

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.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВИРІШЕНІ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Економічна стратегія Уряду України розглядає вітчизняну транспортну систему як найважливішу складову частину інфраструктури, а її розвиток – як одну з пріоритетних задач держави. Необхідність стійкого інноваційного розвитку транспортної індустрії диктується, перш за все, принциповими особливостями глобальних, геополітичних, науково–технологічних, соціально–етнічних та інших загально цивілізаційних змін, які відбуваються в сучасній Україні. Переорієнтація значної частини промислових і товарних потоків, що відбулася за останні роки, розширення внутрішньої і міжнародної торгівлі формують могутній макроекономічний попит на розвиток транспортних систем, як найважливішого інноваційного чинника стійкого і динамічного зростання вітчизняної економіки, посилення її позицій на внутрішній і міжнародній арені.

Світовий і певною мірою історично обумовлений вітчизняний досвід свідчить про те, що одним з найефективніших механізмів інноваційного розвитку національних транспортних систем в умовах ринкової системи господарювання є державно–приватне партнерство і не шляхом приватизації, а на концесійній основі, шляхом реалізації пріоритетних проектів партнерства держави і приватного сектора.

Сьогодні рівень, асортимент і якість транспортних послуг, що надаються користувачам транспортного комплексу, не відповідають сучасним вимогам. Має місце принципова проблема розвитку інноваційної конкурентноздатної інфраструктури, методів і механізмів залучення недержавних інвестиційних ресурсів в транспортну галузь.

В теоретичному плані заслуговує уваги зміст терміна «приватно-державне партнерство», що вживається комітетом ОЕСД з наукової і технологічної політики: «будь-які офіційні відносини або домовленості на фіксований нескінченний період часу між державними і приватними учасниками, у якому обидві сторони взаємодіють у процесі ухвалення рішення і співінвестують обмежені ресурси, такі як гроші, персонал, устаткування й інформацію для досягнення конкретних цілей у визначеній сфері науки, технології й інновації».

Європейська комісія визначила чотири основних напрями впливу державно-приватного партнерства на розвиток інфраструктури: надання додаткового фінансування; привнесення нових методів управління; створення доданої вартості для споживачів і суспільства в цілому; краще визначення потреб і оптимальне використання ресурсів. У зв'язку з цим важливим моментом слід вважати те, що неминучі підприємницькі ризики перерозподіляються в бік бізнесу. Суспільна ж значимість державно-приватного партнерства полягає в тому, що в кінцевому підсумку виграє суспільство як глобальний споживач більш якісних послуг.

Існує кілька основних форм державно-приватного партнерства – контракти, оренда, концесія, угода про розділ продукції і спільні підприємства.

В Україні на шляху становлення державно-приватних партнерств є наступні перешкоди:

- 1) збереження ознак державного монополізму в політиці регулювання проектів;
- 2) відсутність необхідної законодавчої бази;
- 3) корупція, що перешкоджає прозорому тендерному вибору постачальників послуг для держави;
- 4) недостатнє використання некомерційних організацій у державно-приватних партнерствах.

На жаль, держава будь-якими способами намагається зберегти за собою ключові права відносно об'єкта державно-приватного партнерства в той час, як єдиним способом залучення інвестицій у малоприбуткові сектори економіки є різного роду пільги і забезпечення сприятливого економічного середовища, а також політика невтручання в управління об'єктом з боку приватного сектора.

Загалом серед рекомендацій організаційного характеру щодо удосконалення умов і механізмів взаємодії державного і приватного бізнесу в реалізації соціально-економічних задач можна назвати наступні:

- податкові пільги для державно-приватних партнерств і диверсифікованість пропозицій для приватного бізнесу;
- розробка нових форм державно-приватних партнерств і створення вертикально-інтегрованої системи управління державно-приватними партнерствами, що дозволить скоротити трансакційні витрати й ефективно розподіляти ресурси;
- розвиток регіональних проектів і перехід від одиничних концесійних проектів до міжгалузевого;
- створення інституціонального, правового й організаційного середовища державно-приватних партнерств та формування фінансово-економічних інститутів, а також професійна підготовка управлінської ланки державно-приватних партнерств.

Використання державно-приватного партнерства як форми змішаного фінансування потребує вдосконалення законодавчої бази, що створить сприятливі передумови для успішної її реалізації. Це стосується необхідності прийняття Закону України «Про державно-приватне партнерство», доцільним є внесення змін в Закон України «Про залізничний транспорт» та «Про концесії», оскільки на сьогодні ці нормативно-правові акти не передбачають можливість використання концесій при реконструкції об'єктів залізниць (шляхом передання об'єктів). Водночас, така форма співробітництва в сучасних умовах з урахуванням різноманітності варіантів державно-приватного партнерства та певних галузевих особливостей може бути прийнятною, про що свідчить практика господарювання економічно-розвинутих країн Європи.

ЗМІСТ

Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

Пшінько О. М., Скалзуб 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