

- початкове значення часу (початок зміни, доби та ін.);

3) при визначенні витрат з використання інфраструктури управління:

- повна довжина головних, приймально-відправних та ін. колій в межах станцій дільниці;

- повна довжина головних колій в межах міжстанційних перегонів дільниці;

- одинична витратна ставка використання інфраструктури управління упродовж години на 1 км розгорнутої довжини колій [4].

Далі виконуються розрахунки витрат інфраструктури за формулами, наведеними на рис. 2. Аналогічно визначаються витрати на використання інфраструктури, пов'язані з навантаженням порожніх вагонів на станції, на проходження транзитними вантажними поїздами технічних станцій та вивантаження місцевих вагонів на станції.

Висновки. Таким чином, представлений алгоритм дозволить в подальшому розробити автоматизацію розрахунків витрат з використання інфраструктури у прикладній програмі Microsoft Excel і втілити у практичну діяльність залізничного

транспорту. Особливу увагу, на думку автора, слід приділити розрахункам одиничних витратних ставок з використання інфраструктури управління.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кулаєв Ю.Ф. Економіка залізничного транспорту: [Навч. посіб.] / Кулаєв Ю.Ф. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2006. – 231 с.

2. Пасічник В.І. До питання аналізу і розрахунку собівартості перевезень / В.І. Пасічник // Залізничний транспорт України. – 1999. - № 3. – с. 18-21.

3. Смахова Н.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: [Навч. посіб.] / Смахова Н.Г., А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др. - Москва, 2003. – 494 с.

4. Б.О. Кривошей, В.О. Шиш, П.О. Яновський. Практичний посібник з упровадження технологіко-економічної моделі перевізного процесу. Київ, 2009. – 270 с.

Анотація. В статті приведена методика расчета затрат за использование инфраструктуры, которые связаны с пропуском участком транзитных поездов.

Ключевые слова: затраты, использование инфраструктуры, перевозки.

Summary. In article the design procedure of expenses for the infrastructure use, which connected with the admission a site of transit trains is brought.

Keywords: expenses, use an infrastructure, transportation.

Рецензент д.е.н., професор ДІЗТФінагіна О.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 658.14:656.2.001.73

ТРАНСФОРМАЦІЯ ФІНАНСОВИХ ВІДНОСИН НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ГАЛУЗІ

*Бойко Д.І., к.е.н., доцент,
Шинкарьова Н.Ю., магістр (УкрДАЗТ)*

Стаття присвячена розгляду можливих варіантів трансформації фінансових відносин на залізничному транспорті у зв'язку з проведенням реструктуризації. Розглянуто проблеми та виявлені протиріччя, які мають місце в системі фінансових відносин в галузі. Запропоновані шляхи зміни фінансових відносин між підприємствами залізничного транспорту в умовах проведення реструктуризації системи управління галуззю.

Ключові слова: залізничний транспорт, фінансові відносини, реструктуризація, лінійні підприємства, порядок економічних відносин.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Починаючи з 50-х років минулого століття практично у всіх розвинених країнах світу позначилися стійкі негативні тенденції, що виразилися, в першу чергу, в значному зменшенні частки залізниць на ринку транспортних послуг та перетворення цього колись надприбуткового виду транспорту в галузь, що вимагає постійної, що збільшується кожен рік, підтримки держави.

У багатьох країнах Західної Європи почали з'являтися висловлювання про можливість якщо не повного зникнення цього колись беззастережно провідного виду транспорту, то зниження його ролі до практично декоративного рівня.

Обсяг проблем, який постійно збільшується, у результаті призвів до справжньої «хвилі» структурних реформ, що охопили наприкінці ХХ століття залізниці багатьох країн світу. Примітно, що незважаючи на спільні цілі реформування галузі, в різних країнах відзначається значна різниця між формами і глибиною процесів, що відбуваються. Дискусії про переваги тієї чи іншої моделі реформ, як, наприклад, створення ринку вертикально або горизонтально інтегрованих компаній, ведуться до цих пір. Питання реформування залізничного транспорту виявилось складним. Та на теперішній час це питання є досить актуальним для залізничного транспорту України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу України, зокрема залізничного транспорту, широко висвітлюються у працях вітчизняних та іноземних учених-економістів та провідних спеціалістів, а саме: В. Л. Диканя [2], Є. М. Сича [3], Ю. М. Цветова [4], Л. Г. Чернюка, Г. М. Кірпи [5], І. Р. Юхновського, О. В. Анненкова [6] та ін. І до сьогодні багато аспектів зазначеної проблематики залишаються невирішеними й малодослідженими.

Першим з Міністрів транспорту про необхідність реформування та реструктуризації залізниць заявив Г.М. Кірпи [5]. Була розроблена й програма реструктуризації, яка передбачала три етапи її реалізації. Проте процес йшов неоднозначно, з великими похибками. Програми розвитку залізничної галузі не включалися до програм розвитку економіки держави в цілому. Потрібна подальша аналітична, теоретична й практична робота з удосконалення процесів

реформування. Зокрема ряд питань, пов'язаних з фінансово-економічними відносинами між підприємствами залізниці в середині галузі, не знайшли належного відображення в наукових працях.

Мета дослідження – розгляд можливих та найефективніших варіантів реформування залізничного транспорту в цілому та безпосередньо фінансових взаємовідносин між залізничними підприємствами.

Виклад основного матеріалу дослідження.

За для проведення перетворень було розроблено державну цільову програму реформування залізничного транспорту, схвалену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р. Основною метою Програми є реформування залізничного транспорту для задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортної складової в ціні продукції [7].

Основою управління фінансовою діяльністю Компанії та її філій на першому і другому етапах повинно було стати планово-кошторисне фінансування, яке на третьому етапі буде застосовуватися лише до об'єктів інфраструктури.

Однак реалізація цієї програми залишилась в документарному вигляді та всі заплановані строки пропущені. Натомість була прийнята нова державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, метою якої є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях, покращення їх якості та зменшення розміру транспортної складової у вартості товарів і послуг [8]. Виконання нової Програми так само заплановано у три етапний період.

У відповідності до розроблених програм та зарубіжного досвіду важливим та актуальним питанням на сьогоднішній день слід виділити відносини між лінійними підприємствами залізниць, розробка механізмів формування їх доходів, підвищення ефективності їх діяльності в умовах реструктуризації.

На сьогоднішній день фінансування та розподіл коштів між залізницями та підприємствами Укрзалізниці і виробничо-технологічними підрозділами залізниць здійснюються відповідно до Інструкції про порядок фінансування підприємств Укрзалізниці:

а) За основу фінансування залізниць та підприємств Укрзалізниці приймається плановий ліміт фінансування, розрахований виходячи з

планових доходних надходжень і скоригований на відповідні планові суми, який збільшується на суми: податку на додану вартість, завдань на зменшення дебіторської заборгованості, тощо; і зменшується на суми: завдань з мобілізації внутрішніх резервів, розрахунків з централізованого постачання оборотних та необоротних активів, тощо.

б) Фінансування підрозділів залізниць здійснюється за галузевим принципом згідно з кошторисом, розробленим та затвердженим управлінням залізниці.

При формуванні кошторису визначається мінімальний розмір коштів, необхідний для діяльності підрозділів, який містить: потребу в експлуатаційних витратах, необхідних для забезпечення процесу перевезень; витрат на ремонт основних засобів, тощо.

Прибуток лінійних підприємств відділень дороги, в тому числі локомотивних депо, характеризує внутрішній фінансовий результат і не може служити базою для побудови відносин з бюджетом. Дійсний прибуток дороги визначається шляхом порівняння з експлуатаційними витратами на суму розрахункових цін всіх підприємств, а доходів, обчислених за державними тарифами на перевезення вантажів і пасажирів. Це означає, що розрахунки з бюджетом по платежах їх прибутку можна вести тільки на рівні управління залізниці. На більш низьких рівнях такі розрахунки неможливі. Але так як внутрішні розрахункові ціни включають в себе певну суму прибутку, від якої розраховуються платежі до бюджету, то для вилучення цих платежів вищестоящими ланками дороги з доходів нижчестоящих ланок використовують рахунки внутрішніх розрахунків.

Порядок економічних взаємовідносин на залізничному транспорті України визначає економічні взаємовідносини між підприємствами, які входять до сфери управління Укрзалізниці.

Плани діяльності і перспективи розвитку підприємств, установ та організацій, що входять до складу залізниць, погоджуються із залізницями, а плани діяльності та перспективи розвитку залізниць, інших підприємств, установ та організацій - з Укрзалізницею. В перспективі залізнична інфраструктура має стати відкритою як для державних компаній, так і для приватних.

Крім того, у відносинах між лінійними підприємствами залізниць виникають протиріччя, які полягають у відсутності реалізації їх продукції (результату діяльності). Мова може вестись лише про реалізацію кінцевої транспортної роботи (перевезення). В такому випадку відкидається сама можливість економічної самостійності госпрозрахункових лінійних підприємств. З іншої сторони будь-яку експлуатаційну роботу лінійного підприємства можна розглядати як послугу, продукцію, яку воно продає. Потрібно лише, по-

перше, чітко визначити замовника, споживача цих послуг (продукції); по-друге, створити нову систему економічних взаємовідносин у ланцюжку «споживач - залізничне підприємство» і вибрати нову форму управління [9].

Наступне протиріччя і в тому, що лінійними підприємствам зверху планують і нормують витрати ресурсів тільки на майбутні обсяги робіт. Але як свідчить практика, витрати ресурсів плануються без урахування вимог щодо підвищення якості експлуатаційної діяльності, якості обслуговування вантажовласників і пасажирів, а також без запровадження нових принципів взаємодії між самими лінійними підприємствами. Недосконалий також розподіл доходів від перевезень, оскільки не враховується те, що вимоги до підвищення якості в умовах розвитку транспортного ринку і конкуренції між перевізниками значно зросли.

Досвід свідчить, що спочатку необхідно надати підприємствам максимум економічної свободи в договірному ціноутворенні при дієвому державному регулюванні, а потім створити і впровадити більш досконалу систему розподілу загальних доходів.

Це одне протиріччя знаходиться в сфері економічних методів мотивації діяльності трудових колективів госпрозрахункових лінійних підприємств. Їх працею створюється транспортна продукція, є доходи і прибуток, але вони сьогодні позбавлені права брати участь у їх розподілі.

Проте, менеджмент (наука і практика управління виробництвом в умовах ринку) давно довів, що така система економічних відносин не є ефективною. Між вищими структурами управління і підприємствами має існувати система взаємозалежності, впливу і відповідальності, при якій досягається баланс економічної влади. Тоді буде менше помилок керівників у прийнятті рішень, зростатиме намагання структур управління до самовдосконалення.

Розвиток лінійних підприємств, як складової інфраструктури, в умовах реструктуризації галузі може здійснюватися по одному з двох можливих варіантів. По-перше, як державна власність у вигляді структурного підрозділу підприємства. По-друге, як приватна власність з залученням приватного капіталу (рис.1).

Аналіз зарубіжного досвіду показує, що конкретизація фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті в умовах проведення реформ зводиться до розробки системи бюджетного управління. Наприклад взаємовідносини ВАТ "РЖД" та його філій будуються на основі взаємопов'язаної системи бюджетів (основа фінансового управління компанії), формування яких ведеться на основі виробничих та фінансових планів. Розробка

бюджетних систем дозволить орієнтуватися не на планові нормативи, а на реальний об'єм ресурсів, які компанія може отримати в результаті своєї господарської діяльності на ринку.

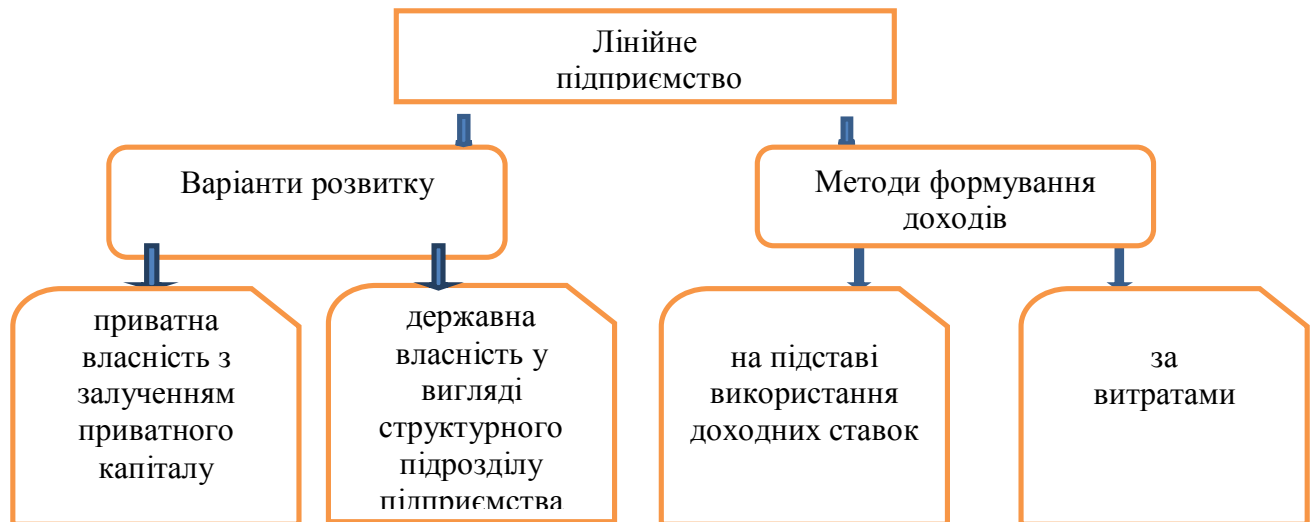


Рисунок 1 - Варіанти розвитку та способи формування доходів лінійних підприємств

Така система передбачає наділення керівників філій не тільки відповідальністю за виконання бюджетних показників, а також і правами по використанню ресурсів. За рахунок цього вони мають право вирішувати певні проблеми та завдання свого масштабу за власним розсудом. Таким чином відбувається децентралізація управління, тобто перехід на певну ліберальну модель [10].

Окрім системи управління важливим питанням є отримання доходів лінійних підприємств. В результаті можливого проведення реформи на залізничному транспорті та відповідно зміни статусу і положення лінійних підприємств можливі кілька способів формування їхніх доходів. Найбільш можливим методом формування доходів може бути – на підставі використання доходних ставок, або за витратами. Кожен з них має свої позитивні та негативні сторони, які в певному обсязі впливають на загальну ефективність діяльності локомотивного депо в якості відокремленої компанії чи структурного підрозділу.

Висновок. В цілому проведення реструктуризації дозволить залізницям, залізничним підприємствам та структурним підрозділам вирішити існуючі протиріччя у фінансових відносинах між підприємствами залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Транспорт і охорона навколишнього середовища : монографія / за ред. Л. Г. Чернюк. — К. : Наук. Світ. — 2002. — 189 с.

2. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. — Х. : УкрДАЗТ, 2008. — 193 с.

3. Сич Є. М. Інноваційноінвестиційний розвиток залізничного транспорту : підручник / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. — К. : Логос, 2001. — 256 с.

4. Цветов Ю. М. Залізничний транспорт України на порозі реформування : підручник / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, А. Д. Лашко та ін. — К. : ДЕТУТ, 2008. — 189 с.

5. Залізничні світу в ХХІ столітті : монографія / за заг. ред. Г. М. Кірпи. — Д. : Видво Дніпропетр.нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. — 224 с.

6. Анненков А. В. Управление транспортной компанией : монографія / А. В. Анненков. — М. : ВИНТИ РАН, 2003. — 280 с.

7. Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651-р «Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту»

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. N 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки»

9. «Проблеми та протиріччя в системі управління залізничним транспортом» Шевченко С.Ю. // Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

10. Финансы предприятий железнодорожного транспорта : учеб. пособие / Н. П. Чипига, О. А. Дудкевич. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2008. — 76 с.

Анотація. Стаття посвячена розгляду можливих варіантів трансформації фінансових відносин на залізничному транспорті в умовах проведення реструктуризації системи управління. Розглянуті проблеми та виявлені суперечності, що мають місце в системі фінансових відносин в галузі. Представлено варіанти фінансових відносин між підприємствами залізничного транспорту, як складовою реструктуризації системи управління галуззю.

Ключові слова: залізничний транспорт, фінансові відносини, реструктуризація, лінійні підприємства, порядок економічних відносин.

Summary. The article considers possible options for the transformation of financial relations of the railways in terms of restructuring the management system. The problems identified, and the contradictions that occur in the system of financial relations in the industry. Variants of the financial relations between the enterprises of railway transport, as a component of the restructuring of the management system.

Keywords: railway transport, financial relations, restructuring, business line, the order of economic relations.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесников О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 629.472.7.004.67

ПРИНЦИПИ РЕФОРМУВАННЯ ДЕПОВСЬКОЇ ВАГОНРЕМОНТНОЇ БАЗИ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Булгакова Ю.В., аспірант (ДНУЗТ)

Проведено дослідження наукових принципів реструктуризації деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці для підвищення ефективності її діяльності в умовах реформування залізничної галузі.

Ключові слова: вагонні депо, програма ремонту, потужність, реструктуризація, непрофільні активи.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Діяльність вагоноремонтної деповської бази України є неефективною внаслідок значного скорочення кількості вантажного рухомого складу (більше ніж у два рази) при незмінній кількості вагонних депо, недостатньої спеціалізації ремонту вагонів, відсутності необхідної кількості запасних частин, застосування старого обладнання та стаціонарного методу ремонту.

Ситуацію погіршує брак інвестицій; поява приватних операторів – власників рухомого складу; неадаптована до ринкових умов організаційна структура управління вагонним господарством, неефективний менеджмент та необхідність виділення депо як непрофільних активів з балансу Укрзалізниці [1].

Це зумовлює потребу у негайному проведенні реформування вагонного господарства з метою його адаптування до умов сучасного ринку за рахунок:

- зміни організаційної структури управління;
- оптимального розвитку технічної бази для ремонту вантажних вагонів;
- оновлення парків вантажного рухомого складу та впровадження нових методів організації їх роботи;
- розробки нових економічно обґрунтованих міжремонтних циклів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Значний вклад у теорію розвитку вагонного господарства внесли: білоруські вчені Сенько В.І. [2], Гридюшко В.І. [3], Бугаєв В.П. [4], російський вчений Аввакумов С.М. [5], українські вчені Бараш Ю.С. [6], Букін В.І. [7], Мямлін В.В. [8] та інші.

Окремі технічні питання даної проблеми в Україні вирішували Бараш Ю.С. [6] і Мямлін В.В. [8] – науковці Дніпропетровського національного