

**МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
імені академіка В. Лазаряна**

МАРЦЕНЮК ЛАРИСА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 629.4.014.76:656.2.078

**УДОСКОНАЛЕННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ
ВАГОНАМИ КОМПАНІЙ-ОПЕРАТОРІВ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ – 2012

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України

- Науковий керівник** – доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна,
завідувач кафедри «Облік, аудит та
інтелектуальна власність»
- Офіційні опоненти :** – доктор економічних наук, професор
Пащенко Юрій Євгенович,
Міжнародний науково-технічний університет
імені академіка Ю. Бугая, професор кафедри
міжнародної економіки;
- кандидат економічних наук, доцент
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна,
завідувач кафедри «Економіка та менеджмент»

Захист відбудеться 15 березня 2012 р. о 14.00 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. 314.

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

Автореферат розісланий 14 лютого 2012 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Транспорт – одна з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави та підвищення рівня життя населення.

З метою визначення напрямків подальшого розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, впровадження структурних реформ на транспорті Кабінетом Міністрів України затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року. Одним із пріоритетних завдань залізничного транспорту є реформування його системи управління.

Останні 10 років ведеться робота за вказаним вище напрямком, але підхід до розв'язання цього питання постійно змінювався. Основними розробниками цієї проблеми були Кірпа Г. М., Козак В. В., Федюшин Ю. М., Лашко А. Д., Сіраков В. І., Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Дикань В. Л., Сич Є. М., Бараш Ю. С., Пашенко Ю. Є., Дейнека О. Г., Скалозуб В. В., Ейтутіс Г. Д., Гненний М. В., Гненний О. М., Гречко А. В., Кондратюк М. В.

У галузі вантажних перевезень суттєвих зрушень останнім часом не відбулося. Організаційна структура не реформована, новий рухомий склад закупається дуже повільно, ринок операторських послуг в Україні слабкий, оскільки зараз відсутня необхідна нормативно-правова база, яка б регулювала діяльність операторських компаній.

Після акціонування залізничного транспорту вантажні перевезення будуть виконуватися державними та приватними компаніями-операторами – власниками вантажних вагонів, які зможуть перевозити вантажі будь-яких вантажовласників. Для управління перевезеннями вантажів у вагонах компаній-операторів Укрзалізниця в 2011 році створила Державне підприємство «Український транспортно-логістичний центр», яке діє як державне комерційне підприємство. Але відповідно до антимонопольного законодавства, така структура не може існувати одна на транспортному ринку України. Враховуючи сказане вище, на порядку денному постало питання створення удосконаленої структури управління вантажними вагонами компаній-операторів різної власності в умовах реформування залізничної галузі.

Ця проблема потребує вирішення з урахуванням досвіду не тільки країн Європи, а й колишнього СРСР, оскільки специфічний розвиток країн СНД та Балтії не дозволяє повністю копіювати принципи реформування залізничного транспорту Європейського Союзу.

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

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана відповідно до положень таких документів:

- Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651);
- Державної цільової програми реформування залізничного транспорту України на 2010-2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390;
- Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174;
- Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава»;
- Указу Президента України № 504/2011 «Про Національний план дій на 2011 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки».

Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Галузевої науково-дослідної лабораторії «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Результати досліджень, запропоновані в дисертаційній роботі, були використані у науково-дослідній роботі «Розробка принципів переходу на вертикальну інтегровану форму управління галузевими господарствами залізниць», реєстраційний номер 0110U006292, що виконувалася Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна на замовлення Укрзалізниці у 2010 році.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретико-методологічних основ підвищення ефективності використання вантажних вагонів компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту за рахунок удосконалення структури управління ними.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- дослідження трансформаційних процесів та наукових праць щодо управління вантажними вагонами компаній-операторів у країнах СНД та Балтії;
- вибір напрямку досліджень для побудови ефективної структури управління вантажними вагонами компаній-операторів;
- дослідження системи управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах сучасного ринку та факторів, які впливають на оборот вантажного вагону;
- розробка механізму управління та нового теоретико-методологічного підходу до удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України;
- розробка наукових принципів побудови залізничних підприємств (компаній) з управління вантажними вагонами різних форм власності;

- розробка організаційної структури компаній з управління вантажними вагонами.

Об'єкт дослідження – виробнича діяльність комерційного та вагонного господарств Укрзалізниці.

Предмет дослідження – ефективне управління вантажними вагонами компаній-операторів різних форм власності в умовах реформування залізничної галузі.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу дисертаційного дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері вантажних залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки і управління національним господарством. Для вирішення поставлених завдань використовувалися загальнонаукові та спеціальні методи:

- математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи комерційного та вагонного господарств за звітний період;
- математичного та порівняльного економічного аналізу – для визначення закономірностей роботи вантажних перевезень;
- теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування обсягів вантажних перевезень;
- прийняття рішень, стратегічного планування та системного підходу – для виконання наукових досліджень стосовно підвищення ефективності вантажних перевезень в умовах реформування галузі;
- імітаційного моделювання – для побудови аналогової та математичної моделей фінансових потоків майбутньої управлінської компанії;
- порівняльного економічного аналізу – для аналізу обороту вантажних вагонів;
- організаційно-розпорядчий – для побудови організаційної структури управлінської компанії.

Інформаційну базу дослідження склали: Укази Президента України, законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; європейське залізничне законодавство; матеріали державного комітету статистики України; монографії, українські та зарубіжні періодичні наукові видання; матеріали наукових конференцій; науково-дослідні роботи; результати власних досліджень дисертанта.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку теоретичних основ і методологічних підходів щодо удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі, а саме:

Вперше:

- запропоновано для управління вантажними перевезеннями у вагонах компаній-операторів різної власності організувати кілька управлінських

компаній, які б мали право: розпоряджатися універсальними вагонами інших вітчизняних компаній-операторів, що знаходяться у них на правах оренди, та самостійно направляти їх у поточні та планові види ремонту; організовувати перевезення вантажів у спеціальних вагонах вітчизняних та закордонних компаній-операторів за визначеними нитками графіка на договірних умовах, залежно від виду та змісту договору; на основі додаткових договорів та за окрему плату виконувати поточні та планові види ремонту вантажних вагонів;

– розроблено організаційну структуру управлінської компанії, яка включає одночасно два напрямки діяльності: комерційний (навантаження, перевезення, вивантаження вантажів і регулювання порожніх вагонів) та ремонтний (підготовку вагонів під навантаження, поточні та планові ремонти), що дозволить скоротити термін перебування рухомого складу на технічних станціях, під навантаженням та в неробочому парку, оскільки значною частиною технологічного циклу процесу перевезення буде управляти ця компанія.

Удосконалено:

– існуюче термінологічне поняття механізму управління вантажними перевезеннями в частині управління вагонами компаній-операторів – це система заходів (програмних, правових, адміністративних, логістичних, технічних) та сукупність експлуатаційних, ремонтних структурних підрозділів і центрів організації вантажної роботи, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для раціоналізації процесу вантажних перевезень в умовах сучасного ринку;

– механізм управління вантажними перевезеннями, який відрізняється від існуючого пристосуванням його до умов реформованої галузі та організацією управлінських компаній, які разом із Українським транспортно-логістичним центром централізують управління всіма вантажними вагонами вітчизняних та закордонних компаній-операторів;

– теоретико-методологічний підхід до побудови ефективної структури управління вантажними вагонами компаній-операторів різних форм власності, впровадження якої дозволить суттєво знизити простої вагонів на технічних станціях, під вантажними операціями та в ремонті й тим самим покращити якісні показники використання рухомого складу в умовах реформування залізничного транспорту України.

Практичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні для удосконалення структури управління вантажними вагонами різної власності на мережі залізниць України та підвищення ефективності їх функціонування в умовах ринку, а саме:

– запропонована нова технологія управління вантажними перевезеннями вітчизняних і закордонних компаній-операторів за допомогою управлінських компаній та Українського транспортно-логістичного центру з розподілом перевезень залежно від: виду рухомого складу (універсальний або

спеціальний); власника вагонів або залізничної адміністрації; організації перевезень (сталі маршрутні перевезення або окремі групи вагонів);

– розроблена методика побудови організаційної структури управлінської компанії, яка охоплює одночасно два види діяльності: комерційну та ремонт вагонів різної власності.

Основні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна під час викладання дисципліни «Економіка залізничного транспорту» та при виконанні дипломних робіт магістрів і спеціалістів (акт впровадження від 25.08.2011 р.).

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 самостійно розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту.

З наукових праць, які надруковані у співавторстві, у роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом власних досліджень, а саме: в роботі [3] – розробка критерію для порівняння альтернативних варіантів управління парками вантажних вагонів; [6] – обґрунтування моделі нового механізму управління вантажними вагонами компаній-операторів; [7] – науковий підхід до управління вантажними перевезеннями в Україні; у роботі [9] – аналіз існуючого ринку операторських послуг та прогнозування перспективи його розвитку; [10] – розробка послідовності реформування управління вантажними перевезеннями на залізничному транспорті.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися: на V Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ – 2010», г. Ярмче, 2010 год; II-й Міжнародній науково-практичній конференції «Інновації та трансфер технологій: від ідеї до прибутку», яка проходила у Дніпропетровському національному гірничому університеті 27-29 квітня 2011 року; 71-й Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту, яка проходила 14-15 квітня 2011 року в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна; IV Міжрегіональній науково-практичній конференції «Проблеми економіки та управління у промислових регіонах», яка відбулася 19-20 травня 2011 року в Запорізькому національному технічному університеті; IV Міжнародній науково-практичній конференції «Формування єдиного наукового простору Європи та завдання економічної науки», яка відбулася 11 травня 2011 року в Тернопільському національному економічному університеті; II Міжнародній науково-практичній конференції

«Соціально-економічний розвиток України і регіонів», яка відбулася 20-21 жовтня 2011 року у Запорізькому класичному приватному університеті; Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Роль інновацій у підвищенні наявного потенціалу країни», яка відбулася 14-15 грудня 2011 року в Тернопільському інституті агропромислового виробництва Національної академії аграрних наук; Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Механізми реалізації стратегії розвитку національної економіки», яка відбулася 20-21 жовтня 2011 року у Тернопільському інституті агропромислового виробництва Національної академії аграрних наук.

Дисертаційна робота повністю доповідалася на засіданні міжкафедрального наукового семінару кафедр «Економіка та менеджмент», «Фінанси та банківська справа», «Економічна теорія», «Облік, аудит та інтелектуальна власність», «Комп'ютерні інформаційні технології» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна 24 листопада 2011 року.

Публікації. Результати дисертації опубліковані в 17 друкованих працях, у тому числі: 6 (у тому числі 2 у співавторстві) статей у фахових збірниках наукових праць та 11 (у тому числі 3 у співавторстві) тез доповідей наукових конференцій.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 198 сторінок. Обсяг основного тексту – 148 сторінок, у тому числі 9 таблиць, 27 рисунків, з яких 1 займає усю площу сторінки. Вступ на 9 сторінках, висновки на 4 сторінках, 3 додатки на 19 сторінках у тому числі 10 таблиць, 4 рисунки та список використаних джерел, який включає 153 найменування на 18 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну отриманих результатів, розкрито їх теоретичне та практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі «Управління вантажними вагонами компаній-операторів як предмет дослідження» розглянуто причини неефективного функціонування залізничного транспорту та завдання, які поставлені перед ним Кабінетом Міністрів України до 2014 року. Досліджено принципи реформування залізничної галузі в рамках реалізації урядової Програми. Зроблено критичний аналіз науково-дослідних робіт та наукових праць стосовно управління вантажними вагонами компаній-операторів різних форм власності в країнах СНГ, Балтії та в Україні.

У Програмі економічних реформ України на 2010-2014 роки значна увага приділяється розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничному транспорту. У ній сказано: «...Недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури разом з незначними приватними інвестиціями призвели до значного зносу основних фондів, який на залізничному транспорті складає 85 %. Транзитний потенціал країни не використовується повною мірою. Україна посідає 102-ге місце серед 155 країн за індексом логістичної ефективності». Сьогодні Уряд України приділяє особливу увагу питанню перспективного розвитку залізничного транспорту. Дискусії стосовно майбутнього галузі ведуться на найвищому урядовому рівні, за участю фахівців залізничного транспорту, керівників вільних профспілок галузі, науковців галузевих навчальних закладів. Реформування залізничного транспорту визнано пріоритетним напрямком у найважливіших програмних документах країни: Транспортній стратегії України до 2020 року; Програмі економічних реформ України на 2010-2014 року; Постанові Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390, якою була затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки.

У роботі досліджено досвід реформування вантажних перевезень у країнах колишнього СРСР, розглянуто позитивні й негативні наслідки побудови вантажних компаній з управління компаніями-операторами. Проаналізовано наукові праці та науково-дослідні роботи стосовно реформування вантажних перевезень в Україні. Зроблено висновок, що його слід виконувати з урахуванням досвіду Сполучених Штатів Америки, Росії, Казахстану та закордонної проектної компанії ЛГКЕАШЕУ, але будувати вантажні компанії з управління рухомим складом компаній-операторів за іншими принципами, які досліджено в наступних розділах дисертаційної роботи.

У другому розділі «Дослідження системи управління вантажними вагонами компаній-операторів» обґрунтовано вибір напрямку досліджень, послідовність та етапність впровадження реформ у сфері вантажних перевезень; проаналізовано потенціал існуючих вантажних перевезень Укрзалізниці та вплив на нього сучасного ринку України; розглянуто організацію комерційної роботи на залізничному транспорті; вивчено структуру парку та оборот вантажних вагонів.

Управління вантажними перевезеннями в роботі розглядається у взаємному зв'язку із зовнішнім середовищем, яке представлено залізницями, окремими компаніями-операторами та клієнтами залізниць. Для вирішення завдань такого класу запропоновано системний підхід.

Послідовність розв'язання проблеми раціонального управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах сучасного ринку передбачає (рис. 1): аналіз процесу та структури управління вантажними перевезеннями; визначення економічного критерію для порівняння різних варіантів управління вантажними вагонами різних форм власності; виявлення

альтернативних варіантів управління вантажними вагонами різних форм власності та вибір найкращого.

Реформування вантажних перевезень буде виконуватися одночасно із реформуванням всієї залізничної галузі й відбуватиметься протягом певного періоду за трьома етапами. Здобувач пропонує своє бачення цього питання, за яким спочатку залізниці будуть реорганізовані в одну юридичну особу – Державне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, яке буде побудоване за продуктовою моделлю. Це авторське бачення повністю коригує з Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту і відрізняється лише в частині побудови Департаменту вантажних перевезень на окремих етапах реформи та на певних рівнях управління.

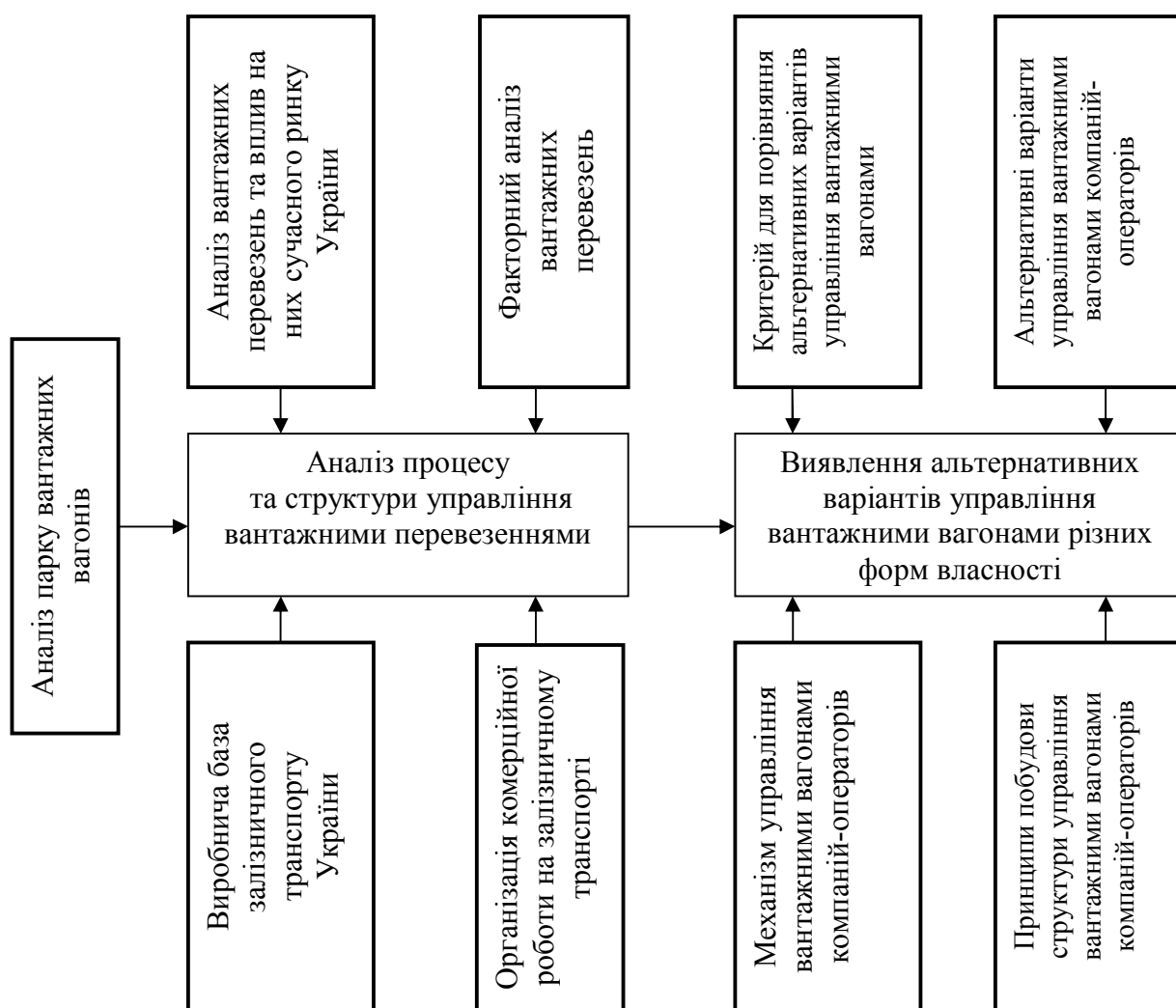


Рисунок 1 – Послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі

Далі виконано аналіз існуючих вантажних перевезень та визначено вплив на них сучасного ринку. Для українських залізниць на сьогодні найбільш

ефективним способом розвитку вантажних перевезень є скорочення простоїв вагонів на технічних (сортувальних та дільничних) станціях, під вантажними операціями, на прикордонних станціях. Обороти вантажного вагона, тобто час від початку одного завантаження до початку наступного, зменшено з 8,93 доби у 1999 році до 4,34 доби у 2005 році. Це забезпечило майже подвійне збільшення продуктивності вагона, тобто інтенсивності його використання. Зараз резерви залізниць вичерпані. Починаючи з 1991 року інвентарний парк тягового рухомого складу скоротився на 2 082 одиниці (26 %), пасажирських вагонів – на 2 584 вагони (25 %), вантажних вагонів – на 120 тисяч (45 %). Ситуація ускладнюється тим, що зношеність рухомого складу, термін експлуатації якого складає 25-30 років, становить 85 %. Це призводить до збільшення витрат на ремонт основних фондів та забезпечення руху проти нормативних більше, ніж у 2 рази.

У роботі розглянуто питання організації комерційної роботи, основні завдання, функції Головного комерційного управління та його організаційну структуру, а також Українського транспортно-логістичного центру. Проаналізовано структуру основних вантажів залізниць, динаміку різних видів вантажних перевезень (звичайних, контейнерних, контейнерних).

Окремо досліджена операторська діяльність в Україні та ринок операторських послуг. Положення операторської діяльності ускладнюється відсутністю необхідних нормативних документів. Аналізуючи обсяги перевезень вантажів операторами, можна констатувати, що вони складають 66,8 % від обсягів перевезення власним парком. Таким чином, компанії-оператори фактично є лідерами в галузі перевезень вантажів.

У дисертаційній роботі також розглянуто питання виручки від вантажних перевезень, рівень доходних ставок, передачу вагонів у оренду та доходів від неї.

Детально досліджено структуру парків рухомого складу та кількість за роками побудови окремо універсальних та спеціальних вагонів. Усі вагони, що працюють в Україні, можна умовно поділити на окремі парки, якими управляють власники рухомого складу та Головне комерційне управління. Після акціонування залізничного транспорту необхідно утворити таку систему управління вантажними перевезеннями, яка б не дозволила погіршити показники їх роботи.

У кінці розділу зроблено факторний аналіз обороту вантажного вагона з 1999 по 2010 рік, який показав, що найбільший вплив на оборот вантажного вагона має простій вагонів на технічній станції – 61 %. Для зменшення обороту вагона необхідно першочергово зменшувати простої рухомого складу на технічних станціях та під вантажними операціями, а це можливо за умови об'єднання в одній управлінській компанії функцій комерційного та вагонного господарств, оскільки значна частина технологічного циклу процесу перевезення буде перебувати під управлінням цієї компанії.

У третьому розділі «Принципи раціонального управління вантажними вагонами компаній-операторів» наведено результати досліджень стосовно удосконалення механізму управління вантажними перевезеннями у вагонах компаній-операторів різних форм власності, визначено наукові принципи побудови управлінських компаній, розроблено критерій та альтернативні моделі управління вантажними вагонами в умовах реформування залізничної галузі. Розраховано економічний ефект від зменшення терміну простою рухомого складу на технічних станціях та під вантажними операціями.

Вантажні перевезення мають певну специфіку, яка пов'язана: з організацією процесу перевезень; технологічним процесом навантаження та розвантаження; технічним обслуговуванням та поточним ремонтом вагонів; підготовкою вагонів до навантаження. Доцільно, щоб новоутворені компанії об'єднали в собі управління всіма ланками технологічного процесу.

Крім того, за визначеною періодичністю вантажні вагони повинні направлятися у вагонні депо та заводи для виконання деповського, капітального ремонту та капітального ремонту з подовженням терміну служби. Для цього управлінські компанії можуть включати у свою організаційну структуру на правах власності окремі пункти підготовки вагонів до перевезень, вагоноремонтні депо, інші структурні підрозділи вагонного господарства та деякі вагоноремонтні підприємства на різних умовах.

На основі сказаного вище запропоновано удосконалений механізм управління вантажними вагонами компаній-операторів (рис. 2).

Розроблено нову організаційну структуру управлінської компанії, яка належить до класу бюрократичних структур дивізійного типу і передбачає наявність центрального офісу та окремих центрів організації вантажних робіт (ЦОВР), що розташовані в регіонах України, та технічної бази для ремонту власних і орендованих вагонів. Для обслуговування вантажних районів на окремих станціях запропоновано організувати базові дільниці.

До складу Центрів організації вантажних робіт увійдуть: товарні контори, товарні касири, прийомоздавальники, склади, вантажні двори, навантажувальні та розвантажувальні пристрої. До складу технічної бази для ремонту власних і орендованих вагонів, а також власної інфраструктури увійдуть пункти підготовки вагонів під навантаження, вагоноремонтні депо, вагоноремонтні заводи, майстерні та цехи для обслуговування та поточного ремонту власної інфраструктури. Таким чином, організаційна структура управлінської компанії одночасно буде об'єднувати функції двох існуючих Головних управлінь – комерційного та вагонного господарства.

На основі сказаного можна запропонувати удосконалене термінологічне поняття механізму управління парками вантажних вагонів компаній-операторів – *це система заходів (програмних, правових, адміністративних, логістичних, технічних) та сукупність експлуатаційних, ремонтних структурних підрозділів і центрів організації вантажної роботи, побудованих за певною*

ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання процесу вантажних перевезень у вагонах різної власності в умовах сучасного ринку.

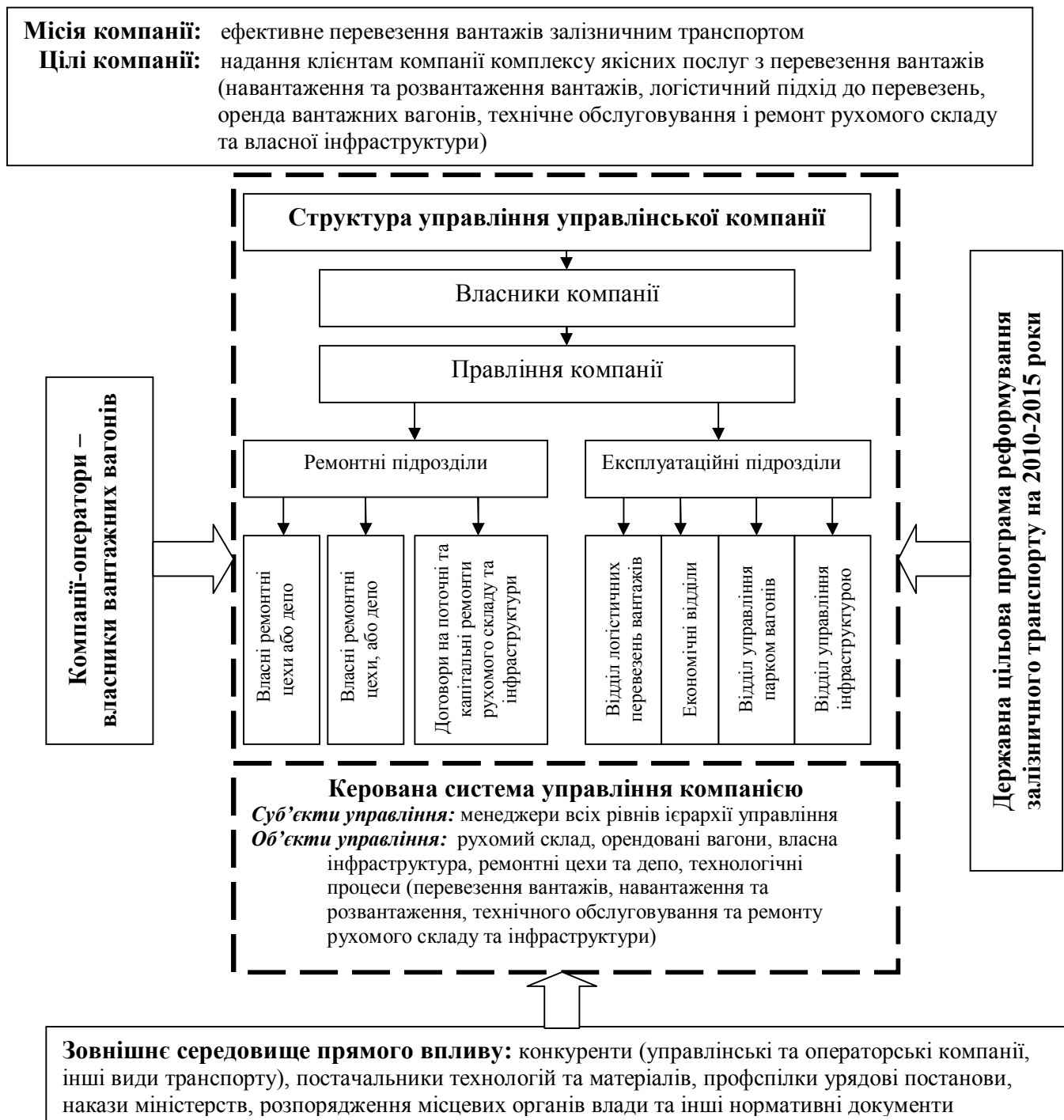


Рисунок 2 – Удосконалений механізм управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі

У роботі запропоновані нові концептуальні принципи побудови управлінських компаній з перевезення вантажів, які враховують такі першочергові заходи: збереження технологічної єдності транспортної

діяльності; формування організаційної структури за видами діяльності; збереження залізниць як організаційно-технологічної ланки з управління інфраструктурою; розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень, ремонту інфраструктури, рухомого складу тощо; підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту; забезпечення рентабельної діяльності; підвищення інвестиційної привабливості.

У дисертаційній роботі визначено три основні підходи до управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничної галузі:

1. Парк вантажних вагонів знаходиться у компаній-операторів різних форм власності, які добровільно на умовах взаємного договору передають його під управління керівним вантажним компаніям. Ці компанії розпоряджаються вантажними вагонами, направляють їх під навантаження, для вивантаження та в поточні види ремонту. Така форма організації вантажних компаній використовується у деяких країнах світу.

2. Парк вантажних вагонів знаходиться у компаній-операторів різних форм власності, які добровільно на умовах взаємного договору передають його під управління вантажним компаніям, але мають право самостійно встановлювати маршрути перевезення вантажів та умови термінового повернення рухомого складу. За перевезення вантажів та повернення порожніх вагонів компаній-оператори сплачують вантажній компанії вартість її послуг. Така практика існувала в Росії до 2011 року.

3. Усі вантажні вагони поділені на окремі парки за видами рухомого складу. Спеціальні вантажні вагони управлінські компанії використовують на умовах, позначених у пункті 2. Універсальні вагони вітчизняних компаній-операторів передаються для управління на умовах, наведених у пункті 1. Компанії-оператори інших залізничних адміністрацій мають право самостійно встановлювати маршрути перевезення своїх вантажів та термінового повертати рухомий склад на основі міждержавної або договірної домовленості. В Україні доцільно використовувати третій підхід, який запропоновано автором.

На рис. 3 подано універсальна модель взаємодії управлінської компанії – власниці рухомого складу з компаніями-операторами та контрагентами.

На основі досліджень другого розділу та запропонованої побудови управлінських компаній, які об'єднують функції комерційного й вагонного господарств, можна сподіватися на суттєве зниження обороту вантажного рухомого складу за рахунок скорочення: терміну простою вагонів на технічних станціях, оскільки поточні ремонти рухомого складу будуть виконуватися на ПТО та ППВ, які частково будуть належати компанії; терміну знаходження вагона під вантажними операціями, оскільки ці операції будуть виконуватися на об'єктах, які також частково будуть належати компанії.

У додатку Б розрахована перспективна кількість вантажних вагонів за родами з урахуванням нових термінів простоїв рухомого складу на технічних

станціях та під вантажними операціями, що дало можливість визначити надлишку кількість вантажних вагонів старого покоління.

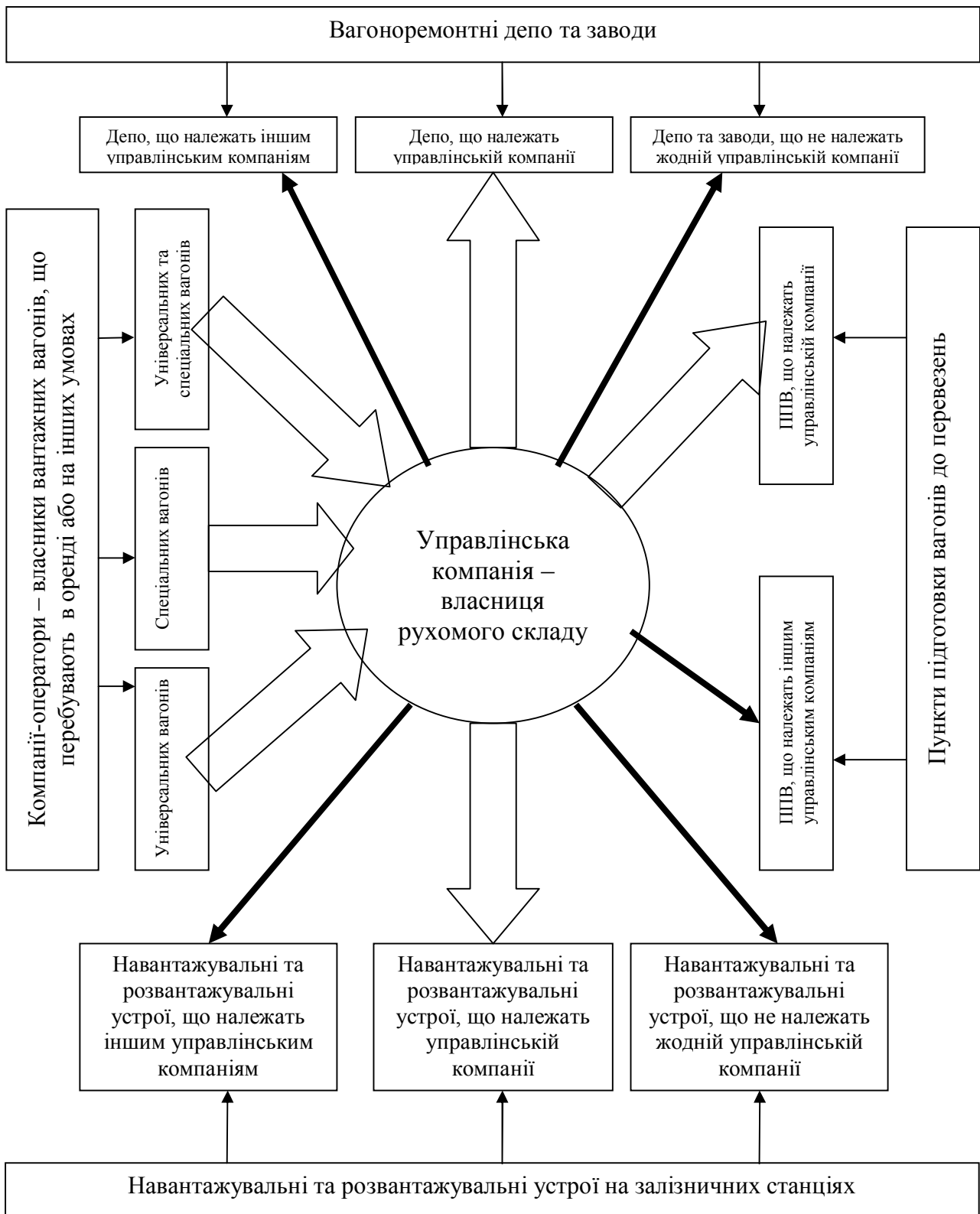


Рисунок 3 – Універсальна модель взаємодії управлінської компанії – власниці рухомого складу з компаніями-операторами та контрагентами

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі, що виявляється в розробці теоретичних і методичних підходів до структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту за рахунок організації в Україні управлінських компаній, які:

- по-перше, об'єднують одночасно два види діяльності – комерційну та ремонт вагонів різної власності, що дозволить скоротити термін обороту вагонів на мережі залізниць, зменшити час перебування рухомого складу в неробочому парку й тим самим підвищити ефективність вантажних перевезень;
- по-друге, будуть брати в оренду й мати право розпоряджатися універсальними вагонами вітчизняних компаній-операторів та окремими спеціальними вагонами й поїздами-маршрутами вітчизняних і закордонних компаній-операторів за визначеними нитками графіка на договірних умовах.

На основі виконаних у роботі досліджень можна констатувати:

1. Кожна з країн пострадянського простору виконує реформування залізничної галузі за різними моделями, залежно від орієнтирів та цілей, які вона ставить перед собою. Усі залізничні адміністрації цих країн простору стикнулися з проблемою суттєвого зниження обсягів вантажних і пасажирських перевезень, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення. Деякі залізничні адміністрації мають певні успіхи у процесі реформування залізничної галузі, але в управлінні вантажними вагонами компаній-операторів не досягли бажаного результату. Управлінню вантажними перевезеннями присвячено незначну кількість наукових праць. У Росії, яка розпочала реформування залізничної галузі ще 10 років тому, ця проблема досліджена докладніше. В Україні реформуванням структури управління вантажними вагонами займається незначна кількість фахівців та науковців. Основним консультантом Укрзалізниці є міжнародна компанія ЛГКЕАШЕУ, яка схвалила необхідність організації Українського транспортно-логістичного центру. Однак значна кількість питань з управління парками вантажних вагонів залишилася не вирішеною.

2. Управління вантажними вагонами в роботі розглянуто у взаємному зв'язку із зовнішнім середовищем, яке представлено Українським транспортно-логістичним центром, залізницями, компаніями-операторами та клієнтами залізниць. Для вирішення задач такого класу запропоновано системний підхід. Розв'язання проблеми раціонального управління вантажними вагонами в умовах сучасного ринку передбачає таку послідовність: аналіз процесу та структури управління вантажними перевезеннями; визначення економічного критерію для порівняння різних варіантів управління вантажними вагонами

різних форм власності; виявлення альтернативних варіантів управління вантажними вагонами різних форм власності та вибір найкращого.

3. У роботі розглянуто питання організації комерційної роботи, основні завдання, функції Головного комерційного управління і його організаційної структури та Українського транспортно-логістичного центру, організованого у листопаді 2011 року. Проаналізовано структуру основних вантажів залізниць, динаміку різних видів вантажних перевезень (звичайних, контейнерних, контейнерних). В Україні перевезення вантажів виконують: національний перевізник – Укрзалізниця, операторські компанії, що мають власні, орендовані вагони або вагони з різною формою власності, а також оператори інших держав. За невеликої загальної кількості вагонів операторів від загальної кількості власних вагонів – 35,5 % обсяги перевезення компаніями-операторами виконуються на 66,8 %, що свідчить про ефективну операторську роботу на ринку перевезень і оперування парком власних вагонів. Водночас ринок операторських послуг має певні проблеми. Про це свідчить той факт, що у перевезеннях було задіяною лише 80 % вагонів операторів.

4. Розроблено удосконалений механізм управління вантажними перевезеннями, який відрізняється від існуючого пристосуванням його до умов реформованої галузі та організацією управлінських компаній, які разом з Українським транспортно-логістичним центром централізують управління всіма вантажними вагонами вітчизняних та закордонних компаній-операторів.

5. Для управління вантажними перевезеннями у вагонах компаній-операторів запропоновано організувати в Україні кілька управлінських компаній, які б мали право: розпоряджатися універсальними вагонами інших вітчизняних компаній-операторів, що знаходяться у них на правах оренди, та самостійно направляти їх у поточні та планові види ремонту; організовувати перевезення вантажів у спеціальних вагонах вітчизняних та закордонних компаній-операторів за визначеними нитками графіка на договірних умовах, залежно від виду та змісту договору; на основі додаткових договорів та за окрему плату виконувати поточні та планові види ремонту вантажних вагонів.

6. Для ефективного використання вантажних вагонів компаній-операторів різних форм власності запропоновано новий теоретико-методологічний підхід, впровадження якого дозволить суттєво знизити простої вагонів на технічних станціях, під вантажними операціями та в ремонті й тим самим покращити якісні показники використання рухомого складу в умовах реформування залізничного транспорту України.

7. Розроблено організаційну структуру управлінської компанії, яка включає одночасно два напрямки діяльності: комерційний (навантаження, перевезення, вивантаження вантажів і регулювання порожніх вагонів) та ремонтний (підготовку вагонів під навантаження, поточні та планові ремонти), що дозволить скоротити термін перебування рухомого складу на технічних станціях, під навантаженням та у неробочому парку, оскільки значна частина

технологічного циклу процесу перевезення буде знаходитися під управлінням цієї компанії.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях

1. Марценюк Л. В. Аналіз існуючих вантажних перевезень та вплив на них сучасного ринку України / Л. В. Марценюк // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2011. – Вип. 30. – С. 224-233.
2. Марценюк Л. В. Побудова моделі управління вантажними перевезеннями в умовах ринку / Л. В. Марценюк // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. наук. ст. – Х. : УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 34. – С. 199-205.
3. Марценюк Л. В., Критерій для порівняння альтернативних варіантів управління парками вантажних вагонів / Л. В. Марценюк, О. М. Пшінько // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – Вип. 35. – С. 253-257.
4. Марценюк Л. В. Послідовність та етапність проведення реформ на залізничному транспорті / Л. В. Марценюк // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. ст. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 1. – С. 88-95.
5. Марценюк Л. В. Аналіз ринку операторських послуг та перспективи їх розвитку в Україні / Л. В. Марценюк // Проблеми економіки транспорту: зб. наук. ст. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 2. – С. 94-100.
6. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. Удосконалення механізму управління вантажними залізничними перевезеннями / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 40. – С. 211-215.

Тези доповідей

7. Марценюк Л. В. Управління парками вантажних вагонів в Україні / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: тезисы докладов 5-й Международной научно-практ. конф. - Д.: ДНУЖТ, 2010. – С. 207-208.
8. Марценюк Л. В. Побудова моделі управління вантажними перевезеннями в умовах ринку / Л. В. Марценюк // Інновації та трансфер технологій: від ідеї до прибутку: матеріали 2-ї Міжнародної науково-практ. конф. – Д.: Національний гірничий університет, 2011. – С.161-162.
9. Марценюк Л. В. Перспективи розвитку ринку операторських послуг в Україні / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: тезисы 71-й Международной научно-практ. конф. (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – С. 291-292.

10. Марценюк Л. В. Послідовність та етапність проведення реформ на залізничному транспорті. / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: тезисы 71-й Международной научно-практ. конф. (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – С. 292-294.
11. Марценюк Л. В. Реформування залізничного транспорту: об'єктивна необхідність / Л. В. Марценюк // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: тезисы 71-й Международной научно-практ. конф. (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – С. 315-317.
12. Марценюк Л. В. Критерій для порівняння альтернативних варіантів управління парками вантажних вагонів / Л. В. Марценюк // Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: тезисы 71-й Международной научно-практ. конф. (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – С. 317-318.
13. Марценюк Л. В. Вплив залізничного транспорту на розвиток національної економіки України / Л. В. Марценюк // Матеріали доп. учасників 4-ї міжрегіональної науково-практ. конф. «Проблеми економіки та управління у промислових регіонах», 27-28 травня 2011 р. / відпов. ред. Гудзь П. В. – Запоріжжя : ЗНТУ, 2011. - С. 170-172.
14. Марценюк Л. В. Формування організаційної структури за видами діяльності / Л. В. Марценюк // Матеріали науково-практ. конф. Тези доп. (11-12 травня) / відп. ред. С. І. Юрій. – Т., 2011. – С. 47-48.
15. Марценюк Л. В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу. / Л. В. Марценюк // Механізми реалізації стратегії розвитку національної економіки: матеріали науково-практ. конф., 20-21 жовтня 2011 р. – Т. : Крок, 2011. – С. 244-245.
16. Марценюк Л. В. Аналіз обігу вантажних вагонів та шляхи його зменшення. / Л. В. Марценюк // Роль інновацій у підвищенні наявного потенціалу країни : матеріали наук.-практ. конф., 14-15 грудня 2011 р. – Т. : Крок, 2011. – С. 49-50.
17. Марценюк Л. В. Визначення економічного ефекту від зменшення терміну простою рухомого складу / Л. В. Марценюк // Соціально-економічний розвиток України і регіонів: тези доп. 2-ї Міжнародної науково-практ. конф. 20-21 жовтня 2011 р. / за ред. В. М. Огаренка, А. О. Монаєнка та ін. – Запоріжжя : КПУ, 2011. – С. 359-360.

АНОТАЦІЯ

Марценюк Л. В. Удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України. – На правах рукопису

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами

економічної діяльності). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України, Дніпропетровськ, 2012.

Згідно з програмою Президента, в Україні розпочато реформування залізничної галузі. В Україні будуть одночасно працювати вітчизняні та закордонні компанії-оператори з власним рухомим складом. Для раціоналізації перевезення вантажів у вагонах різних операторів та підвищення якості їх використання потрібно управляти цими вагонними парками.

У дисертаційній роботі запропоновано удосконалений механізм управління вантажними перевезеннями, який відрізняється від існуючого пристосуванням його до умов сучасного ринку та організацією управлінських компаній, які повністю централізують управління всіма парками вантажних вагонів вітчизняних та закордонних компаній-операторів.

У роботі запропоновано модель взаємодії управлінських компаній з підприємствами інших форм власності та структурними підрозділами залізниць України, а також організаційну структуру управлінської компанії, яка включає два види діяльності: комерційну та ремонт вагонів різної власності.

Ключові слова: реформування залізничного транспорту, вантажні перевезення, управлінська компанія, компанія-оператор, організаційна структура управління.

АННОТАЦИЯ

Марценюк Л. В. Усовершенствование структуры управления грузовыми вагонами компаний-операторов в условиях реформирования железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна Министерства инфраструктуры Украины, Днепропетровск, 2012.

Согласно программе Президента, в Украине запланировано реформирование железнодорожной отрасли, которое сегодня является объективной необходимостью. Отставание реформирования отрасли от других стран СНГ и Европы снижает конкурентные возможности железнодорожного транспорта Украины на мировом рынке транспортных услуг.

Последовательность решения проблемы рационального управления грузовыми перевозками в условиях современного рынка предусматривает такие этапы:

- 1) постановка диагноза проблемы управления грузовыми перевозками.
- 2) разработка экономического критерия для сравнения разных вариантов управления процессом грузовых перевозок.

3) выявление альтернативных вариантов управления процессом грузовых перевозок и выбор наилучшего.

Каждая из стран постсоветского пространства выполняет реформирование железнодорожной отрасли по разным моделям, в зависимости от ориентиров и целей, которые она ставит перед собой. Некоторые железнодорожные администрации достигли определенных успехов в процессе реформирования железнодорожной отрасли, но при этом сделали ряд ошибок.

В работе рассмотрены вопросы организации коммерческой работы, основные задачи и функции Главного управления, его организационная структура. Проанализирована структура основных грузов железных дорог, динамика разных видов перевозок (обычных, контейнерных, контейнерных). Отдельно исследована операторская деятельность в Украине и рынок операторских услуг. Положение операторской деятельности усложняется отсутствием необходимых нормативных документов. Выполняя анализ объемов перевозок грузов операторами, можно констатировать, что их объемы составляют 66,8 % от объемов перевозки собственным парком. Таким образом, компании-операторы фактически являются лидерами в области перевозок в собственных вагонах.

После реформирования железнодорожного транспорта на территории Украины будут одновременно работать отечественные и зарубежные компании-операторы с собственным подвижным составом. Для рационализации перевозки грузов в вагонах разных операторов и повышения качества их использования нужно управлять этими вагонами.

Для этого в диссертационной работе предложена организация в Украине управленческих компаний, которые на собственное усмотрение будут выполнять перевозку грузов в вагонах чужой собственности, взятых в аренду на разных условиях у компаний-операторов. Для вагонов других железнодорожных администраций и зарубежных компаний-операторов предложены перевозки по межгосударственным договорам.

Разработан механизм управления грузовыми перевозками, который отличается от существующего приспособлением его к условиям современного рынка и организацией управленческих компаний, которые полностью централизуют управление всеми парками грузовых вагонов отечественных и зарубежных компаний-операторов. Для управления грузовыми перевозками в подвижном составе других компаний-операторов автор рекомендует организовать несколько управленческих компаний, которые бы имели исключительное право на собственное усмотрение направлять вагоны для погрузки и после выгрузки по заранее определенным и согласованным с Укрзалізницею маршрутам.

Усовершенствована классификация парков грузовых специальных и универсальных вагонов и подходов к построению управленческих компаний в условиях современного рынка транспортных услуг в зависимости от условий управления чужим подвижным составом. Предложен научный подход к

определению рационального количества грузовых вагонов на сети железных дорог для улучшения качественных показателей использования подвижного состава отечественных и зарубежных компаний-операторов.

В диссертационной работе разработана модель взаимодействия грузовых компаний с другими предприятиями и структурными подразделениями железных дорог Украины, а также организационная структура управленческой компании, которая включает два вида деятельности: коммерческую и ремонт вагонов. Определены основные задачи управленческой компании, которая, в отличие от Главного коммерческого управления, дополнительно выполняет функции текущего и планового ремонта вагонов, а также подготовки подвижного состава к погрузке.

Ключевые слова: реформирование железнодорожного транспорта, грузовые перевозки, управленческая компания, компания-оператор, организационная структура управления.

ANNOTATION

Martsenyuk L. Improving the management structure of freight wagons operating companies in terms of reforming railway transport of Ukraine. – The manuscript

Thesis to a scientific degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 - economics and Business Management (by economic activity). Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan Ministry of Infrastructure of Ukraine, Dnepropetrovsk, 2012.

According to the program of the President of Ukraine proposed reform of the railway sector in Ukraine, will be to work domestic and foreign companies-operators with their own rolling stock. To rationalize the transportation of cargo in wagons of different operators and improve the quality of their use to manage these rolling stock.

For this dissertation paper presents an improved mechanism for managing freight transportation, which differs from the existing adapting it to modern market conditions and organization management companies that are fully centralize management of all parks wagons domestic and international operating companies.

The paper presents the model of truck companies from other property companies and departments of railways of Ukraine, as well as the organizational structure of the cargo company that includes two activities: trade and repairs of cars of different ownership.

Keywords: reform of rail transport, freight, management company, a company statement, the organizational structure of management.

МАРЦЕНЮК ЛАРИСА ВОЛОДИМИРІВНА

**УДОСКОНАЛЕННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ
ВАГОНАМИ КОМПАНІЙ-ОПЕРАТОРІВ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку 09 лютого 2012 р.
Формат 60x84/16. Папір для множних апаратів. Ризограф.
Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,0.
Тираж 110 пр. Зам. № ____.

Видавництво Дніпропетровського національного університету залізничного
транспорту імені академіка В. Лазаряна
Свідоцтво суб'єкта видавничої діяльності ДК № 1315 від 31.03.2003

Адреса видавництва та дільниці оперативної поліграфії
вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, 10, 49010