

**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.

## ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Особливістю економіки України і інших країн з колишньою плановою економікою можна назвати практично повне одержавлення виробництва, що привело до реального володіння власністю з боку господарсько - бюрократичного апарату. Трансформація економіки України направлена на чітке розмежування функцій держави як суб'єкта господарської діяльності (власника-монополіста) і як гаранта стабільності, зменшення сфери державного монополізму і формування ефективного конкурентного механізму ринкової економіки змішаного типу. Створення реальної багатосекторної економіки в Україні багато в чому залежить від зміни економічних функцій держави в трансформованій економіці, від розвитку конкурентних форм господарювання тощо.

В процесі ринкових реформ в Україні сфера транспортної інфраструктури найменшою мірою у порівнянні з іншими галузями піддалася приватизації. І тому, основним завданням на сьогодні стало забезпечення сталого розвитку матеріально – технічної бази найважливіших елементів транспортного комплексу, у тому числі і шляхом залучення приватного капіталу до фінансування життєво необхідних інноваційних проектів у сфері залізничного транспорту.

Подальша комерціалізація залізничного транспорту на основі впровадження механізму державно – приватного партнерства може бути реалізована в межах чинного правового поля та відповідних галузевих програм. Так, зокрема, Концепція Державної програми приватизації України на 2003 – 2008 роки передбачала відділення діяльності у сфері природних монополій від іншої господарської діяльності об'єкту приватизації, приватизацію даних об'єктів по окремих програмах, створення незалежних регулюючих органів для ведення ефективної діяльності в післяприватизаційний період, розширення кола потенційних інвесторів, незалежно від галузі функціонування.

Враховуючи необхідність проведення реформ у залізничній галузі в умовах дії державних програм, пов'язаних з реформуванням, для подальшого розвитку галузі важливо розробити та впровадити економічні механізми, що забезпечать процес розширеного відтворення виробничих фондів на базі інноваційної моделі розвитку.

Для довгострокового розвитку залізничного транспорту ключове значення має формування інвестиційних механізмів, що забезпечують узгодження інтересів залізничної компанії, приватних інвесторів і держави. Дефіцит інвестиційного капіталу і оборотних фондів у сфері діяльності залізничних підприємств і необхідність підвищити результативність їх фінансово-господарської діяльності, привело до рішення звернутися на ринок приватного капіталу для залучення грошових коштів.

З метою розмежування природно-монопольного (інфраструктури) і конкурентного секторів (експлуатації), створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкурентного середовища, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів була розроблена Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, яка передбачає групування витрат за такими основними видами економічної діяльності:

- 1) пасажирські перевезення у внутрішньодержавному (крім приміського і регіонального) й міжнародному сполученнях;
- 2) пасажирські перевезення в приміському та регіональному сполученнях;
- 3) вантажні перевезення;
- 4) утримання інфраструктури
- 5) локомотивна тяга;
- 6) ремонт рухомого складу.

На залізницях України на сьогодні виконуються усі без виключення види економічної діяльності. Кожний вид економічної діяльності на залізничному транспорті України має свої особливості, пов'язані зі структурою управління, фінансуванням, формуванням доходів, ціноутворенням тощо. Тому першочерговою задачею стає формування механізму взаємодії підприємств залізничного транспорту, що займаються різними видами економічної діяльності в межах окремої залізниці, але їх діяльність пов'язана з єдиним технологічним процесом – забезпеченням перевезень вантажів і пасажирів.

Для вирішення однієї з основних проблем залізничного транспорту – наростаючого зносу основних засобів – необхідно сформулювати державну інвестиційну політику, спрямовану на забезпечення інвестиційними ресурсами процесів: простого відтворення основних виробничих фондів з доведенням до нормативного рівня їх зносу (практична мета); розширеного відтворення на інноваційній основі (стратегічна мета). Залучені інвестиції сприятимуть зміцненню матеріально-технічної бази, підвищенню якості послуг і розширенню їх асортименту, зниженню витрат за окремими видами економічної діяльності, підвищенню соціальної захищеності залізничників і вдосконаленню системи державного регулювання.

На сьогодні, за оцінками експертів, саме приватний сектор здатний забезпечити до 75 відсотків від загального об'єму необхідних інвестицій. В зв'язку з цим першочерговим завданням є активне просування в залізничному господарстві системних реформ. Вони вже почалися, і їх головна мета – сформувати в галузі дійсно ринкове, відкрите і конкурентне середовище, а значить, створити передбачені і довгострокові правила гри для підприємців і інвесторів. Конкуренція – це кращий спосіб добитися ефективної тарифної політики, і, до речі, кращий спосіб для вирішення і соціальних проблем в галузі – підняття заробітної плати, розвитку соціальних послуг для працівників галузі. За даними головного комерційного управління Укрзалізниці відомо, що вже сьогодні на ринку залізничних перевезень 45% парку вантажних вагонів є власними, тобто у розпорядженні незалежних перевізників знаходиться близько половини національного парку вантажних вагонів. Від такої зростаючої конкуренції якість транспортних послуг повинна підвищитися.

Розглянемо окремо кожний вид економічної діяльності залізничного транспорту, його функції у забезпеченні процесу перевезень та можливості залучення приватних інвестицій у розвиток матеріально – технічної бази на основі державно – приватного партнерства.

У сфері залізничного транспорту можна виділити п'ять основних напрямів вкладень в основний капітал: це інвестиції в рухомий склад, інвестиції в локомотивну тягу, в ремонтні підприємства, в термінально - логістичні комплекси (для перевезень вантажів і пасажирів) і інвестиції в крупні інфраструктурні проекти. Сьогодні, напевне, лише ринок послуг, пов'язаних з використанням власних вантажних вагонів, сформувався і динамічно розвивається.

Пасажирські перевезення у внутрішньодержавному сполученні в цілому є планово збитковими, але більшість з них є соціально значимими і потребують державних дотацій. Розвиток вільної конкуренції у сфері пасажирських перевезень, на перший погляд, є доцільним через те, що конкуренція сприятиме покращенню якості обслуговування пасажирів, але, з огляду на збитковість пасажирських перевезень вони потребують значної державної підтримки. Перехресне субсидування повинно бути замінене на пряме бюджетне фінансування пасажирських перевезень. Соціально значимі перевезення завжди будуть підтримуватися державою завдяки дотаційним механізмам. Залучення приватного капіталу стане необхідним для підвищення сервісу обслуговування пасажирів за умови державної підтримки, оскільки, наприклад, обслуговування пасажирів у потягах є високорентабельною діяльністю.

Пасажирські перевезення у міжнародному сполученні є прибутковими, тому вони, в першу чергу можуть бути цікавими приватним інвесторам. Держава повинна надавати гарантії, компенсації по довгострокових позиках, введення у ряді випадків пільгового режиму оподаткування, надання податкових інвестиційних кредитів.

Пасажирські перевезення у приміському сполученні є збитковими, і згідно ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів. Такі перевезення є соціально необхідними і вони особливо потребують підтримки на державному рівні. Залучення приватних інвестицій у цей сегмент на сьогодні стає проблематичним.

Найбільш масштабні інвестиції необхідно направити на розвиток інфраструктури залізничного транспорту. Її стан в даний час не відповідає перспективним вантажо- і пасажиропотокам. Невідповідність пропускнуої спроможності між залізничним і іншими видами транспорту приводить до виникнення численних проблемних питань і «вузьких місць». Очевидно, що саме інфраструктурні проекти є найбільш складними з погляду реалізації їх на основі державно-приватного партнерства. Наочним прикладом конструктивного перерозподілу функцій і правомочності між державою і приватним сектором служать концесійні угоди на будівництво, реконструкцію та модернізацію інфраструктурних об'єктів, що розвернулися в багатьох країнах. Концесії і угоди про розділ продукції дозволяють, не втрачаючи суверенного контролю з боку держави, привертати чималі приватні капітали у вельми дорогі проекти.

Особливу увагу привертає перспективне будівництво високошвидкісних ліній протяжністю понад півтори тисячі кілометрів для перевезення пасажирів з швидкостями понад 350 кілометрів на годину, що вимагає об'єднання ресурсів держави, регіонів і зацікавлених приватних інвесторів. У реалізації таких проектів держава може брати участь насамперед шляхом виділення коштів з Інвестиційного фонду України.

За рахунок реалізації механізмів реформи і створення умов для роботи з використанням власних магістральних локомотивів слід привертати приватні інвестиції в локомотивний парк. Тут треба визнати, що ще не створені умови для придбання компаніями магістральних локомотивів. Одна з головних причин – це відсутність відпрацьованого механізму визначення тарифної складової на послуги локомотивної тяги, що дало б можливість розрахувати терміни окупності, економічну ефективність вкладення засобів і покупку локомотивів приватними компаніями.

Недостатніми темпами розвивається конкуренція у сфері ремонту рухомого складу, але поворотним моментом у цьому секторі буде виведення зі складу депо ремонтної діяльності для залучення інвестицій.

Продовження системних реформ залізничної галузі на наступних етапах доцільно проводити на основі впровадження механізму державно – приватного партнерства, який може бути реалізований в межах чинного правового поля та відповідних галузевих програм. Механізм державно – приватного партнерства буде передбачати формування інвестиційних програм, що забезпечать узгодження інтересів залізничних компаній, приватних інвесторів і держави.

## ЗМІСТ

### Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

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