

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНИЦЯ)**

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

**МАТЕРИАЛЫ
V Международной научно-практической
конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»**

—
ЭКУЖТ 2010

24-26 ноября 2010 года, г. Яремча

**Днепропетровск
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

Редакционная коллегия:

Мямлин С. В. – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Зубко А. П. – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Сираков В. И. – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Кулаєв Ю. Ф. – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Каламбет С. В. - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Покотилов А. А. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Скалозуб В. В. – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Бараш Ю. С. – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Гненний Н. В. – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Куницкий С. В. – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЖТ

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Сучасний стан вітчизняного залізничного транспорту показав, що причинами його відставання від сучасних вимог і світових стандартів є: низький рівень матеріально-технічної бази, прогресуюче старіння основних фондів підприємств, недостатня якість обслуговування пасажирів, обмежені обсяги вітчизняного та іноземного інвестування, але головна це – невідповідність існуючої організаційно-правової структури управління залізничним транспортом тенденціям ринкового розвитку економіки України.

Вважається, що традиційно для організаційної моделі управління залізничного транспорту України характерна стійка вертикальна інтеграція, що історично склалася як наслідок високої значимості залізничного транспорту для економічної, територіальної та стратегічної безпеки держави, яка у результаті зміни сучасних загальноекономічних умов роботи залізниць України, стримує їх подальший розвиток.

У сучасному економічно розвинутому світі найпрогресивнішою та розповсюдженою формою ефективного управління залізничним транспортом вважається корпоративне управління, причому в більшості випадків не проводиться жорстке розмежування між господарськими товариствами і державними підприємствами.

Така ситуація зумовлена тією обставиною, що діяльність державних підприємств у країнах з розвинутою ринковою економікою регулюється не окремими галузями права, а лише деякими правовими приписами. Вони функціонують на ринкових засадах, мають в основному організаційну форму господарських товариств.

Між державними і недержавними підприємствами в країнах ринкової економіки немає таких принципових відмінностей, як в Україні, хоча можна спостерігати зменшення таких відмінностей і у нас. Так, спостерігається розмежування власності й виконання функцій розпорядження найнятими управлінцями тому, що формою угоди на виконання управлінських функцій є контракт з керівником, який отримує певні права у здійсненні таких функцій.

Державний сектор діє на такій самій нормативній базі, проте основною відмінністю є те, що державні підприємства функціонують на правах повного господарського відання або оперативного управління. У цілому до функцій органів державного управління віднесене вирішення питань, створення, реорганізації і ліквідації підприємств, визначення цілей їх діяльності, здійснення контролю за ефективністю використання і зберігання довіреного підприємствам державного майна. При цьому органи управління будують свої відносини з підприємствами, застосовуючи неефективні та застарілі економічні методи, на основі яких так і не вдалося забезпечити чітку зацікавленість держслужбовців у результатах діяльності державних підприємств.

С приводу цього виникає питання: Чи повинна Укрзалізниця регулюватись на засадах корпоративного управління, які отримали розвиток у розвинутих країнах, чи в Україні будуть створюватись знову моделі управління, що базуються на безвідповідальності та розкраданні державної власності?

Отже, проблема управління залізничним транспортом України є дуже актуальною і потребує негайного рішення.

Одним з варіантів рішення проблем, що роками нагромадилися у процесі пошуку створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України є створення потужної державної акціонерної компанії, діяльність якої повинна ґрунтуватись на ефективній системі корпоративного управління.

На сьогодні не існує єдиного визначення поняття „корпоративне управління” ні в зарубіжній, ні у вітчизняній науковій літературі. Часто під корпоративним управлінням розуміють загальний менеджмент, що не точно визначає його сутність. Іноді корпоративне

управління подають як систему органів управління або сукупність організаційно-правових норм.

Усі визначення мають право на існування, але складність проблеми створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України, потребує більш глибокого підходу до визначення цього поняття.

Корпоративне управління виділилось на певному історичному етапі соціально-економічного розвитку, коли відбулося відокремлення функцій управління від власності і коли почали виникати організаційні форми господарювання, що отримали назву акціонерних товариств.

На думку автора, основними особливостями, притаманними лише корпоративному управлінню, є:

- націленість на забезпечення сталого розвитку акціонерного товариства через формування найбільш ефективної організаційної структури. Ця структура ґрунтується на оптимальному співвідношенні компетенції і відповідальності учасників корпоративного управління;

- здійснення господарських операцій виходячи з найбільшої ефективності діяльності акціонерного товариства не тільки з погляду менеджменту організації, а й її власників. Безперечним фактом є те, що не завжди інтереси власників та підприємства збігаються. Тому корпоративне управління спрямоване на отримання кінцевого результату, яким є найбільш оптимальне узгодження інтересів суб'єктів корпоративних відносин – власників, менеджерів, працівників, суспільства. Ці інтереси, як правило різні, їх узгодження в акціонерних товариствах здійснюється через реалізацію повноважень і відповідальності;

- різну роль можуть відігравати різні органи управління: загальні збори, спостережні ради (ради директорів), правління (виконавчі директори), ревізійні органи. Створення чіткої системи взаємодії цих органів є першочерговим завданням ефективного корпоративного управління.

Виходячи з вище зазначеного, автор під корпоративним управлінням залізничним транспортом України розуміє створення системи управлінських відносин між взаємодіючими господарюючими суб'єктами із приводу гармонізації їх інтересів, забезпечення синергії, від їх спільної діяльності щодо досягнення поставлених цілей.

ЗМІСТ

Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

Пшінько О. М., Скалозуб В. В. ПРОБЛЕМИ АНАЛІЗУ ТА СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ РЕЙТИНГОВИХ ОЦІНОК	5
Аксьонов І. М., Шерепа К. М. ОБГРУНТУВАННЯ НЕ МОНОПОЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	6
Бараш Ю. С. РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ КОЛИШНЬОГО СРСР	9
Безугла Ю. Є. СИСТЕМНЕ ПРЕДСТАВЛЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	11
Бобиль В. В., Бєлікова Т. М. ВПЛИВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	14
Гайдук А. Ю. ПРИВАТИЗАЦІЯ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	15
Глушенко Т. М. РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	16
Дейнека О. Г. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	18
Дейнека А. Г., Чирочка А. В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	19
Дергоусова А. О. НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	20
Дикань В. В. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ	21
Дребот Х. В. АНАЛІЗ РЕФОРМУВАННЯ РОСІЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ	24
Ейтутіс Г. Д. МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ	26
Єлагін Ю. В. СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	28
Задоя В. О. ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	29
Каличева Н. Є. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	30
Кірдіна О. Г. ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВИРІШЕНІ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	31
Кондратюк М. В. КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	33
Кравченко О. О. НАПРЯМКИ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	35
Маркова І. В. ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА	37
Орлова В. М. ОЦІНКА ЄВРОПЕРСПЕКТИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	40
Паламарчук І. В. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ	42