**Макаренко Михайло Володимирович. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: дис... д-ра екон. наук: 08.07.04 / НАН України; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. - О., 2004**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Макаренко М.В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – Економіка транспорту і зв'язку. – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, 2004.Дисертація присвячена питанням узагальнення та вирішення теоретико-методологічних, методичних та практичних проблем подальшого рефор-мування організаційно-економічного механізму залізничного транспорту України і удосконалення методів управління його роботою.У дисертації розроблено нову концепцію реформування залізничного транспорту. Запропоновано принципи удосконалення методики визначення постійних та змінних експлуатаційних витрат.Подано методичні рекомендації щодо реформування системи фінансової звітності і застосування міжнародних стандартів фінансової звітності на залізницях.Розроблено методичні підходи до створення Програми удосконалення фінансової системи залізниць, теоретичні й практичні основи побудови організаційно-економічної моделі та удосконалення економічних методів управління виробничою діяльністю залізниць України.Теоретичні положення, науково-методичні розробки і практичні рекомендації, отримані за результатами виконаного дослідження, використано в практиці роботи залізниць. |

 |
|

|  |
| --- |
| Дисертаційна робота є системним дослідженням теоретико-методологічних основ реструктуризації економіко-організаційного механізму управління заліз-ничним транспортом України в умовах становлення ринкових відносин.Трансформація планової системи у ринкову економіку, розпочата в Україні з 1992 р., і в першу чергу такої великої монопольної галузі, як залізничний транспорт зі 100 % державної власності і централізованою системою управління, являє собою тривалий процес реструктуризації, що потребує відповідного методологічного забезпечення та застосування програмно-цільових підходів.Найбільш вагомі практичні результати дисертації полягають у такому.1. Розроблені теоретико-методологічні засади обґрунтування вдосконалення організаційно-економічного механізму управління залізничним транспортом, що охоплюють періоди доприватизаційний, перехідний, роздержавлення і приватизації державного майна великих монопольних галузей, до яких належить залізничний транспорт України.
2. Монопольний характер діяльності залізничного транспорту зумовлює необхідність при проведенні його реструктуризації використовувати одночасно три основних механізми господарської координації: державне регулювання, корпоративне управління та ринкову конкуренцію.
3. Перехід до ринкових відносин відбувається в умовах відсутності єдиних науково-методологічних засад, що ускладнює дослідження трансформаційних процесів на транспорті. Встановлено, що організаційні схеми, управлінські рішення та технології, які раніше використовувалися у транспортному секторі, за ринкових умов виявилися непридатними для використання.
4. Відсутність єдиного методологічного підходу до реструктуризації залізничного транспорту визначила необхідність розробки автором відповідних Концепції та Програми. Обґрунтовано основні причини та цілі переходу до галузевого принципу управління структурними підрозділами які входять до природно-монопольного сектора та впровадження безвідділкової структури управління експлуатаційною діяльністю. Системні дослідження проблем вибору пріоритетних напрямів структурних та економічних перетворень дозволили визначити основні напрями Програми реструктуризації:
	* удосконалення системи управління мережею залізниць;
	* оновлення основних фондів залізничного транспорту та удосконалення їх структури (поповнення та оновлення парку рухомого складу, колійних машин і механізмів, електрифікація залізниць, розвиток інформаційної бази);
	* здійснення заходів з науково-технічного забезпечення розвитку наукового потенціалу галузі.

Важливою особливістю запропонованої Програми реструктуризації є визнання в ролі першочергових завдань реформування економічних відносин та системи управління залізничною галуззю. При цьому мають переслідуватися цілі не стільки скорочення витрат та управлінського персоналу, скільки надання системі управління гнучкості, сприйнятливості до нових економічних умов. Вона має стати каталізатором процесу реструктуризації, сприяти переорієнтації діяльності галузі на інтереси споживачів та економічну ефективність.5. Розроблена загальна Концепція реструктуризації на залізничному транспорті визначає необхідність подальшого розвитку матеріально-технічної бази залізничного транспорту та підвищення ефективності функціонування його організаційно-економічного механізму. На основі проведеного узагальнення і оцінки практичних заходів з реалізації Концепції і Програми реструктуризації залізничного транспорту встановлено, що:основні виробничі фонди, трудові, матеріальні ресурси та організаційні структури досі не приведені у відповідність до потреб економіки і населення у перевезеннях;не створена гнучка економна система управління, орієнтована на споживача, здатна сприяти розвитку технічного прогресу, збереженню і зміцненню конкурентних позицій залізничного транспорту на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг;не відбулось удосконалення відносин залізничного транспорту зі споживачами його послуг, суміжними видами транспорту і державою, а також внутрішньогалузевих відносин на принципах ринкових відносин.6. Проведено теоретичне обґрунтування і запропоновані методологічні основи розробки програми подальшого реформування залізничного транспорту України, найважливішими задачами якої є:виведення з Укрзалізниці функцій державного управління залізничним транспортом та збереження за Укрзалізницею виключно функцій господарського управління;створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення виробничо-технічної бази галузі;створення механізмів зацікавленості управлінського апарату в ефективній роботі;розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольної, конкурентної та потенційно конкурентної сфер діяльності;забезпечення доступу компаній-перевізників до виробничої інфраструктури залізничного транспорту на рівних умовах.Для здійснення функцій господарського управління залізничним транспортом запропоновано створити господарський суб’єкт – відкрите акціонерне товариство “Залізниці України”.7. Запропоновані принципи і технологія розробки нової моделі реструктуризації залізничного транспорту дозволили визначити необхідність проведення реформи у три етапи. На першому етапі реформування (2005–2007 рр.) пропонується сформувати необхідну законодавчу та нормативно-правову бази. На другому етапі (2008–2010 рр.) передбачається відокремити функції державного та господарського управління на залізничному транспорті, здійснити реструктуризацію з виділенням дочірніх компаній (підприємств непрофільної сфери), відпрацювати елементи взаємодії всіх ланцюгів нової структури управління залізничним транспортом. На третьому етапі реформування (2011–2015 рр.) має завершитися процес реструктуризації залізничного транспорту на основі формування ринкових відносин.8. Важливим елементом запропонованої моделі реформування залізниць України є обґрунтування методології розподілу видів діяльності за ступенем монополізації, тобто за секторами: природно-монопольним, тимчасово-монопольним (потенційно конкурентним) і конкурентним. Сформульовано конкретні пропозиції щодо відокремлення природно-монопольних сфер діяльності від конкурентних, а також обґрунтовані пропозиції щодо створення недискримінаційних умов доступу до залізничної інфраструктури суб’єктів господарювання, що не входять до системи Укрзалізниці.9. У дисертаційному дослідженні введено поняття “локомотивна складова”, “вагонна складова” та “інфраструктурна складова”. Обґрунтовані основні принципи подібного розподілу виробничих ресурсів, згідно з якими природно-монопольний сектор залізниць має виділитися в інфраструктуру залізничного транспорту; до сектора тимчасової монополії повинні бути включені вантажні перевезення, міжнародні пасажирські перевезення, приміські пасажирські перевезення. Відповідно, до конкурентного сектора входять послуги ремонтних заводів, будівельні роботи, продаж квитків, транзитні та інтермодальні перевезення, а також “вагонна складова” (вантажні вагони, вагонні депо і вагонно-колісна майстерня).10. Обґрунтовано принципи формування тарифної політики залізниць, які базуються на запропонованій класифікації видів діяльності за ступенем монополізації і розподілі виробничих ресурсів залізниць на інфраструктурну, локомотивну і вагонну складові. Запропоновано нову структуру тарифоутворення, яка повинна складатися з чотирьох частин:плата за користування інфраструктурою залізничного транспорту;плата за користування послугами виробничих об’єктів “локомотивної складової”;плата за переробку вантажних вагонів на сортувальній станції;плата оператору-перевізнику за користування вагонами.12. Визначено методологічні особливості вдосконалення методів фінансової звітності та принципів структуризації фінансових потоків при здійсненні перевезень з урахуванням авторських підходів до розподілу виробничих ресурсів. Обґрунтовано доцільність і необхідність проведення на підготовчому етапі реформи обов’язкового формування окремого фінансового балансу по кожному з перелічених видів діяльності. Доведено, що подальше реформування залізничного транспорту неможливе без впровадження методики роздільного обліку доходів, витрат і результатів фінансово-господарської діяльності по кожному виду діяльності.Основні положення дисертаційної роботи пройшли різні форми апробації на практиці та підтвердили доцільність їх широкого використання на залізничному транспорті.Подальше впровадження запропонованої стратегії реформування залізниць у практику виробництва в умовах формування ринкових відносин дозволить створити ефективну систему управління економічною діяльністю в залізничній галузі, яка сприятиме розвитку конкуренції, зростанню якості обслуговування та вирішенню найважливішої державної проблеми – підвищенню ефективності функціонування економіки України. |

 |