

**МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ**

**ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**

**СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ**



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ  
ІХ Міжнародної наукової конференції  
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»  
(22.04 -23.04.2010)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ  
ІХ Международной научной конференции  
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS  
of the IX<sup>th</sup> International Scientific Conference  
“THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS”**

**Дніпропетровськ  
2010**

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ

НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО  
«УКРТРАНСАКАД»

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ**  
**ІХ Міжнародної наукової конференції**  
**«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»**  
**(22.04 - 23.04.2010)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ**  
**ІХ Международной научной конференции**  
**«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS**  
**of the IX<sup>th</sup> International Scientific Conference**  
**«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»**

Дніпропетровськ  
2010

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей ІХ Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. –238 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих учбових закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	В. І. Романко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.е.н., проф.	Ю. Ф. Кулаєв
Д.е.н., проф.	С. В. Каламбет
Д.е.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц.	В. І. Копитко
Д.е.н., доц.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., доц.	Т. І. Власова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України „Укрзаліниця”, Східного наукового центру Транспортної академії України та Науково-виробничого підприємства «Укртранскад».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2010 р.

## Державно-приватне партнерство як основа комерціалізації залізничного транспорту країни

Маркова І. В., УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Ринок залізничних послуг в Україні представлений вантажними перевезеннями, пасажирськими перевезеннями у внутрішньодержавному й міжнародному сполученнях, пасажирськими перевезеннями у приміському та регіональному сполученнях, наданням можливості користування інфраструктурою, локомотивною тягою та виконанням ремонтів рухомого складу. І вже на сьогодні можна констатувати, що подальший розвиток ринку залізничних послуг не можливий без участі приватного капіталу. Подальша комерціалізація залізничного транспорту на основі впровадження механізму державно-приватного партнерства може бути реалізована 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.

Співпраця державних структур та приватного бізнесу вимагає розділення прав власності, інвестиційних зобов'язань сторін, принципів розділення ризиків між партнерами, відповідальності за проведення різних видів робіт тощо. Держава має організувати регулюючу діяльність у сфері партнерства з приватним бізнесом в трьох напрямках. По-перше, вона виступає розробником стратегії і принципів, на яких будуть формуватися відносини бізнесу з суспільством в цілому і з публічною владою зокрема. По-друге, вона має сформувати інституційне середовище для розробки і реалізації партнерських проектів. По-третє, вона безпосередньо повинна займатися організацією і управлінням державно-приватним партнерством, розробляти його форми і методи, а також конкретні механізми. Держава може і повинна допустити участь приватних структур в наданні суспільних благ, розмиваючи монополію, у сфері інфраструктури і соціальних послуг. Функції держави переміщуються в область адресного захисту найуразливіших верств населення, що, у свою чергу, принципово міняє відношення до можливості участі приватного бізнесу у виробництві і розподілі суспільних благ. Поява подібних проблем наштовхує на роздуми щодо необхідності пошуку альтернативних методів і механізмів, сприяючих побудові оптимальної моделі комерціалізації залізничної галузі. Як один з таких механізмів можна розглядати державну корпорацію, а також різні форми державно-приватного партнерства. Чому саме так? Перш за все, що згідно Господарському кодексу державна корпорація не може бути банкрутом. Ця обставина знімає з неї умову обов'язкового отримання прибутку. Таким чином достатнім буде перейти на функціонування за принципом самоокупності, при якому підприємство повинне повністю покривати свої сукупні витрати. Якщо ж окрім покриття всіх витрат державна корпорація ще досягає певної норми прибутку, значить, витрачені ресурси були використані ефективно. Така схема функціонування особливо актуальна для впровадження в секторі залізничних перевезень, оскільки в цілому для залізниць характерна незбалансованість рентабельності по окремих видах діяльності. По-друге, при розгляді реформи українських залізниць слід зважати на специфіку даного сектора економіки України. Оскільки для країни в цілому у вантажному русі забезпечуються перевезення масових вантажів та перевезення вантажів важливої державної номенклатури, а пасажирський залізничний транспорт є основним транспортним засобом для більшості категорій населення, тому даний сектор економіки повинен постійно контролюватися державою з метою недопущення безпідставного зростання тарифів і зниження якості обслуговування. Більш того, при розробці різного роду державних планів і концепцій розвитку, як в рамках окремих галузей, так і для економіки в цілому слід чітко усвідомлювати, що без відповідного розвитку залізничної мережі реалізація програм економічного розвитку навряд чи буде можлива в повному обсязі.

Державно-приватне партнерство як основа комерціалізації залізничного транспорту країни .....	136
<i>Маркова І. В., УкрДАЗТ</i>	
Зарубежний опыт проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте .....	137
<i>Найдёнова М. В., УкрГАЗТ</i>	
Особливості проведення структурних реформ комерційної діяльності на Львівській залізниці .....	138
<i>Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Досвід реформування залізничного транспорту в Німеччині .....	139
<i>Пащенко Ю. Є., Кудрицька Н. В., Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України</i>	
<b>Секція 4</b> .....	<b>140</b>
Система пенсионного обеспечения в современных условиях.....	141
<i>Аскарова И. А, Драган О. Н. Шило Л. А., ДНУЖТ</i>	
Внутрішні та зовнішні складові економічної безпеки підприємства .....	142
<i>Безкровна О. С., Воропай В. А., Мілай О. І., ДНУЗТ</i>	
Оценка системы показателей эффективности инвестиционной деятельности.....	143
<i>Бершадская И. Н., ДУЭП</i>	
Мультивалютные депозиты как инструмент управления валютным риском.....	144
<i>Бобиль В. В., Луцко С. В., ДИИТ</i>	
Сек`юритизація банківських активів .....	145
<i>Бобиль В. В., Сторожик Г. О., ДІТ</i>	
Проблеми публічного розміщення акцій (ІРО) підприємствами України .....	146
<i>Горб В. А., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Страхование транспортных средств.....	147
<i>Гребенник Т. А., ПГАСИА</i>	
Оцінка витрат при виборі методу ціноутворення на деповський ремонт пасажирських вагонів .....	148
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Визначення раціональних шляхів інвестування .....	149
<i>Дребот Х. В., ДНУЗТ</i>	
Аналіз існуючих підходів та методів до оцінки економічного потенціалу .....	150
<i>Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	
Розвиток оціночної діяльності в Україні .....	151
<i>Жижко К. В., ДНУ</i>	
Формування мережної структури комерційного банку .....	152
<i>Каламбет С. В., Дил Д. О., ДНУЗТ</i>	
Управління інвестиційним портфелем підприємств залізничного транспорту.....	153
<i>Каламбет С. В., Козій О. А., ДНУЗТ</i>	
Розвиток страхового ринку України .....	154
<i>Каламбет С. В., Смолянська В. В., ДНУЗТ</i>	
Управління залученими ресурсами комерційного банку, на прикладі депозитів .....	155
<i>Карімова Ю. Р., Каламбет С. В., ДНУЗТ</i>	
Підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України в умовах кризи .....	156
<i>Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Обоснование размера прибыли получаемой производственными структурами.....	157
<i>Колесников А. В., УкрГАЗТ</i>	
Кризис в Украине и неотложные меры для оживления экономики.....	158
<i>Кондрашин А. В., Салига С. В., ДНУЖТ</i>	
Підприємництво сьогодні .....	159
<i>Корнілова О. В., Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	