управления предприятиями в условиях ринка (на примере пассажирского хозяйства железнодорожного транспорта). – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (железнодорожный транспорт). Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна Министерства транспорта и связи, Днепропетровск, 2009.

Проблема, которая исследуется, решается одновременно по двум направлениям: реформирование существующей организационной структуры управления пассажирским хозяйством при условии реализации структурной реформы железнодорожного транспорта по любой из моделей; усовершенствование управленческих решений, касающихся эффективного использования пассажирских вагонов за счет новых методов эксплуатации и ремонта.

В диссертационной работе впервые дано определение механизма управления пассажирским хозяйством – это система мероприятий (программных, правовых, административных, технических) и совокупность предприятий железнодорожного транспорта, построенных по определенным законам иерархии в зависимости от их функций и взаимодействий для эффективного выполнения своей миссии и целей в условиях современного рынка.

Для решения данной проблемы обосновано применение системного подхода и использование этапности рационального решения. Вначале был проведен системный анализ работы пассажирского хозяйства, который показал, что механизм управления пассажирским хозяйством несовершенен и требует существенных изменений. Существующая организационная структура являет собою бюрократическую структуру дивизионального типа с тремя уровнями управления. Функционально-региональное построение структуры управления не способствует оперативному принятию решений и требует много денежных средств на её содержание.

Управленческие решения, принимаемые по отдельным вопросам

эксплуатации и ремонта пассажирских вагонов, при таком построении организационной структуры управления не являются эффективными.

Для усовершенствования управления пассажирским хозяйством при реализации любой модели реформирования предложена универсальная организационная структура, построенная по вертикально-функциональному принципу. При этом предлагаемая структура проектировалась с учетом следующих принципов: технологическая самостоятельность, полная независимость от других структур, рациональное взаимодействие с остальными структурами (филиалов, предприятий). Окончательная форма хозяйствования и собственности выбиралась с учетом действия антимонопольного законодательства.

Для оценки эффективности использования пассажирских вагонов было введено понятие коэффициента оптимальной эксплуатации подвижного состава, который численно равен времени общего оборота пассажирского поезда за вычетом времени неэффективного простоя подвижного состава на станциях отправления, назначения и времени подачи на пути отстоя, отнесенного ко времени общего оборота. Оптимальное значение этого коэффициента должно стремиться к единице.

В диссертационной работе было предложено внедрение дневно-ночных поездов, которые обращаются в основном между областным центром и столицей Украины. За счет сокращения времени простоя этих поездов в Киеве на 12-13 часов они успевают возвращаться, экипироваться в областном центре и быть готовыми к повторному рейсу за одни сутки вместо двух.

Для эффективного использования пассажирских вагонов предложены теоретические разработки организации обращения пассажирских составов одновременно на несколько направлений по маятниковой или кольцевой схеме. Это дает существенную экономию дефицитных пассажирских вагонов. В работе также предложены теоретико-методологические основы мероприятий, которые позволяют повысить эффективность пассажирских перевозок:

- внедрение гибких тарифов в периоды существенного снижения пассажиропотоков для повышения доходов за счет перехода пассажиров из вагонов с низкими комфортными условиями в более комфортные;
- оптимизация структуры пассажирского поезда в зависимости от спроса на определенную комфортность вагонов;
- выбор оптимального варианта новых межремонтных циклов и продления строка службы вагона после окончания жизненного цикла – 28 лет;
- объединение парков пассажирских вагонов отдельных железных дорог в один с целью оптимизации их использования в периоды массовых перевозок пассажиров;
- разработка гибких планов ремонта пассажирских вагонов по отдельным периодам с целью уменьшения объемов ремонта в периоды массовых перевозок.

Расчеты показали, что после реализации всех предложенных в диссертации мероприятий дефицит подвижного состава на прогнозные годы

постепенно уменьшится и в 2014 году ожидается излишек пассажирских вагонов в количестве 113 единиц, а в 2015 году – 1 014 единиц.

Ключевые слова: механизм управления, организационная структура управления, управленческое решение, эффективность использования вагонов, дневно-ночные поезда, кольцевание подвижного состава, гибкие тарифы, структура поезда.

ANNOTATION

Karas' O. O. Formation of modern business operation mechanisms in market conditions (on the example of passenger sector of rail transport). – Manuscript.

Thesis for obtaining a scientific degree of Candidate of economic sciences by profession 08.00.04 – economics and operation of business (rail transport). Dnipropetrovs'k National University of rail transport by the academician Lazaryan Ministry of Transport and Communications of Ukraine, Dnipropetrovsk 2009.

The thesis is dedicated to the development of methodology-theoretical regulations and practical recommendations concerning the reformation of operation mechanism of the passenger sector at long distance in the modern market conditions.

The question that is investigated is being solved simultaneously in two directions: reformation of present organizational structure of passenger sector operation, providing introduction of structural reform of rail transport according to any model; improvement of managerial decisions concerning the efficiency of passenger car utilization due to new operation and maintenance methods.

While providing the introduction of reform of rail transport of Ukraine according to any program project, it is suggested to go over to the passenger sector operation at long distance using the vertical-integrated mode. Herewith the principles of technological independence, rational cooperation of structural units (branches, enterprises) and antimonopoly laws are taken into account.

The managerial decisions are suggested, that result in raise of the efficiency of passenger car utilization. To this effect it is recommended to introduce the day-night trains, to carry out circulation of rolling stock in several directions, to make flexible fares, to optimize the train structure, to prolong the service life of passenger cars according to the new technological cycles and the additional managerial procedures.

Keywords: operation mechanism, organizational structure of operation, managerial decisions, efficiency of car utilization, day-night trains, circulation of rolling stock, flexible fares, train structure.

КАРАСЬ ОЛЕНА ОЛЕКСАНДРІВНА

ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ В РИНКОВИХ УМОВАХ

(на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Відповідальний за випуск О. В. Гоц
Підписано до друку 03.02.2009 р.
Формат 60х84/16. Папір для множних апаратів. Ризограф.
Ум. друк. арк. 0,93. Обл.-вид. арк. 1,0.
Тираж 120 пр. Зам. № 166.

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,