

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. Представлені варіанти фінансових відносин між підприємствами залізничного транспорту, як складовою реструктуризації системи управління галузю.

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

університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Вирішенням цих завдань за радянських часів займалися фахівці з технічних наук без врахування економічних підходів. Зокрема, у роботі [6] запропоновано раціональні шляхи реформування технічної бази для ремонту вантажних вагонів з позицій її розвитку.

Для Укрзалізниці актуальним є вирішення зворотньої задачі, оскільки існуюча потужність деповської бази перевищує реальну потребу.

Отже, з позиції стратегічного розвитку вагонного господарства України за останні 20 років цій задачі увага не приділялась.

В теперішні часи розміщення програми ремонту рухомого складу по окремим депо виконується без необхідного економічного обґрунтування і при цьому не враховується можливість:

- спеціалізації вагоноскладальних цехів на ремонт вагонів одного або двох типів з урахуванням їх підсилки з різних ПТО;
- забезпечення депо об'єктами ремонту до проектної потужності;
- збільшення потужності окремих депо до оптимального значення за діючими нормативними документами.

Формування цілей статті (постановка завдання). Недостатнє теоретичне, методологічне й практичне опрацювання зазначених напрямків зумовило написання статті, метою якої є дослідження наукових принципів реструктуризації деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці для підвищення ефективності її діяльності в умовах реформування залізничної галузі з урахуванням вимог [1].

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Запропонована задача [9], що є зворотньою відносно вже існуючої [6], стосується розподілу об'єктів ремонту у вагонних депо Укрзалізниці за принципом оптимального скорочення кількості вагонних депо у відповідності до науково обґрунтованої програми ремонту та мінімізації капітальних вкладень на їх реформування.

Для досягнення поставлених цілей необхідно: по-перше, здійснити реальну оцінку потужності деповської вагоноремонтної бази, а по-друге, оптимізувати витрати на її реформування.

У статті запропоновано алгоритм реструктуризації деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці (рис. 1).

Оцінку реальної потужності деповської бази можливо здійснити, визначивши існуючу потужність кожного депо та витрат на їх

реконструкцію. Для цього введені наступні величини:

$M_{існ}^i$ – існуюча річна потужність i -го вагонного депо, приведені вагони;

$M_{іпр}^i$ – річна проектна потужність i -го вагонного депо, що розрахована за діючими нормативними документами, приведені вагони;

$\Delta M_{іпр}^i$ – приріст потужності i -го вагонного депо, приведені вагони;

$M_{іпр}^{базис}$ – загальна річна проектна потужність технічної бази Укрзалізниці для ремонту вантажних вагонів, приведені вагони;

$N^{базис}$ – необхідна річна програма деповського ремонту вантажних вагонів;

K_p^i – витрати на реконструкцію i -го вагонного депо, тис. грн;

ζ – коефіцієнт, що враховує резерв вагоноремонтної бази, дорівнює 1,25;

n – кількість вагонних депо на полігоні Укрзалізниці;

i – індекс вагонного депо, який змінюється від 1 до n ;

u – індекс, що вказує на конкретний тип вантажного вагону (піввагони, криті вагони, платформи, цистерни, котуновози, цементовози, зерновози, думпкари, хопер-дозатори, рефрижератори, транспортери та інші спеціальні вагони)

Спочатку для кожного вагонного депо за діючими нормативними документами розраховується їх нова раціональна потужність в приведених вагонах залежно від параметрів вагоноскладального цеху, спеціалізації депо на ремонті одного або двох типів вагонів, організації потокового ремонту та підсобних відділень. Потім за формулою (1) визначається додаткова потужність i -го вагонного депо:

$$\Delta M^i = M_{іпр}^i - M_{існ}^i \quad (1)$$

Залежно від обсягів реконструкції розраховуються капітальні витрати на перебудову i -го вагонного депо.

Після перевірки усіх діючих вагонних депо Укрзалізниці та встановлення для них раціональних потужностей, розраховується максимальна потужність ремонтної бази, яка порівнюється з перспективною кількістю вантажних вагонів усіх типів разом у приведених

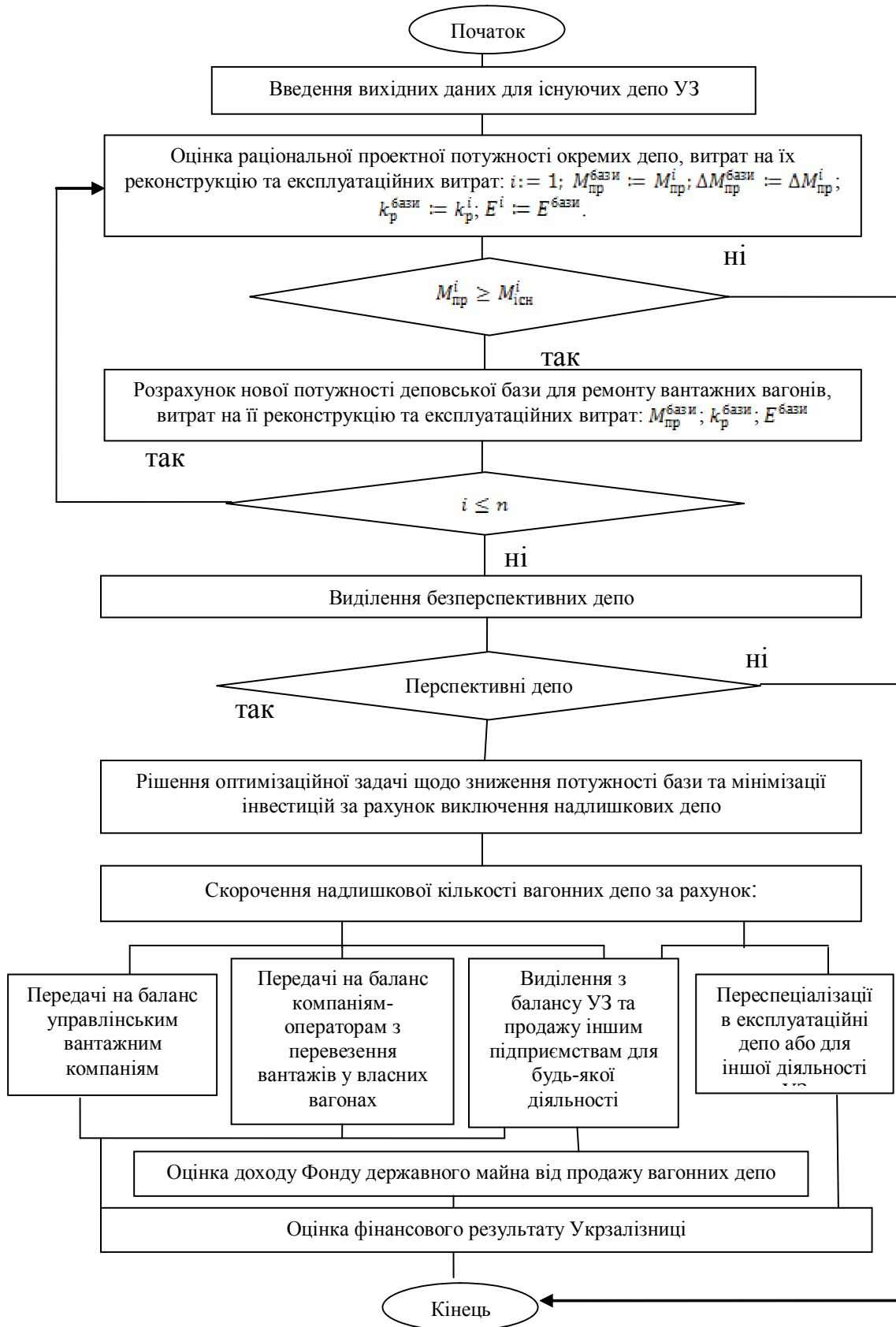


Рисунок 1 – Алгоритм проведення реструктуризації деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці в умовах реформування залізничної галузі

вагонах $N_{\text{бази}}$, які потребують деповського ремонту протягом розрахункового року.

Необхідна річна програма ремонту вагонів усіх типів разом у приведених вагонах повинна враховувати вагони Укрзалізниці або її дочірніх залежних підприємств (ДЗП) та вагони чужої власності інших компаній-операторів, або підприємств. Проектна потужність вагоноремонтної бази для усіх типів разом у приведених вагонах $M_{\text{пр}}^{\text{бази}}$ слід визначати за формулою (2).

$$M_{\text{пр}}^{\text{бази}} = N_{\text{бази}}^{\text{рем}} * Z, \text{ або } \sum_{i=1}^n M_{\text{пр}}^{i,y} = N_{\text{бази}}^{\text{рем}} * Z, \quad (2)$$

Якщо врахувати те, що існуюча потужність вагоноремонтної бази, а також потужність $M_{\text{пр}}^{\text{бази}}$, що розрахована за нормативними документами, значно перевищує річну потребу в ремонті вагонів, то далі слід вирішувати задачу з оптимізації проектної потужності за допомогою «методики розподілу ремонту вантажних вагонів по окремих депо...» [9].

Перед рішенням цієї задачі спочатку слід визначити безперспективні вагонні депо (застарілі параметри вагоноскладального цеху, значні витрати на реконструкцію та підсилку вагонів в ремонт і т. п.) та виключити їх з опорного плану реформування вагоноремонтної бази. Ці вагонні депо потім доцільно:

1. Переспеціалізувати в експлуатаційні депо або для іншої діяльності Укрзалізниці;

2. Виділити з балансу Укрзалізниці та продати.

Після рішення задачі з раціонального розподілу перспективних програм деповського ремонту вантажних вагонів [9] будуть визначені вагонні депо, які слід використати для потреб Укрзалізниці або ДЗП, та виділити їх як непрофільні активи у окремі юридичні особи, або їх об'єднання для деповського та заводського ремонту вагонів за договорами аутсорсінгу.

При цьому кошти від продажу вагонних депо отримує Фонд державного майна України, який може за постановою Уряду передати ці кошти, або їх частину на розвиток залізничної галузі.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. На основі проведених досліджень можна зробити такі висновки:

1. Деповська ремонтна база для вантажних вагонів має потужність вище за необхідну, працює в неоптимальному режимі, що позначилось на збільшенні собівартості ремонту вагонів.

2. База потребує негайної реструктуризації для приведення її потужності до реальної потреби в ремонті за допомогою методики [9].

3. Частину вагонних депо слід реконструювати та довести їх потужність до оптимальної, розрахованої за діючими нормативами. Іншу – надлишкову частину слід списати з балансу Укрзалізниці, або спеціалізувати для виконання інших робіт.

4. Можливо кілька варіантів реформування деповської бази для ремонту вантажних вагонів:

– виділити усі або частину вагоноремонтних депо, як непрофільних активів у інші юридичні особи, які будуть за договором аутсорсінгу виконувати ремонт для Укрзалізниці;

– передати частину депо управлінським компаніям [10], які об'єднують функції комерційного та вагонного господарств Укрзалізниці;

– продати надлишкову частину вагоноремонтних депо, а іншу частину або передати управлінським компаніям, або виділити у окремі юридичні особи, як непрофільні активи.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.search.ligazakon.ua

2. Сенько В. И. Исследования вопроса распределения мощности вагоноремонтной базы по железным дорогам сети. автореф. дис. канд. техн. наук. / В. И. Сенько. – Гомель, 1973. – 27 с.

3. Гридюшко В.И. Исследование надежности грузовых вагонов и пути повышения их работоспособности: автореф. дис. д-ра техн. наук. / В.И. Гридюшко. – М., 1972. – 45 с.

4. Бугаев В.П. Теоретические основы и пути повышения эффективности организации ремонта грузовых вагонов. автореф. дис. д-ра техн. наук. / В.П. Бугаев. – М., 1989. – 23 с.

5. Аввакумов С.М. Исследование вопросов специализации, концентрации и размещения вагоноремонтных предприятий по сети железных дорог СССР [Текст] : дис. канд. экон. наук / С.М. Аввакумов. – М., 1971. – 220 с.

6. Бараш Ю.С. Рациональные пути развития технической базы для деповского ремонта грузовых вагонов [Текст] : дис. канд. техн. наук / Ю. С. Бараш. Гомель: БИИЖТ, 1981. – 182 с.

7. Букин В.И. Совершенствование поточного метода деповского ремонта крытых грузовых вагонов с использованием ЭВМ: автореф. дис. канд. техн. наук / В.И. Букин. – Гомель., 1975. – 16 с.

8. Мямлин В.В. Разработка машинных методов и алгоритмов проектирования поточных линий для ремонта вагонов: автореф. дис. канд. техн. наук. / В.В. Мямлин. – М., 1989. –23 с.

9. Методика розподілу програми ремонту вантажних вагонів по окремих депо в умовах реформування залізничної галузі / Ю. С. Бараш, В. В. Скалосуб, Ю. В. Булгакова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб.

наук. праць КНАУ – К.: Вид-во КНАУ, 2011. – Вип. 32, С.17-22

10. Марценюк Л.В. Удосконалення структури управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України: автореф. дис. канд. екон. наук. / Л.В. Марценюк, – Д.: Днепропетр. нац ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. –24 с.

Аннотация. Проведены исследования научных принципов реструктуризации деповаской вагоноремонтной базы Укрзалізництва для повышения эффективности ее деятельности в условиях реформирования железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: вагонные депо, программа ремонта, мощность, реструктуризация, непрофильные активы.

Summary. Researches of scientific principles of restructuring of depot wagon- repair base of Ukrzaliznyci have been done for the increase of efficiency of its activity in the conditions of reformation of railway industry.

Keywords: wagon depot, repair program, power, restructuring, non-core assets.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Бараш Ю.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658.310.826:656.2.078 (477)

СКОРОЧЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ У ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Гарбар В.А., економіст (Південна залізниця)

Проаналізовані наслідки скорочення працівників у процесі реформування залізничного транспорту та розглянута можлива поведінка працівника у випадку його звільнення.

Ключові слова: реформування, залізничний транспорт, працівник, скорочення.

Постановка проблеми. Актуальність. Протягом останнього часу все більше уваги приділяється проблемам реформування залізничного транспорту. Керівництво Укрзалізниці заявляє, що не збирається скорочувати робітників, а має плани щодо їх подальшого перенавчання. Зараз у галузі працює майже 400 тис. осіб, що становить близько 2% усього працездатного населення України [2], на тлі майбутніх змін у галузі виникає та чи інша інформація про заплановані скорочення [1]. У той же час на державному рівні постійно гостро постають питання зайнятості населення і зростання його добробуту, ставиться завдання стабільності в державі.

Аналіз досліджень і публікацій. Діяльності залізничного транспорту, особливо у зв'язку з

реформуванням галузі, вітчизняними дослідниками останнім часом присвячено чимало наукових праць. Так, О. Сліпченко, розглядаючи реформування залізничного транспорту, робить акцент на структурних реформах у різних країнах [3], М. Чеховська, досліджуючи формування механізму ефективного розвитку залізниці, не враховує робітників як складову галузі [4]. Г. Олійник, Т. Рябчун при формуванні основних вимог до системи управління реструктуризацією не приділяють уваги персоналу галузі [5]. Ю. Єлагін, Н. Гриценко пропонують ліквідацію структурних підрозділів, що виконують дублюючі функції, але питання щодо працівників таких підрозділів не розглядається [6]. О. Дейнека, Д. Йолкін вважають, що галузі потрібне скорочення персоналу [7].