

УДК 656.23

ОСНОВНІ АСПЕКТИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті досліджено специфіку економічної кризи залізничного транспорту, розглянуто шляхи її подолання.

Ключові слова: залізничний транспорт, криза, управління.

Постановка проблеми. Кардинальні зміни в економіці, які виникли в результаті переходу від командно – адміністративної до ринкової системи управління діяльністю залізничного транспорту, стали початком нової історії залізниць України. В умовах економічного суверенітету і переходу до умов ринку, залізниця зіштовхнувшись зі складнощами перехідного періоду. Водночас треба було зберегти платоспроможність залізниць, фактично заново створити організаційно-економічну структуру залізничного транспорту в форматі нового державного економічного простору, пов'язати цей формат в єдине ціле з національними залізничними мережами держав-учасників СНД.

Прагнення підвищити темпи економічного розвитку галузі з абстрактної категорії перетворилось в конкретну, цілком реальну перспективу.

Сьогодні залізничний транспорт є найбільш фундаментальним соціально-економічним утворенням господарського комплексу України. Його функціонування пронизує усі площини економіки і суспільного життя. Тому його пристосування до зовнішнього середовища, де відбуваються економічні та соціально-суспільні трансформації, формуються підвалини ринкової економіки, має надзвичайно важливе значення. З іншого боку, в самій сфері залізничного транспорту набули незворотного характеру процеси зміни власності, структури вантажопотоків, взаємовідносин з іншими галузями економіки України. Все це потребує глибокого осмислення, дослідження і напрацювання нових форм, методів і механізмів управління залізничним транспортом. Галузь потребує нової загальної ідеології свого реформування, основою якої є економіка, цілком сформована за ринковими критеріями функціонування. Слід додати до цього і постійно зростаючий вплив зовнішньоекономічних чинників, таких як глобалізація ринків товарів і послуг, вільне перетікання капіталу в трансконтинентальних масштабах, вимоги Євросоюзу щодо майбутніх форм господарювання залізниць у сфері міждержавної взаємодії [2].

В період значних змін виробничих відносин після проголошення незалежності України, країна опинилась в стані економічної кризи, яка характеризується значним падінням ВВП. Спад виробництва досягнув критичної точки, різко загострилися економічні, фінансові і соціальні проблеми держави.

Економічна криза вразила і транспортний сектор економіки. Україна майже лишилась водного транспорту – морського і річкового.

В цих умовах основним системоутворюючим компонентом в структурі економіки України, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу і збільшені її ролі в міжнародному розподілу праці виступає залізничний транспорт [3].

Економічний спад, який ми зараз переживаємо, – це не тільки зменшення заробітної плати і зростання безробіття, але і скорочення ринку товарів виробничого призначення, це занепад економіки в цілому, яка будувалась та розвивалась століттями, а розвалитись може майже за одну мить. У нинішніх обставинах не кожен наважиться взяти на себе відповідальність за людей, за підприємство, за галузь та врешті за державу.

Вибір об'єкту і предмету дослідження обумовлений тим, що в даний час залізничний транспорт України опинився в кризовому стані, причому падіння обсягів перевезень нерозривно зв'язано з погіршенням роботи вітчизняних промислових підприємств. Тому незалежно від галузі і величини самого підприємства одним із дієвих інструментів виходу з кризи має стати антикризове управління.

Аналіз останніх публікацій. Термін «антикризове управління» виник порівняно недавно. Вважається, що причина його появи полягає в реформуванні економіки й поступовому входженні в зону кризового розвитку. Мало хто очікував, що результатом реформ стане криза, але багато сьогодні розуміють, що із кризи економіку здатний вивести тільки новий тип управління. Таке управління й одержало назву «антикризове управління».

Теоретичні та методологічні основи антикризового управління розглянуто в наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених, таких як: Р. Акоффа [4], І. Ансоффа [5], І.О. Бланка [6], Л.О. Ліголенко [7], О.О. Терещенка [8], Е.А. Уткіна [9]. В роботі цих вчених не врахована специфіка функціонування залізничного транспорту.

Вміння передбачити, розпізнати кризу, що наближається, яку теж не можна розглядати як статичний стан, повинно відзначати ефективність управлінських рішень.

Таким чином, антикризове управління можна визначити як систему управлінських заходів і рішень з діагностики, попередження, нейтралізації і подолання кризових явищ та їх причин на всіх рівнях економіки. Воно повинно охоплювати всі стадії розвитку кризового процесу, в тому числі його профілактику та попередження.

Лише застосування комплексу методів з різних розділів економіки може дати сьогодні той необхідний економічний ефект і вивести залізничні підприємства з того кризового стану, в якому вони знаходяться.

Невирішені частини проблеми.

Актуальним питанням в сучасних умовах господарювання, залишається вивчення вже запропонованих та розробка нових антикризових заходів з метою подолання кризових ситуацій та підвищенню ефективності діяльності залізниці в цілому.

Мета статті. Мета статті полягає в визначенні дієвих антикризових заходів для залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

Вклад основного матеріалу. Залізничний транспорт – це одна з опорних точок, за якою оцінюють загальний стан економіки країни. Із-за стагнації металургійного, хімічного виробництва, будівництва і нафтопереробної галузі, на які приходиться більш 70% вантажообігу українських залізниць, галузь опинилась вкрай складній ситуації [10].

Об'єм перевезень вантажів металургійної і хімічної промисловості України, що переживає спад виробництва, скоротився майже в два рази. Крім того, тарифні пільги для гірників і металургів боляче ударили по залізниці. Ще один негативний чинник – зниження об'ємів транзитних перевезень гірничо-металургійної продукції з Росії, Казахстану і Молдови. В результаті чого залізниці України використовують лише 17 тис. вагонів, 60 тис. залишаються незатребуваними. Здавалося б, можна використовувати цей час для оновлення рухомого складу та інфраструктури, аби підготуватися на той час, коли наші послуги зажадаються, але світова фінансова криза не дозволяє сьогодні узяти довгі і дешеві кредити для

реалізації цього завдання. Крім того, всі без виключення вантажі залізнична адміністрація оголосила стратегічними і заборонила залізницям відмовляти замовникам в наданні послуг з їх перевезення.

Проаналізувавши роботу магістралей можна відмітити різке пониження вантажообігу в Західному регіоні – до межі з Польщею, Словачею і далі в Європу. Але чорноморські порти та порти Приазов'я стали місцем зосередження транзитних і експортних вантажів. Саме тут і треба починати роботу в першу чергу!

Але переорієнтація на транзит – завдання не з легких. Для того, щоб приволікти нові вантажі, необхідно спочатку позбавитись від проблем, які гірші за кризові, – відомчого егоїзму, рейдерських захватів портів і транспортних засобів, корупції тощо.

Заважає росту транзитних перевезень й відставання пропускнув можливості залізничних станцій від переробних можливостей портів [10].

Тому, провідна роль у реалізації необхідних заходів належить державі. В першу чергу, держава повинна приділити увагу програмам співдружності, які були основою формування нових взаємовідносин в сфері залізничного транспорту на пострадянському просторі.

Оскільки криза за своєю природою, кваліфікується як фінансова, то саме фінансові інструменти економічної політики уряду мають бути максимально задіяними.

Кредитно – грошова та фінансова політика становлять систему заходів, що діють на попит та пропозицію та, по суті, всі види впливу включають використання інституційних чинників розвитку. Таким чином, уряд повинен прийняти програму антикризових заходів, яка, серед іншого повинна передбачити затвердження основних напрямків у фінансовій політиці на найближчу перспективу. Їх обґрунтування має враховувати найімовірніше методи запозичення коштів для покращення дефіциту державного бюджету. Також, провести експертні оцінки варіантів модернізації податкової системи, що закладається до програми і насамперед стабілізувати валютний курс [12].

Потрібно в цих обставинах оперативно переорієнтуватися, бути більш самокритичними і працювати, шукати додаткові обсяги перевезень, братися за найменшу роботу, аби тільки наповнити залізничний бюджет.

Необхідно провести моніторинг не лише фінансового стану підприємства, а й того, які клієнти відмовились від послуг залізничного транспорту за останній час і з'ясувати з яких причин. Адже цілком впевнено можна констатувати, що постійний приріст вантажопотоку, який спостерігався до середини 2008 року дуже розхолодив залізничників, – в умовах коли бракувало вагонів, а не вантажів, вони

чекали доки клієнт прийде і попросить про послугу. Зараз ці часи минули. Тепер працівники залізничного транспорту люди мають «бігати» за клієнтом і робити все для того, щоб він повіз свій вантаж саме по коліях. Потрібно пропонувати вантажовласникам нові форми роботи, нові додаткові послуги.

Також в складних економічних умовах важливо підвищувати якість послуг що надаються. В першу чергу повинні гарантуватись терміни доставки вантажів і вагоме прискорення, яке дозволить не тільки оптимізувати витрати самих залізничників, але й більш ефективно використовувати засоби самих клієнтів.

Таким чином, розвиток реального сектору економіки не можливий без залучення сучасних технологій, матеріалів, обладнання. Це пов'язане з тим, що саме інноваційна складова в змозі забезпечити виконання складних виробничих завдань в умовах змінного середовища функціонування виробничих підприємств. Це повною мірою стосується і можливості виходу з економічної кризи із мінімальними наслідками для виробництва підприємств, адже саме інноваційні рішення допомагають не лише оптимізувати виробництво й ефективно використати матеріальні ресурси, а й забезпечити його гнучкість [13].

У непростий період фінансової кризи дуже важливо зменшити тягар боргів. Зменшення боргів можна досягти через ефективні організаційні та технічні заходи. Один із важливих показників рішення цієї задачі – зниження кількості відчеплень вагонів в поточний відчепочний ремонт. Скорочення відчеплень в поточний ремонт і кількість особливих випадків браку залежить від якості ремонту вагонів. Задля цього необхідно проводити моніторинг всього виробничого процесу – тобто виявлення порушень всіх технологій ремонту. Крім цього повинен бути передбачений порядок проведення комісійного і вибіркового контролю якості робіт, а також встановлено взаємодія і межування відповідальності між керівниками депо і приймальники вагонів.

Реорганізація обчислювального центру забезпечить ефективне управління всіма бізнес-процесами галузі, вирішить проблему, пов'язану з великою кількістю додатків (по різним класам і функціональностям), це надасть можливість скоротити витрати на виправлення помилок і т.д.

Всі антикризові заходи, які будуть реалізовуватись, повинні відповідати вимогам з охорони праці на залізничному транспорті. В першу чергу необхідно приділити увагу безпеці працівників, які безпосередньо пов'язані з рухом поїздів, адже сьогодні, із-за скорочення об'ємів перевезень в першу чергу проводиться постійна оптимізація чисельності експлуатаційних

працівників – що може привести до надзвичайних ситуацій.

Таким чином, підводячи підсумок можна сказати, що здійснення антикризових заходів можливе лише під керівництвом держави.

Висновок. Розв'язання вищезазначених проблем можливе шляхом здійснення поетапної структурної реформи і вдосконалення господарського економічного механізму відповідно до чинного законодавства України. Але під здійсненням структурних реформ не маєтись на увазі максимально можлива ліквідація структурних підрозділів, як показала практика, ліквідація відділків залізниць знижує ефективність управління підрозділами і погіршує вирішення низки питань на місцях. Неможливо впевнено відповісти на запитання, яка ланка в ланцюгу управління є більш важливішою: відділок залізниці або залізниця. Можна лише зробити висновок, що функції колишнього відділку залізниці та функції залізниці є однаково важливими. Керівник дирекції залізничних перевезень має повноваження заступника начальника залізниці у регіоні, фактично не в змозі ефективно управляти структурними підрозділами, що територіально входять до його дирекції.

Тому головною метою запропонованих антикризових заходів системи управління залізничними підприємствами є стабілізація економічного стану всієї галузі, що дозволить підвищити ефективність роботи залізничного транспорту і його конкурентоспроможність на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Мукмінова Т.А. Реформування залізничної галузі: ключові аспекти [Текст] / Т.А. Мукмінова. -К.: Залізничний транспорт України, 2006. – №3. – С. 10 – 13.
2. Наукове життя. Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті // Залізничний транспорт України.-2006. – №3.–С.10–13.
3. Акофф Р. Акофф о менеджменте . [Текст] / Р. Акофф – СПб.: Питер, 2002. – 448 с.
4. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия [Текст]: пер. с англ. / И. Ансофф, Э. Дж. Макдоннелл; С. Жилимов . – СПб.: Питер, 1999. – 416 с.
5. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента [Текст] / И.А. Бланк.- 3-х. – Т. 2. – К.: Ника – Центр, 1999. – 512 с.
6. Лігоненко Л. О. Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій [Текст] / Л.О. Лігоненко. – К.: КНЕУ, 2001.– 580с.

7. Терещенко О.О. Фінансова санація та банкрутство підприємств [Текст] / О.О. Терещенко.- навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 235с.
8. Уткин Э.А. Антикризисное управление [Текст] / Э.А. Уткин. – М.: ЭКМОС, 1997. – 400 с.
9. Надін С. Залізничники показали приклад як підставити державі плече [Текст] / С.Надін. – К.: Магістраль, 2009. – № 29-30. – С. 2 – 3.
10. Мельник В.М. Фіскальна політика держави в умовах фінансової кризи [Текст] / В.М. Мельник.- К.: Фінанси України, 2008. – № 11. – С.11 – 17.
11. Куштим В.В. Ключові тенденції інноваційного розвитку реального сектору вітчизняної економіки [Текст] / В.В. Куштим.- К.: Фінанси України. –2008. – № 11. – С.117 – 122.

Аннотація. В статті досліджена специфіка економічного кризиса на залізничному транспорті, розглянуті шляхи його подолання.

Ключевые слова: залізничний транспорт, кризис, управління.

Summary. In the article the specific of economic crisis is probed on a railway transport, the ways of his overcoming are considered.

Keywords: railway transport, crisis, management.

*Рецензент д.ф.н., професор УкрДАЗТ Петрушов В.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 657.471:656.2

УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИМИ ВИТРАТАМИ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Мельник В.О., к.е.н., доцент,
Рубан О.А., магістр (УкрДАЗТ)*

В статті обґрунтовано доцільність формування системи управління експлуатаційними витратами залізниць з погляду забезпечення економічної ефективності їх функціонування в сучасних умовах господарювання, що характеризуються високим ступенем нестабільності та підвищенням впливу кризових явищ як у національному, так й у світовому масштабі.

Ключові слова: експлуатаційні витрати, управління експлуатаційними витратами, ресурсозбереження, економічна ефективність.

Постановка проблеми. Економічна роль транспорту полягає у тому, що він є органічною ланкою будь-якого виробництва та матеріальною базою для глибокого розподілу праці, спеціалізації та кооперування виробництва. Від ефективності роботи транспорту (перш за все, його економічності при дотриманні заданих параметрів якості процесу перевезень) залежить ефективність функціонування всього народного господарства України. На сьогоднішній день залізниця України

та її структурні підрозділи зіткнулися із суттєвими проблемами, без вирішення яких неможливе подальше підвищення ефективності діяльності. Перша проблема полягає у майже повному зносі інфраструктурних об'єктів та рухомого складу, що першочергово впливає на якість залізничних перевезень та їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг. Втрата хоча б незначного сегменту ринку неминуче призведе до зменшення прибутків та зниження рівня ефективності