

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

**ТЕСЛЕНКО ТЕТЯНА ВІКТОРІВНА**

УДК 656.2.073

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 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  
**Копитко Василь Іванович**  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,  
завідувач кафедри гуманітарної та соціально-  
економічної підготовки

кандидат економічних наук, доцент  
**Слагін Юрій Вікторович**  
Українська державна академія залізничного  
транспорту, доцент кафедри економіки, організації і  
управління підприємством

Захист відбудеться « 24 » лютого 2012 р. о 15 годині 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 « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2012 р.

**Вчений секретар**

**спеціалізованої вченої ради**

**Т. В. Полішко**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Залізнична галузь України займає перше місце серед інших видів транспорту з вантажообігу та друге за кількістю перевезених вантажів. Водночас залізничні перевезення поступово втрачають конкурентоспроможність у зв'язку з тим, що на транспорті склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю реформованих ще на початку 90-х років ХХ століття автомобільного та річкового транспорту до стовідсоткової державної власності на залізничному транспорті та в морських портах. Тому вантажне господарство залізниць в останні роки стало відчувати конкуренцію з боку автоперевізників та приватних залізничних компаній-операторів, які захопили найбільш прибуткові перевезення. Внаслідок цього вантажні перевезення, які виконує Укрзалізниця, забезпечують лише базові потреби економіки, мають низькі показники якості та ефективності, змушені субсидувати збитковість пасажирських перевезень, що зумовлює високу частку транспортної складової у собівартості продукції інших секторів економіки. Країни Європи та більшість країн СНД уже провели реформування залізничного транспорту, відділивши господарські функції від регуляторних, природно монопольну інфраструктуру від потенційно конкурентного ринку операторських компаній. Заходи з підвищення ефективності залізничних вантажних перевезень в Україні не повною мірою відповідають принципам державної транспортної політики. До цього часу теоретично не визначено кращу модель реформування залізничного транспорту. Необхідно зауважити, що з урахуванням національних особливостей та досвіду реформування європейських держав усі дослідження приводять до різних висновків.

У даних умовах необхідно розробити законодавчу, нормативну, організаційну базу та управлінські рішення для суттєвого підвищення ефективності вантажних перевезень та реалізації структурної реформи.

Вагомий внесок у розвиток теорії управління вантажними перевезеннями на залізничному транспорті зробили українські вчені, зокрема Босов А. А., Гурнак В. М., Дикань В. Л., Дейнека О. Г., Ейтутіс Г. Д., Копитко В. І., Кулаєв Ю. Ф., Малахова Н. Б., Макаренко М. В., Позднякова Л. О., Пшінько О. М., Самсонкін В. М., Сич Є. М., Цветов Ю. М., Аксьонов І. М., Бараш Ю. С., Колеснікова Н. М., Новикова А. М., Гненний М. В., Гненний О. М., Єлагін Ю. В., Корженевич І. П., Кірпа Г. М., Козак В. В., Кривопішин О. М., Нікуліна О. В., Сіраков В. І. та інші.

Водночас, існуючі розробки щодо побудови механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень та моделі реформування залізничного транспорту в умовах сучасного ринку мають дискусійний характер.

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

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Напрямок дисертаційного дослідження обрано відповідно до положень Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (розпорядження

Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651-р); Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390; Програми економічних реформ України на 2010-2014 роки щодо розвитку транспортної інфраструктури; Транспортної стратегії України на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р) тощо.

Тема дисертаційної роботи пов'язана з планом науково-дослідних робіт Галузевої науково-дослідної лабораторії «Економіка та управління залізничним транспортом».

**Мета і завдання досліджень.** Основною метою наукових досліджень є розробка теоретичних та методологічних підходів до удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах реформування галузі.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

- дослідити існуючі наукові праці з проблем управління залізничними вантажними перевезеннями та розрахунків за міжнародні вантажні перевезення;
- визначити вплив сучасного ринку транспортних вантажних послуг на діяльність перевезень залізничним транспортом;
- дослідити фінансово-економічну систему міжнародних взаєморозрахунків у разі прострочення терміну платежу та при втраті або пошкодженні вантажних вагонів;
- удосконалити механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку;
- удосконалити організаційну структуру підприємств з управління вантажними перевезеннями за рахунок її адаптації до умов сучасного ринку;
- розробити науково-методичні рекомендації щодо удосконалення правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД за несвоєчасне проведення платежів;
- запропонувати методичні підходи з удосконалення правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю.

**Об'єктом дослідження** є функціонування підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку.

**Предметом дослідження** є удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах реформування галузі.

**Методи дослідження** базуються на загальних положеннях економічної теорії щодо сутності та принципів управління діяльністю підприємств з вантажних перевезень.

Теоретичною та методологічною основою дослідження є діалектичний метод узагальнення вітчизняного та закордонного досвіду реформування

структур управління залізничним транспортом, наукові праці вітчизняних та закордонних вчених у цій сфері. Методичну основу досліджень склали:

- структурно-логічний аналіз та системний підхід – для оцінки тенденцій розвитку залізничного транспорту у державах Європи, Азії та СНД;

- метод математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень, у тому числі міжнародних;

- метод математичного аналізу й синтезу – для оцінки стану та визначення закономірностей роботи залізничного транспорту з вантажних перевезень;

- методи прийняття рішень і стратегічного планування – для відпрацювання методики проведення досліджень з вибору раціональної структури управління вантажними перевезеннями;

- організаційно-розпорядчий метод – для побудови організаційних структур управління вантажними перевезеннями;

- порівняльних характеристик – для встановлення чинників, які впливають на систему економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів у розрахунках за міжнародні вантажні залізничні перевезення;

- ситуаційний підхід – для розробки ефективної системи розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю;

- графічний метод – для оформлення результатів виконаних досліджень.

*Інформаційною базою дослідження стали:* законодавчі й нормативні акти України; офіційні нормативні матеріали, що регулюють діяльність залізничного транспорту України; статистичні дані та поточна звітність Укрзалізниці, що характеризують процес вантажних перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях; результати наукових досліджень, у тому числі й ті, що виконувалися за участю здобувача; матеріали науково-практичних конференцій; публікації закордонних і вітчизняних авторів та інші джерела.

***Наукова новизна одержаних результатів*** полягає в подальшому розвитку теоретичних основ і методологічних підходів до розробки механізму управління вантажними перевезеннями в умовах сучасного ринку, а саме:

*Удосконалено:*

- теоретико-методологічний підхід до побудови механізму управління підприємствами вантажного господарства в умовах сучасного ринку за рахунок реформування організаційної структури управління вантажними перевезеннями та удосконалення системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення;

- організаційну структуру управління вантажними перевезеннями, яка суттєво відрізняється від існуючої тим, що побудована за продуктовим принципом і дозволяє організувати на теренах України окремі вантажні компанії та за умови відповідної законодавчої бази адаптувати їх до сучасного ринку;

- систему економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів у розрахунках за міжнародні вантажні залізничні перевезення, яка на

відміну від існуючої ураховує міжнародну відсоткову ставку LIBOR і дозволяє підвищити фінансову дисципліну залізничних адміністрацій та ефективність міжнародних вантажних перевезень;

- систему розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення з інвентарю, що дає змогу скоротити термін проведення розрахунків та унеможливити необґрунтовані фінансові втрати під час оплати за користування вантажними вагонами;

*дістало подальший розвиток:*

- оцінка величини максимального неотриманого доходу (втраченої вигоди) з подальшим порівнянням фактично отриманої плати за користування іновагонами залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю.

***Практичне значення отриманих результатів*** полягає в можливості впровадження розроблених у процесі дослідження принципів та методичних підходів для удосконалення механізму управління вантажними перевезеннями на залізничному транспорті, зокрема:

- розроблено організаційну структуру управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах реформування галузі;

- запропоновано чотири варіанти нарахування пені за прострочення платежу, що відповідає міжнародним і законодавчим нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах між залізницями;

- запропоновано два варіанти методики оцінки величини максимального неотриманого доходу (втраченої вигоди) залізничними адміністраціями-власниками вагонів у разі їх пошкодження до ступеня виключення із інвентарю, з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування іновагонами.

Результати дисертаційного дослідження використані:

- у науково-дослідних роботах «Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання» (2006 р., номер державної реєстрації 0103U007280) та «Совершенствование Правил комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (ПКР)» (2009 р., номер державної реєстрації 0108U010678);

- Державним підприємством «Український державний розрахунковий центр міжнародних перевезень» для внесення змін і доповнень в окремі пункти міжнародних нормативних документів, що регламентують взаєморозрахунки залізничних адміністрацій СНД і Балтії, а саме: у Правила комплексних розрахунків залізничних адміністрацій Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки та

Правила експлуатації, пономерного обліку й розрахунків за використання вантажних вагонів власності інших держав (акт про впровадження від 09.12.2010 р.);

– у навчальному процесі в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, під час виконання дипломних робіт спеціалістів та магістрів за напрямом 6.030601 «Менеджмент» та викладання дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Операційний менеджмент», «Основи економіки транспорту» за темою «Формування організаційної структури управління на залізничному транспорті» (акт про впровадження від 06.11.2011 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані в роботі наукові результати, висновки, рекомендації належать особисто автору і є його науковими розробками. З наукових праць, що виконані у співавторстві, у дисертаційній роботі використані тільки ті положення та ідеї, які є результатом особистої роботи здобувача. Роботи [1,2,4,6,7,8] надруковані без співавторів. У наукових працях, що надруковані у співавторстві, особистий внесок автора полягає у такому:

[3] — проаналізовано досвід реформування структури управління залізницями Китаю;

[5] — обґрунтовано доцільність підвищення фінансової відповідальності учасниками міжнародних залізничних перевезень.

Дисертація є одноосібно виконаною науковою працею, у якій автором особисто розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо науково-методичних основ формування сучасного механізму управління вантажними перевезеннями на залізничному транспорті в Україні.

**Апробація результатів роботи.** Основні положення дисертаційної роботи доповідались :

– на III, IV, V, VI, VII, VIII, IX Міжнародних конференціях «Проблеми економіки транспорту», які проходили в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна відповідно у 2003, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 2010 роках;

– першій науково-практичній конференції «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», яка проходила в Київському університеті управління і технологій транспорту (ДЕТУТ) у 2003 році;

– I, II, IV Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті», що проходила в місті Судак у 2006, 2007, 2009 роках;

– засіданні міжкафедрального наукового семінару Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (протокол № 2 від 17.11.2011 р.)

**Публікації.** Результати дисертаційної роботи опубліковані в 19 друкованих працях, з них 7 статей у наукових фахових виданнях (у тому числі 5 одноосібно) та 12 тез доповідей на наукових конференціях

(10 одноосібно).

**Структура і обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг роботи складає 190 сторінок. Основний текст роботи займає 170 сторінок, у тому числі 20 таблиць та 47 рисунків. Перелік використаних джерел нараховує 155 найменувань на 14 сторінках. Крім того, дисертація містить 4 додатки на 5 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми, її актуальність, сформульовано мету, завдання дисертаційного дослідження, наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наведено дані щодо апробації отриманих результатів та їх опублікування.

У **першому розділі «Управління вантажними перевезеннями як предмет дослідження»** визначено сутність процесу управління підприємствами, проаналізовано наукові дослідження з управління вантажними перевезеннями та закордонний досвід реформування системи залізничного транспорту, розглянуто управлінські рішення щодо діяльності новостворених структур з вантажних перевезень, що зараз працюють у транспортному бізнесі, та деякі проблеми, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями, що виконуються в межах компетенції Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і Балтії.

Проаналізовано існуючі в теорії поняття механізму управління підприємством та визначено їх сутність. З наведених визначень зроблено висновок, що всі механізми за змістом пов'язані з технологічним процесом підприємства й потребують уточнення в кожному конкретному випадку.

За результатами аналізу наукових досліджень з управління вантажними перевезеннями встановлено, що в них відсутній теоретико-методологічний підхід до вибору раціональної моделі управління підприємствами вантажного господарства в умовах реформування галузі. Для раціональної побудови організаційної структури управління підприємствами комерційного господарства було досліджено досвід реформування залізниць у деяких країнах Європи, Азії і СНД, виявлено переваги й недоліки цього процесу. Проаналізовано управлінські рішення щодо регулювання діяльності залізничного транспорту з вантажних перевезень та створення нових структур на ринку залізничних вантажних перевезень.

Розглянуто питання, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями, які виконуються в межах компетенції Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД і Балтії, а саме: система економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів за вантажні перевезення та механізм розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю. Доведено, що порядок нарахування відсотків за прострочення платежу у

взаєморозрахунках залізничних адміністрацій не відповідає міжнародним і законодавчим актам щодо порядку застосування економічних санкцій. Також встановлено, що на весь час узгодження компенсації залізнична адміністрація-власниця пошкоджених вагонів втрачає можливість своєчасно виконувати зобов'язання перед вантажовідправниками з надання вагонів під навантаження вантажів і, як наслідок, має фінансові втрати.

Аналіз вказав на необхідність виконання додаткових теоретико-методологічних досліджень стосовно підвищення ефективності вантажних перевезень за рахунок реформування організаційної структури управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень та удосконалення системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення.

**У другому розділі «Вплив сучасного ринку на діяльність вантажних перевезень»** обґрунтовано науковий підхід та послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення управління підприємствами вантажного господарства, проаналізовано сучасний транспортний ринок залізничних вантажних перевезень України та спрогнозовано тенденції його розвитку, досліджено існуючу організаційну структуру управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень, визначено причини неефективної системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення.

Для визначення раціональної організаційної структури управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень та удосконалення системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення було науково обґрунтовано застосування елементів стратегічного планування та ситуаційного (варіантного) підходу (рис.1).

Аналіз ринку транспортних послуг з урахуванням факторів зовнішнього середовища прямої та непрямої дії показав, що за показниками діяльності транспортного комплексу залізничний транспорт займає перше місце за зведеним вантажообігом і має тенденцію до збільшення відсоткової частки цього показника: середній приріст кількості відправлених вантажів за 8 років (з 2002 по 2010 рік) склав 0,7 %. Однак існує низка причин, які зумовлюють втрату залізничним транспортом своїх позицій, зокрема: швидких темпів набуває тенденція до збільшення фізичного зносу основних фондів та їх активної частини, ступінь зносу якої становить 85 %; недостатньо власних джерел для оновлення інфраструктури та рухомого складу, відсутня підтримка залізничного транспорту з боку держави; транспортні послуги з вантажних перевезень виконуються без урахування логістичних принципів; існуюча структура управління залізничним транспортом не відповідає сучасним ринковим умовам.

У роботі було зроблено прогноз з перевезень вантажів до 2015 р. за методикою Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Необхідно зазначити, що у 1995-2000 роках почалася помітна переорієнтація роботи залізничного транспорту України на зовнішній ринок. Якщо у 1995 р. питома вага міжнародних перевезень у загальному розмірі вантажних перевезень залізничного транспорту України становила 32,0 % (за

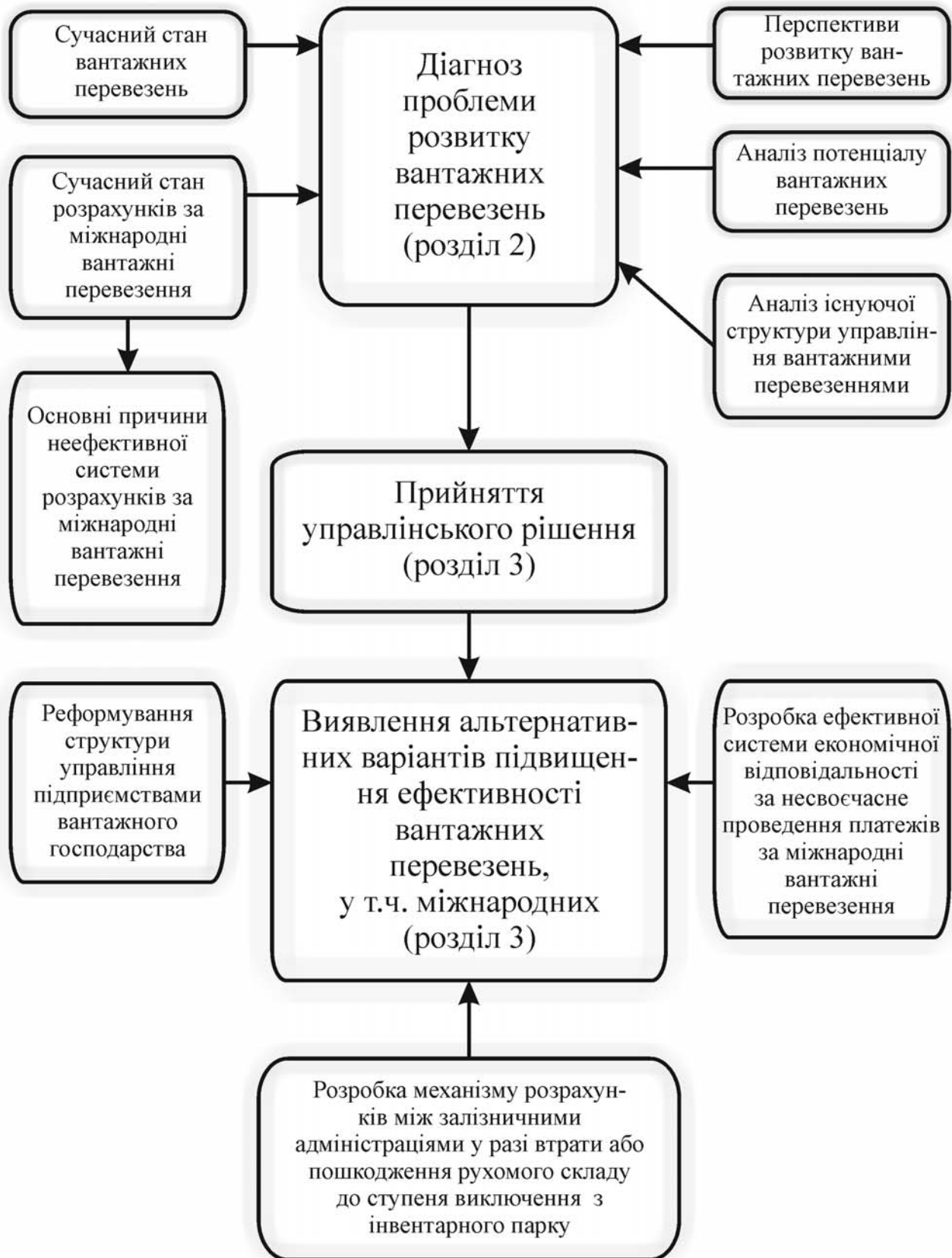


Рисунок 1- Послідовність виконання досліджень стосовно удосконалення управління підприємствами вантажного господарства

перевезеними тоннами) і 49,8 % (за вантажообігом), то у 2000 р. ці показники становили відповідно 47,0 і 62,0 %. За даними 2009-2010 років частка залізничного транспорту в міжнародному перевезенні вантажів склала 49,9 % та 63,2 % за вантажообігом, або 134,1 та 137,7 млн ткм, серед яких на транзит припадає 44,8 та 46,1 млн ткм, на імпорт 10,9 і 14,5 млн ткм, на експорт 70,1 та 77,1 млн ткм відповідно.

З урахуванням вищенаведених статистичних показників та заходів державного регулювання, господарство з вантажних перевезень мусить удосконалити механізм управління його підприємствами та реформувати організаційну структуру. Одночасно потребує удосконалення система розрахунків залізничних адміністрацій держав-учасників ЦСЖТ за втрачені або пошкоджені до ступеня виключення з інвентарного парку вагони. Виявлено, що в міжнародній практиці взаєморозрахунків між залізничними адміністраціями існує чотири різних підходи до порядку нарахування відсотків за прострочення терміну платежу, що дозволяють за однакових умов щодо терміну оплати суми сальдо отримувати різну суму пені й строки її отримання; підхід, що діє у взаєморозрахунках держав-учасників ЦСЖТ, є вигідним для залізничної адміністрації-користувача іновагона.

У третьому розділі **«Вдосконалення сучасного механізму управління підприємствами вантажного господарства в умовах сучасного ринку»** запропоновано визначення сучасного механізму управління підприємствами вантажного господарства, побудовано організаційну структуру управління вантажними перевезеннями за визначеною етапністю та удосконалено механізм розрахунків за міжнародні вантажні перевезення.

Сучасний механізм управління підприємствами вантажного господарства визначено як систему заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупність підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії і цілей в умовах сучасного ринку (рис. 2). Відповідно до термінологічного поняття запропоновано удосконалений механізм управління підприємств з вантажних перевезень та систему заходів за вищеназваними напрямками (рис. 3).

Формування нової організаційної структури передбачає перехід від територіально-функціональної організації структури управління залізничним транспортом до вертикально-інтегрованої за видами основної діяльності (продуктового принципу). Продуктову структуру з організації вантажних перевезень слід розглядати як частину майбутньої організаційної структури управління Укрзалізниці. Для побудови організаційної структури Департаменту вантажних перевезень за основу бралася існуюча структура управління відповідним господарством з урахуванням додаткових функцій щодо організації вантажних перевезень, навантажувально-розвантажувальних робіт, митних операцій, прийнятої моделі реформування за вертикально-інтегрованою схемою та етапності виконання структурних перетворень. Структура управління вантажними перевезеннями на третьому етапі реформування подана на рис. 4.

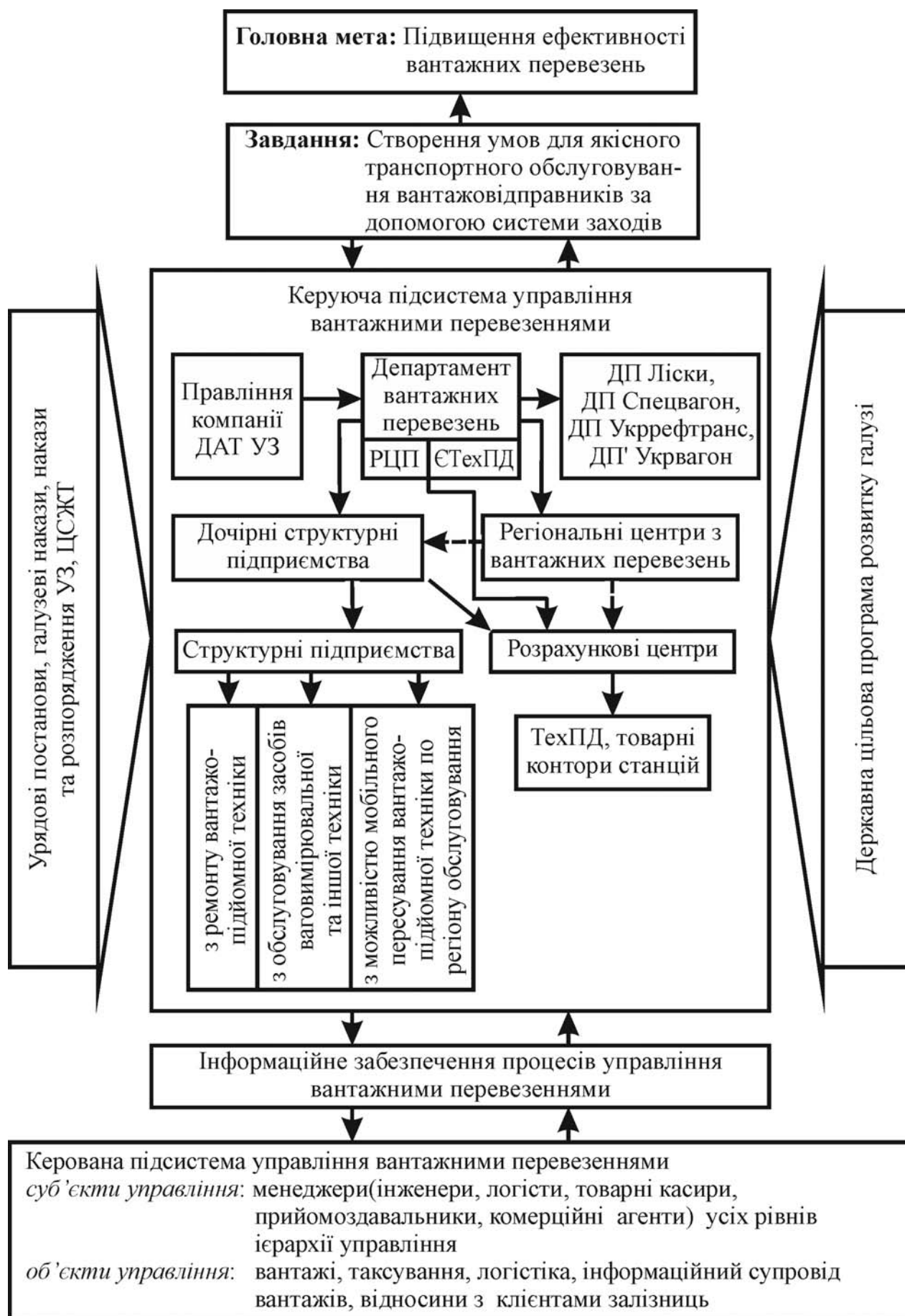


Рисунок 2 - Механізм управління вантажними перевезеннями за вертикально-інтегрованим принципом



Рисунок 3- Система заходів з управління вантажними перевезеннями



Рисунок 4 - Організаційна структура вантажного господарства на третьому етапі реформування

Для приведення у відповідність з міжнародними й законодавчими нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах між залізницями та дотримання кредитної дисципліни у роботі було запропоновано чотири альтернативних варіанти системи економічної відповідальності за несвоєчасне проведення платежів за користування іновагонами (табл. 1) та встановлено, що найбільш раціональний варіант передбачає величину базової ставки для нараху-

Таблиця 1 – Варіанти нарахування пені за прострочення платежу

| Метод нарахувань | Величина відсоткової ставки                   | Залежно від періоду прострочення платежу      | Відсотки нараховуються                                                | База для нарахування відсотків                             | Порядок включення до взаєморозрахунків | Сума відсотків, що нарахована в однакових умовах прострочення платежу(шв. фр.) |
|------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| За ПКР           | 6 % річних (прості, не складні відсотки)      | За весь період                                | Із суми платежу, що надходить нечасно, без раніше включеної суми пені | 360 календарних днів у році і 30 календарних днів у місяці | Акцептне                               | 566,67                                                                         |
| 1-й варіант      | Libor+5 % річних                              | За весь період                                | Із всієї суми, неоплаченої своєчасно                                  | Факт/факт, виходячи із 365/366 календарних днів у році     | Безакцептне                            | 762,53                                                                         |
| 2-й варіант      | 6 % річних<br>9 % річних<br>12 % річних       | До 1-го місяця<br>До 1-го року<br>Понад 1 рік | Із всієї суми, неоплаченої своєчасно                                  | Факт/факт, виходячи із 365/366 календарних днів у році     | Безакцептне                            | 625,00                                                                         |
| 3-й варіант      | Libor+5 % річних<br>Libor+10 % річних         | Перші 15 днів<br>з 16 дня і більше            | Із всієї суми, неоплаченої своєчасно                                  | Факт/факт, виходячи із 365/366 календарних днів у році     | Безакцептне                            | 1075,44                                                                        |
| 4-й варіант      | 0,03 % за кожний день<br>0, 3% за кожний день | За перші 90 днів<br>з 91 дня і більше         | Із всієї суми, неоплаченої своєчасно                                  | Факт/факт, виходячи із 365/366 календарних днів в році     | Безакцептне                            | 1050,00                                                                        |

вання відсотків за весь час користування чужими коштами як таку, що має бути

вище або дорівнювати середньозваженій місячній ставці LIBOR за поданням міжбанківського кредиту для платежів у швейцарських франках або ставці рефінансування (обліковій ставці) національних банків держав, залізниці яких є учасниками перевізного процесу. За результатами досліджень удосконалено фінансово-економічну систему міжнародних вантажних перевезень за рахунок удосконалення Правил комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД за несвоєчасне проведення платежів.

Для цього запропоновано два теоретико-методологічних підходи до оцінки величини максимального неотриманого доходу (втраченої вигоди) з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування іновагонами залізничних адміністрацій у разі втрати або пошкодженні рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю.

За першим теоретико-методологічним підходом пропонується така послідовність розрахунків:

1) визначити час в добах від дати пошкодження до моменту зміни власника ( $t_{\text{доб}}$ );

2) визначити плату за тарифом ( $d_{\text{дв}}$ ) за величиною середнього статичного навантаження, яке по УЗ складає 57 тонн, і вантажним рейсом вагона ( $\bar{l}$ ).

3) визначити кількість рейсів, які може виконати вагон за час від дати пошкодження до моменту зміни власника ( $n_p$ );

4) визначити величину неотриманого доходу (втраченої вигоди), помноживши  $d_{\text{дв}} \cdot n_p$  та скорегувавши цю величину на кількість вагонів, у разі, якщо їх більше одного.

За другим теоретико-методологічним підходом пропонується верхній поріг величини неотриманих доходів (втрачену вигоду) оцінити за допомогою показника «термін доставки» за такою формулою для розрахунку:

$$D = n_{\text{доб}} \cdot p_{\text{ст}} \cdot v_{\text{дост}} \cdot d_{\text{ст}} \cdot \alpha_{\text{вант}}^{\text{вант}};$$

де  $n_{\text{доб}}$  – час від дати пошкодження вагона до моменту зміни власника, який обчислюється аналогічно вищенаведеному теоретико-методологічному підходу (доба);

$v_{\text{дост}}$  – швидкість доставки вантажу за 1 добу;  $v_{\text{дост}} = 200$  км/добу;

$p_{\text{ст}}$  – статичне навантаження; приймається за даними УЗ аналогічно першому варіанту;

$d_{\text{ст}}$  – тариф за 10 т-км по УЗ;  $d_{\text{ст}} = 1,077$  коп.

$\alpha_{\text{вант}}^{\text{вант}}$  – коефіцієнт вантажного пробігу стосовно загального.

Оскільки швидкість доставки вантажу не відповідає нормативній, про що свідчить величина вантажного рейсу іновагона на підставі статистичні даних РЦП УЗ, пропонується нижній поріг величини неотриманих доходів (втраченої вигоди) оцінити за формулою:

$$D = n_p \cdot \bar{l}_p \cdot p_{\text{ст}} \cdot d_{\text{ст}} \cdot \alpha_{\text{вант}}^{\text{вант}};$$

де  $n_p$  – кількість рейсів вантажного вагона,  $n_p = n_{\text{доб}} / \theta$ ;

$L_p$  – вантажний рейс вагона за даними УЗ, км.

Окремо в дисертаційній роботі доведено необхідність скоординованого управління вагонним парком та зміни структури існуючих парків вантажних вагонів різних форм власності й належності за двома варіантами.

## **ВИСНОВКИ**

У дисертаційній роботі наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі, що виявляється в удосконаленні механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень за рахунок реформування організаційної структури управління та розробки нових теоретико-методологічних підходів до міжнародних взаєморозрахунків за виконані вантажні перевезення з метою адаптації залізничної галузі до умов сучасного ринку. На основі проведених в дисертаційній роботі досліджень можна зробити такі висновки.

1. За результатами аналізу наукових досліджень з управління вантажними перевезеннями встановлено, що в них відсутній теоретико-методологічний підхід до вибору раціональної моделі управління підприємствами вантажного господарства в умовах реформування галузі. Для раціональної побудови організаційної структури управління підприємствами вантажного господарства було досліджено досвід реформування залізниць в деяких країнах Європи і світу, виявлено переваги й недоліки цього процесу. Проаналізовано управлінські рішення щодо регулювання діяльності залізничного транспорту з вантажних перевезень та створення нових структур на ринку залізничних вантажних перевезень.

2. Для виконання досліджень щодо удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень запропоновано ситуаційний, або варіантний, підхід, який ґрунтується на альтернативності досягнення однієї й тієї ж мети. Вибір раціонального варіанту механізму запропоновано здійснювати за методикою стратегічного планування та етапами раціонального рішення проблем.

3. Аналіз ринку транспортних послуг з урахуванням факторів зовнішнього середовища прямої та непрямої дії показав, що за показниками діяльності транспортного комплексу залізничний транспорт займає перше місце за зведеним вантажообігом і має тенденцію до збільшення відсоткової частки цього показника: середній приріст кількості відправлених вантажів за 8 років (з 2002 по 2010 рік) склав 0,7 %.

4. Розроблено новий механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень в умовах сучасного ринку за рахунок удосконалення організаційної структури управління вантажними перевезеннями та системи розрахунків за міжнародні вантажні перевезення;

5. Удосконалено організаційну структуру управління підприємствами з вантажних перевезень, яка суттєво відрізняється від існуючої тим, що побудована за продуктовим принципом і дозволяє організувати на теренах України окремі вантажні компанії та адаптувати їх до умов сучасного ринку.

6. Розроблено пропозиції щодо внесення змін до Правил комплексних розрахунків за чотирма варіантами з урахуванням найбільш значущих факторів та з метою приведення у відповідність з міжнародними і законодавчими нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах між залізничними адміністраціями держав СНД і Балтії.

7. Обґрунтовано величину базової відсоткової ставки для нарахування відсотків за весь час користування чужими коштами як таку, що має бути не нижче за середньозважену місячну ставку LIBOR за поданням міжбанківського кредиту для платежів у швейцарських франках або ставки рефінансування (облікової ставки) національних банків держав, залізниці яких є учасниками перевізного процесу.

8. Запропоновано два теоретико-методологічних підходи щодо удосконалення системи розрахунків між залізничними адміністраціями у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю, що дозволить своєчасно виконувати обов'язки перед вантажовідправниками з надання вагонів під навантаження вантажів та унеможливить отримання фінансових збитків залізничною адміністрацією-власницею вагона.

9. Для урахування фінансових втрат у взаємовідносинах залізничних адміністрацій держав СНД і Балтії у разі втрати або пошкодження рухомого складу до ступеня виключення із інвентарю запропоновано їх оцінку виконувати за допомогою «втраченої вигоди».

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Статті у фахових наукових виданнях**

1. Тесленко Т. В. Темпи реформування системи управління на залізницях окремих держав світу / Т. В.Тесленко // Вісн. Дніпропетр. держ. техн. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. держ. техніч. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 170-176.

2. Тесленко Т. В. Передумови структурної реформи вантажних перевезень на залізницях України / Т. В.Тесленко // Зб. наук. пр. Київс. ун-ту економіки і технологій трансп. Сер.: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004. – Вип. 6. – С.179-183.

3. Тесленко Т. В. Деякі аспекти розвитку залізниць Китаю / Т. В.Тесленко, Нін Чжан // Вісн. Дніпропетр. держ. техн. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 9. – С.219-221.

4. Тесленко Т. В. Різновиди компаній-операторів з вантажних перевезень та їх характеристика / Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 11. – С.236-239

5. Внукова С. Н. Совершенствование финансовой ответственности в расчетах за международные грузовые перевозки / С. Н. Внукова, Н. В. Гненный // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. – Вип. 31.

– С.289-295.

6. Тесленко Т. В. Удосконалення організаційної структури управління вантажними перевезеннями /Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.– Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 37. – С. 294-298.

7. Тесленко Т. В. Побудова сучасного механізму управління підприємствами вантажного господарства в умовах реформування галузі / Т. В. Тесленко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – Вип. 40. – С. 211-214.

### **Публікації в матеріалах і тезах конференцій**

8. Тесленко Т. В. Темпи реформування системи управління на залізницях окремих держав світу / Т. В. Тесленко // 3-тя Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2003. – С. 95.

9. Тесленко Т. В. Аналіз нормативних документів щодо реформування структур управління залізничним транспортом в Європейських державах: / Т. В. Тесленко // Тези доп. 1-ї науково-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління» Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2003. – С. 60.

10. Тесленко Т. В. Розробка методики проведення досліджень побудови раціональної моделі управління вантажними перевезеннями / Т. В. Тесленко// 4-та Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2005. – С. 146.

11. Тесленко Т. В. Застосування елементів стратегічного планування при проведенні досліджень побудови раціональної структури управління вантажними перевезеннями / Т. В. Тесленко // 5-та Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006. – С. 98.

12. Тесленко Т. В. Структурна реформа в галузі вантажних перевезень / Т. В. Тесленко // Тези доп. 1-ї Міжнародної науково-практ. конф., м. Судак. – 2006. – Т. 1. – С. 206.

13. Тесленко Т. В. Основні напрямки структурної реформи вантажного господарства залізничного транспорту України / Т. В. Тесленко // 6-та Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2007. – С. 130.

14. Тесленко Т. В. Вибір критерію оптимальності для порівняння моделей управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту загального користування / О. М. Задорожня, Т. В. Тесленко // Тези доп. 2-ї Міжнародної науково-практ. конф., м. Судак. – 2007. – Т. 2. – С.26.

15. Тесленко Т. В. Проблеми антикризового управління вантажними перевезеннями в період проведення структурної реформи на залізничному транспорті / Т. В. Тесленко // 7-ма Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім.

акад. В. Лазаряна. – Д., 2008. – С. 95.

16. Гненный Н. В. Повышение эффективности международных грузовых перевозок / Н. В. Гненный, Т. В. Тесленко // 9-та Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2010. – С. 26.

17. Внукова С. Н. Совершенствование механизма расчетов за поврежденные и утерянные вагоны в международном сообщении / С. Н. Внукова, Н. В. Гненный, Т. В. Тесленко // 8-ма Міжнародна наук. конф. «Проблеми економіки транспорту»: Тези доп. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна. Д., – 2009. – С. 26.

18. Тесленко Т. В. До питання про підвищення ефективності діяльності вантажних перевезень / Т. В. Тесленко // Тези доп. 5-ї Міжнародної наук.-практ. конф. – Яремча. – 2010. – С. 28.

19. Тесленко Т. В. Щодо питання про розробку механізму розрахунків взаємовідносин залізничних адміністрацій при втраті або пошкодженні до ступеня виключення рухомого складу із інвентарю / Т. В. Тесленко, Н. С. Сурмило // Тези доп. за матеріалами сьомої науково-практ. міжнародної конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (30 травня - 4 червня 2011р. смт. Коктебель) / Вісник економіки транспорту і промисловості №34, Харків, – 2011. – С. 98.

## АНОТАЦІЯ

**Тесленко Т. В. Удосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень. — 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 ім. академіка В. Лазаряна Міністерства інфраструктури України, Дніпропетровськ, 2012.

Дисертація присвячена поглибленню теоретичних та розробці методичних засад управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень. Запропоновано сучасний дієвий механізм управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень як система заходів (програмних, правових, адміністративних, технічних) та сукупність підприємств залізничного транспорту з вантажних перевезень, побудованих за певною ієрархією залежно від їх функцій та взаємодії для ефективного виконання своєї місії і цілей в умовах сучасного ринку. Запропоновано заходи з підвищення ефективності вантажних перевезень. Доведено необхідність скоординованого управління вагонним парком та зміни структури існуючих парків вантажних вагонів різних форм власності й належності за двома варіантами. Побудовано організаційну структуру управління вантажними перевезеннями відповідно до етапності виконання структурної реформи. Запропоновано внести зміни до Правил комплексних розрахунків за чотирма варіантами з метою приведення у відповідність з міжнародними і законодавчими нормами порядку вживання економічних санкцій у відносинах

між залізницями. Запропоновано два варіанти методики оцінки величини максимального не отриманого доходу (втраченої вигоди) і максимально неотриманого прибутку, з подальшим порівнянням їх з фактично отриманою платою за користування іновагонами.

*Ключові слова:* реформування, механізм управління, структура управління, стратегічне планування, система розрахунків, економічні санкції, міжбанківський кредит, ставка рефінансування, втрачена вигода.

## АННОТАЦИЯ

**Тесленко Т. В. Совершенствование механизма управления предприятиями железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам. — 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 им. академика В. Лазаряна Министерства инфраструктуры Украины, Днепропетровск, 2012.

Диссертация посвящена углублению теоретических и разработке методологических принципов управления предприятиями железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам. Установлено, что в условиях современного рынка появляются новые модели функционирования производственных систем в разных сферах деятельности. Обосновано, что структура внутреннего экономического механизма управления предприятием представляет собой основу для дальнейшего прикладного применения к разработке механизма управления предприятиями железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам.

В работе впервые предложен механизм управления предприятиями железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам как система мероприятий (программных, правовых, административных и технических) и совокупность предприятий железнодорожного транспорта по грузовым перевозкам, построенных по определенной иерархии в зависимости от их функций и взаимодействия для эффективного выполнения своей миссии и целей в условиях современного рынка. Обоснована необходимость скоординированного управления вагонным парком и изменения структуры существующих парков грузовых вагонов разных форм собственности по двум вариантам. Разработана организационная структура управления грузовыми перевозками в соответствии с этапностью проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте Украины.

В работе предложено внести изменения в Правила комплексных расчетов железнодорожных администраций государств-участников СНГ и Балтии, по четырем вариантам с целью приведения в соответствие с международными и законодательными нормами порядка применения экономических санкций в отношениях между железными дорогами. После изучения преимуществ и недостатков каждого варианта установлено, что величина базовой процентной ставки для начисления процентов за все время пользования денежными

средствами должна быть не ниже средневзвешенной месячной ставки LIBOR для платежей в швейцарских франках либо ставки рефинансирования (учетной ставки) национальных банков государств, железные дороги которых являются участниками перевозочного процесса. Установлено, что на все время согласования железнодорожная администрация-собственница вагонов, поврежденных до степени исключения из инвентаря, лишена возможности своевременного выполнения обязательств перед грузоотправителями за подачу вагонов под погрузку грузов и, как следствие, несет финансовые потери – предложено величину этих потерь рассматривать как «утраченную выгоду», или максимально неполученный доход. Также предложены два теоретико-методологических подхода к оценке величины максимального неполученного дохода (утраченной выгоды) с последующим сравнением их с фактически полученной платой за пользование иновагонами.

*Ключевые слова:* реформирование, механизм управления, структура управления, стратегическое планирование, система расчетов, экономические санкции, межбанковский кредит, ставка рефинансирования, утраченная выгода.

#### ANNOTATION

**Teslenko T.V. The Formation of Modern Management of the Railway Transport in Freight Transportations. Manuscript.**

The dissertation for the Candidate degree in Economics, speciality 08.00.04.- Economy and Management of enterprises (by the types of economic activity).

Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V.Lazaryan, Dnepropetrovsk, 2012.

The dissertation is devoted to deepening theoretical and methodical development of the enterprises management principles of railway transport in freight transportations. The modern effective mechanism of the railway transport enterprises management is offered in freight transportations at a vertical integrated principle which is a component part of the reformation model. The system on the management of freight transportations is structured as programmed, legal, administrative and technical ones. The measures on the increase of freight transportation efficiency are structured. The existing fleet of freight carriages different ownership patterns based on two variants and the necessity of coordinated management of the car fleet is grounded.

The organizational structure of freight transportation management is built in accordance with the stage of carrying out the structural reform. Bringing in some changes to the Rules of complex calculations in four variants with the purpose of arrangement according to the international and legislative order norms of the use of economic sanctions in the relationship between the railways have been suggested.

Two variants of the estimation method of the maximal lost profit and maximally lost income are offered, with their subsequent comparison with the actually received payment for the use of foreign carriages. The selection of transit, intermodal and refrigerator transportations into the separate types of activity has been grounded.

*Keywords:* reformation, management mechanism, management structure,

strategic planning, system of calculations, economic approvals, credit between banks, rate of refunding, lost benefit.

ТЕСЛЕНКО ТЕТЯНА ВІКТОРІВНА

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 08.00.04 — економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

---

Підписано до друку \_\_\_\_\_ 2012р.  
Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 0,9. Обл.-вид.  
арк. 1,0 Тираж 100 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, 49010.