

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

БОЙКО ДМИТРО ІВАНОВИЧ

УДК 338.47:656.2.022.816

**СТРАТЕГІЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ  
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ**

Спеціальність 08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків - 2002

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту України.

Науковий керівник доктор економічних наук, професор **Дикань Володимир Леонідович**, Українська державна академія залізничного транспорту Міністерства транспорту України, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством

Офіційні опоненти доктор економічних наук, професор **Шинкаренко Володимир Григорович**, Харківський Національний автомобільно-дорожній університет Міністерства освіти і науки України, завідувач кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент **Пасічник Володимир Іларіонович**, Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту Міністерства транспорту України, доцент кафедри економіки і менеджменту

Провідна установа Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, відділ ринку транспортних послуг, НАН України, м. Одеса

Захист відбудеться " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2002 р. о \_\_\_\_ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2002 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** За останні два роки в Україні намітилися позитивні зрушення у подоланні загальнодержавної соціально-економічної кризи насамперед завдяки наведенню порядку у грошово-кредитній сфері. Це проявляється в зростанні реального обсягу валового внутрішнього продукту (ВВП), промислового виробництва та зовнішньоекономічної діяльності. Але для побудови розвинених ринкових відносин в Україні необхідне подальше удосконалення методів управління і регулювання економіки, проведення ще більш активних дій для її стабілізації і розвитку шляхом розробки науково обґрунтованої стратегії перетворень. У цьому зв'язку важливим стабілізуючим чинником у процесі формування ринкових відносин є посилення регулюючої ролі державних органів та посилення ролі управління.

Теоретичні і методологічні засади проблеми реструктуризації економіки відображені у працях провідних учених - економістів Амоши О.І., Бажала Ю.М., Василика О.Д., Гейця В.М., Гурєєва В.М., Голикова В.І., Диканя В.Л., Лукінова І.І., Прокопенка М.Д., Цветова Ю.М., Шинкаренка В.Г. та ін. Проте поки що відсутні комплексні і системні дослідження чинників, які стримують інтеграційні процеси в економіці та подальший розвиток великих державних підприємств шляхом їх корпоратизації та реструктуризації з метою підвищення конкурентоспроможності. Особливого значення ця проблема набула в транспортній галузі, де функціонує значна кількість найрізноманітніших технологічно взаємозалежних підприємств. Це ускладнює контроль за ефективністю використання обмежених факторів виробництва, не сприяє моральному і матеріальному стимулюванню покращення кінцевих результатів роботи, а головне - стримує формування і розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять через Україну.

Актуальність теми дисертаційного дослідження визначається об'єктивною необхідністю розробки стратегії функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів територією України в умовах створення державної холдингової компанії на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України для підтримки конкурентоспроможності та економічної безпеки галузі.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Наведені в дисертації основні результати і рекомендації розроблено відповідно до тематики науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темою "Проект «Державної програми створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2005 року». Розробка пропозицій з аналізу та наукового обґрунтування основних положень розділу програми "Залізничний транспорт" (договір №30/1 від 19.12.1997 р.).

**Мета і задачі дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є теоретичне обґрунтування стратегії функціонування та розвитку міжнародних транспортних коридорів, які пропонується залучити на територію України на підставі запропонованих методичних рекомендацій щодо вдосконалення методів управління за умови створення й державного регулювання функціонування акціонерної холдингової компанії на залізничному транспорті.

Для досягнення поставленої мети в дисертації необхідно було вирішити такі задачі:

- узагальнити характерні особливості процесу глобалізації світової економіки, розглянути можливості та необхідність участі в ньому України;
- визначити тенденції розвитку транспорту України на підставі аналізу напрямків проведення світової торгівлі;
- проаналізувати чинне законодавство, що регламентує діяльність транспорту і промислово-фінансових угруповань;
- обґрунтувати метод для формування та закріплення позитивних тенденцій у транспортній галузі України;
- узагальнити досвід створення і розвитку холдингових компаній для розробки практичних рекомендації щодо їх функціонування на транспорті України;
- розробити стратегію розвитку міжнародних транспортних коридорів на Україні з урахуванням організаційно-технічних особливостей перевезень вантажів та обслуговування маршрутів компанією-оператором;
- визначити систему мотивації та оцінки результатів діяльності менеджменту корпорації з метою досягнення синергічного ефекту від взаємодії учасників;
- запропонувати матеріальне стимулювання учасників концерну в кінцевих результатах роботи групи.

**Об'єктом** дослідження є процес функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах створення акціонерних холдингових компаній на транспорті України, розвитку світової торгівлі і промислово-фінансових угруповань.

**Предметом** дослідження виступають методи управління і розробка стратегії функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів територією України.

**Методи дослідження.** Теоретичною основою проведених досліджень є наукові роботи відомих вітчизняних та зарубіжних вчених економістів з питань управління, закони та нормативні акти України у сфері економіки. Методологічну основу дослідження склали філософські принципи пізнання, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії циклічності виробництва, логічне, комплексне і системне дослідження економічних процесів і явищ.

У процесі узагальнення висновків були використані загальнонаукові методи: спостереження, порівняння, вимірювання, абстрагування, формальної логіки, аналізу, синтезу, індукції, дедукції та ін. З економіко-математичних методів використовувались методи кореляційно-регресивної обробки рядів динаміки, моделювання і прогнозування кінцевих результатів роботи підприємств, вибірка статистичних даних і їх групування при дослідженні діяльності різних видів транспорту; графічний метод визначення траєкторії розвитку транспортної галузі; програмно-цільовий для обґрунтування необхідних заходів з подальшої структурної перебудови залізничного транспорту та її матеріального і фінансового забезпечення.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні документи, офіційні статистичні матеріали, звітні дані залізниць.

**Наукова новизна результатів**, отриманих особисто автором, полягає в тому, що вперше:

- систематизовано структурні елементи стратегії функціонування та розвитку системи міжнародних транспортних коридорів через Україну на підставі правового, організаційно-технічного та економічного забезпечення;

- розроблено і науково обґрунтовано організаційно-економічні складові реструктуризації Державної адміністрації залізничного транспорту України в концерн Укрзалізниця (УЗ) із холдинговою формою управління, яка передбачає зосередження контрольного пакету акцій для централізованого використання інтегрованих ресурсів при одночасному збереженні промислово-господарської самостійності підприємств-учасників;

- запропоновано методику розподілу прибутку не пропорційно обсягам експлуатаційної роботи, а на підставі врахування частки минулої (речовинної) та сьогоденної праці кожного учасника холдингу в загальній сумі витрат;

дістали подальшого розвитку:

- методи забезпечення ефективної взаємодії окремих видів транспорту в організації руху міжнародними транспортними коридорами України з урахуванням особливостей таких перевезень;

- структура і зміст складових державної комплексної програми функціонування транспорту України на підставі його розвитку за запропонованими пріоритетними напрямками;

удосконалено:

- моделі забезпечення більш тісних виробничо-господарських зв'язків країн СНД із Західною Європою та Азією для включення України в глобальні економічні процеси шляхом використання міжнародних транспортних коридорів.

**Обґрунтованість і достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій.** Обґрунтованість і достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій підтверджується об'єктивно існуючою залежністю підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту завдяки організації регулярного руху маршрутами міжнародних транспортних коридорів територією України від проведення перетворень у системі управління галузі. Достовірність результатів ґрунтується на фундаментальних положеннях теорії управління та математичного моделювання. Підтвердженням достовірності наукових положень, висновків і рекомендацій є задовільний збіг результатів теоретичних досліджень з позитивними результатами проведених аналогічних перетворень у системі управління залізничного транспорту як розвинених країн Заходу, так і постсоціалістичних країн Східної Європи. Новизну рішень за результатами роботи підтверджено двома актами про впровадження.

**Наукове значення роботи.** Сформульовані основні теоретичні положення про розвиток системи міжнародних транспортних коридорів і покращення методів регулювання діяльності підприємств транспортної галузі в умовах їх акціонування і корпоратизації можуть бути використані при

подальшому становленні організаційно-економічного механізму управління і розвитку ринкових відносин в Україні.

**Практичне значення отриманих результатів.** Практичну цінність має безпосереднє здійснення підготовчої роботи до запуску експериментального контрейлерно-контейнерного поїзда транспортним коридором Балтика - Чорне море фірмою "Трансполіс". Запропонована методика формування, розподілу та використання прибутку підприємств-учасників максимально враховує інтереси держави, дозволяє оптимально поєднувати інтереси учасників промислово-фінансової групи (ПФГ), забезпечує достатній рівень мотивації для досягнення високих результатів і гарантоване фінансове джерело розвитку ПФГ. Отримані результати були використані при підготовці фахівців компанії-оператора вантажних перевезень, а також упроваджені в навчальний процес при викладанні спецкурсів дисципліни "Економіка транспорту" та дипломне проектування.

**Особистий внесок здобувача** в наукові і практичні результати, виконані у співавторстві, є таким: у роботі [6] уточнена організаційно-правова форма створюваного концерну-УЗ; у роботі [7] доведена необхідність державного регулювання взаємодії різних видів транспорту; у роботі [8] виділені основні напрямки вантажопотоків міжнародними транспортними коридорами через територію України.

**Апробація результатів роботи.** Основні положення, результати, висновки та пропозиції дисертаційного дослідження були викладені в доповідях на: 59-й науково-технічній конференції кафедр Харківської державної академії та спеціалістів залізничного транспорту, 18 - 20 листопада 1997 р., м. Харків; 63-й науково-технічній конференції кафедр Харківської державної академії та спеціалістів залізничного транспорту, 20 - 22 листопада 2001 р., м. Харків; I-й міжнародній науковій конференції "Проблеми економіки транспорту в умовах реструктуризації", 7 - 8 лютого 2001 р., м. Дніпропетровськ.

**Публікації.** 3 теми дослідження у фахових виданнях опубліковано 8 наукових праць, з яких 3 - у співавторстві.

**Обсяг та структура дисертації.** Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури та додатків. Загальний обсяг дисертаційної роботи складає 189 сторінок машинописного тексту, у тому числі містить 14 таблиць, 25 рисунків та 5 додатків, список використаних джерел нараховує 181 позицію (15 сторінок).

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У вступі обґрунтовано актуальність досліджуваної проблеми, яка обумовлена назрілою необхідністю органічного входження українського транспортного комплексу в міжнародний, сформульовано мету і задачі, відображено наукову новизну, теоретичне і практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі "Теоретичні основи функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні" узагальнено сучасні погляди на процеси глобалізації світової економіки, конкретизовані його передумови і

напрямки, досліджені основні тенденції участі України в розвитку світової торгівлі; проаналізовано чинне законодавство, пов'язане зі створенням міжнародних транспортних коридорів.

Проведене дослідження показало, що з урахуванням вітчизняних особливостей найбільш оптимальною для України є стратегія зовнішньоорієнтованого розвитку, яку використали такі країни, як Тайвань, Південна Корея, а потім Малайзія, Таїланд, Індонезія, що призвело до формування Нових Індустріальних Країн (НІК).

Важливою формою економічних відносин у світовому господарстві слід вважати міжнародну міграцію капіталу. Але вільний доступ на внутрішній ринок іноземного капіталу у вигляді портфельних інвестицій може істотно ускладнювати фінансову ситуацію в країні. Тому в Україні повинна бути вироблена відповідна інвестиційна політика, яка враховує такі особливості.

Інтеграція пострадянських країн у рамках СНД є пріоритетним завданням Уряду і Парламенту України та інших держав. В той же час тісні виробничо-господарські зв'язки, що формуються та зростають між країнами СНД, Європи та Азії, можуть бути забезпечені за умови функціонування транспортного коридору Балтика - Чорне море, який істотно вплине на напрямки міжконтинентальних перевезень, значно скоротить їх відстань та витрати.

Географічне положення України може бути використано для залучення великих транзитних вантажопотоків та отримання значних сум надходжень до державного бюджету у національній та іноземній валютах. Поки що вантажопотоки з Китаю, Японії, Індії, Індонезії, країн Центральної Азії та Далекого Сходу проходять до Європи та у зворотному напрямку переважно морським транспортом. Достатньо налагоджені наземні транспортні шляхи та комунікації в цьому напрямку поки що відсутні, за винятком Транссибірської магістралі, що розташована далеко на північ і незручна для основної частини споживачів транспортних послуг регіону.

У напрямку Азія - Європа можуть функціонувати такі наземні основні транспортні коридори: Транссибірський; Центральний - у напрямку Китай - Казахстан - Україна та далі в Європейські країни; Закавказький - у напрямку Китай - Середня Азія - Закавказзя та далі морем у європейські порти, включаючи й українські; Турецький, відволікаючи вантажопотік середньої Азії на південь через Іран, Туреччину та далі в Європу. За певних умов деяка частина існуючого вантажопотоку морським транспортом може бути залучена на створювані наземні шляхи, що сприятиме істотному підвищенню ефективності функціонування транспортної галузі України.

Аналіз чинного законодавства України про транспорт, взаємодію його видів на всіх рівнях управління показав, що воно не враховує зміни в суспільно-економічних відносинах і тому потребує адаптації до існуючих економічних реалій.

У Постанові Кабінету Міністрів України "Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи" підкреслюється пріоритетність входження в міжнародну систему транспортно-дорожнього комплексу. Державна комісія з цього приводу повинна забезпечити

проведення технічної, економічної, фінансової та соціальної політики, пов'язаної з розвитком найважливіших транспортних об'єктів та відповідної інфраструктури без вказівок про належну державну підтримку цього проекту. В Законі України "Про промислово-фінансові групи" заборонено організацію груп у сфері транспортних послуг та використання пільг в оподатковуванні, що суперечить світовому досвіду.

**В другому розділі** "Аналіз причин кризового стану національного транспорту та обґрунтування пріоритетних напрямків його подолання" проводиться аналіз розвитку транспортної галузі в Україні за 1990 - 2000 рр. Його результати свідчать про те, що в 1998 - 2000 рр. досягнута відносна стабілізація показників роботи галузі переважно завдяки змінам, що відбулися у галузях економіки України, де створюється значна частина ВВП.

Для подальших позитивних зрушень розроблена комплексна програма перетворень на транспорті, визначена генеральна стратегія його розвитку і функціонування найближчі 5 - 10 років (Рис. 1).

Ціль	Підвищення ефективності діяльності транспорту			
ЦРС	Міністерство транспорту			
Підділі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Залучення грошових коштів для реконструкції, будівництва транспортних шляхів та комунікацій</li> <li>• Розвиток виробництв, що забезпечують будівництво транспортних мереж матеріалами, обладнанням, технікой</li> <li>• Створення сервісної інфраструктури вздовж транспортних магістралей</li> <li>• Система ліцензування та сертифікації</li> <li>• Система оподаткування</li> </ul>			
Виконавці	ДАЗТ	ДДМРТ	ДДАТ	ДДАвТ
Завдання	<ul style="list-style-type: none"> <li>• колія 1435 мм, де раціонально</li> <li>• рух швидкісних потягів</li> <li>• тарифна політика</li> <li>• заміна рухомого складу</li> <li>• електрифікація</li> <li>• реформування системи управління</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• пороми</li> <li>• висококонкурентні судна (каботажний флот, танкерний флот, судна Ро-Ро, річка-море)</li> <li>• відновлення Дунайського шляху</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• аеропорти</li> <li>• літаки поліпшеної конструкції</li> <li>• ВНЗ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• розробка власних автомобілей вантажопідйомністю від 0.5 до 20 т.</li> <li>• ремонт доріг</li> </ul>

Рис. 1. Комплексна програма функціонування транспорту України за пріоритетними напрямками

Зовнішнє середовище залізничного транспорту (у тому числі його клієнтура) активно впливає на використання ринкових методів господарювання. Складові організаційно-управлінського та фінансово-економічного механізмів залізничного транспорту повинні забезпечувати його єдність із зовнішнім середовищем, щоб уникнути негативних тенденцій у кінцевих наслідках роботи. Тому підприємства залізничного транспорту мають надавати мобільні, своєчасні, конкурентоздатні (за якістю та ціною) послуги у порівнянні з іншими видами перевезень, а їх виробничий потенціал повинен



мати оптимальні резерви (нарощування пропускної і провізної спроможності) для забезпечення можливості маневрування ресурсами.

Існуюча Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті недостатньо враховує ці обставини.

Тому з позицій автора, методологічно найбільш важливими є визначення складу, статусу та ролі провідних виробничих ланок галузі. Ключова роль у реструктуризації залізничного транспорту повинна належати його базовим галузевим підприємствам. Їх самостійна та спільна інтегрована діяльність створюють кінцевий результат роботи галузі. Зміцнення, модернізація управління в цих базових ланках залізничного господарства - найважливіша передумова його ефективного реформування.

В дисертаційній роботі розглянуто і визначено принципові особливості виділення та вертикальної інтеграції при створенні холдингової структури Укрзалізниці (УЗ). Для розбудови сучасної системи управління залізничним транспортом пропонується використовувати принципи маркетингу.

Законодавче регулювання впровадження холдингової форми управління зводиться до чіткої регламентації таких положень: складу дочірніх підприємств-учасників державної корпорації; незмінної нормативної основної частки конкретної власності материнської компанії в їхніх статутних капіталах, припустимої (до 25 %) частки для передачі у приватні руки.

На рис. 2 подана схема організаційно-управлінської структури концерну УЗ. Створюваний УЗ - холдинг у вигляді ВАТ покликаний виконувати функції господарського управління залізничним транспортом. Тому 75 % його акцій законодавчо (без перспективи «розмивання») повинно належати державі, а решта - зацікавленим інституціональним інвесторам і фізичним особам.

Холдингове управління дочірніми структурами виконується радою директорів з участю нинішніх керівників залізниць, колегиї представників зацікавлених міністерств. Материнська корпорація холдингового типу повинна втручатися в оперативну діяльність проміжних субхолдингів насамперед з централізованого регулювання перевізного процесу, формування ефективної організації та координації взаємодії суб'єктів з врахуванням впливу зовнішнього середовища.

Варто виділити в окремі самостійні одиниці компанії з перевезень пасажирів, на баланс яких крім рухомого складу необхідно передати пасажирські депо і вокзали; відокремити компанії, які здійснюють соціально значущі приміські перевезення на умовах спільної власності з місцевими адміністраціями, а також компанії з перевезення масових вантажів. При створенні умов для доступу приватного капіталу на ринок вантажних перевезень з'являться стимули для придбання рухомого складу та посередництва між підприємствами концерну УЗ і клієнтами.

Перевезення особливих видів вантажів, а також контейнерні і контрейлерні поїзди спеціального призначення важливо передати в руки приватних операторів - вантажних компаній на підставі укладання та виконання контракт-планів між ними та концерном УЗ.

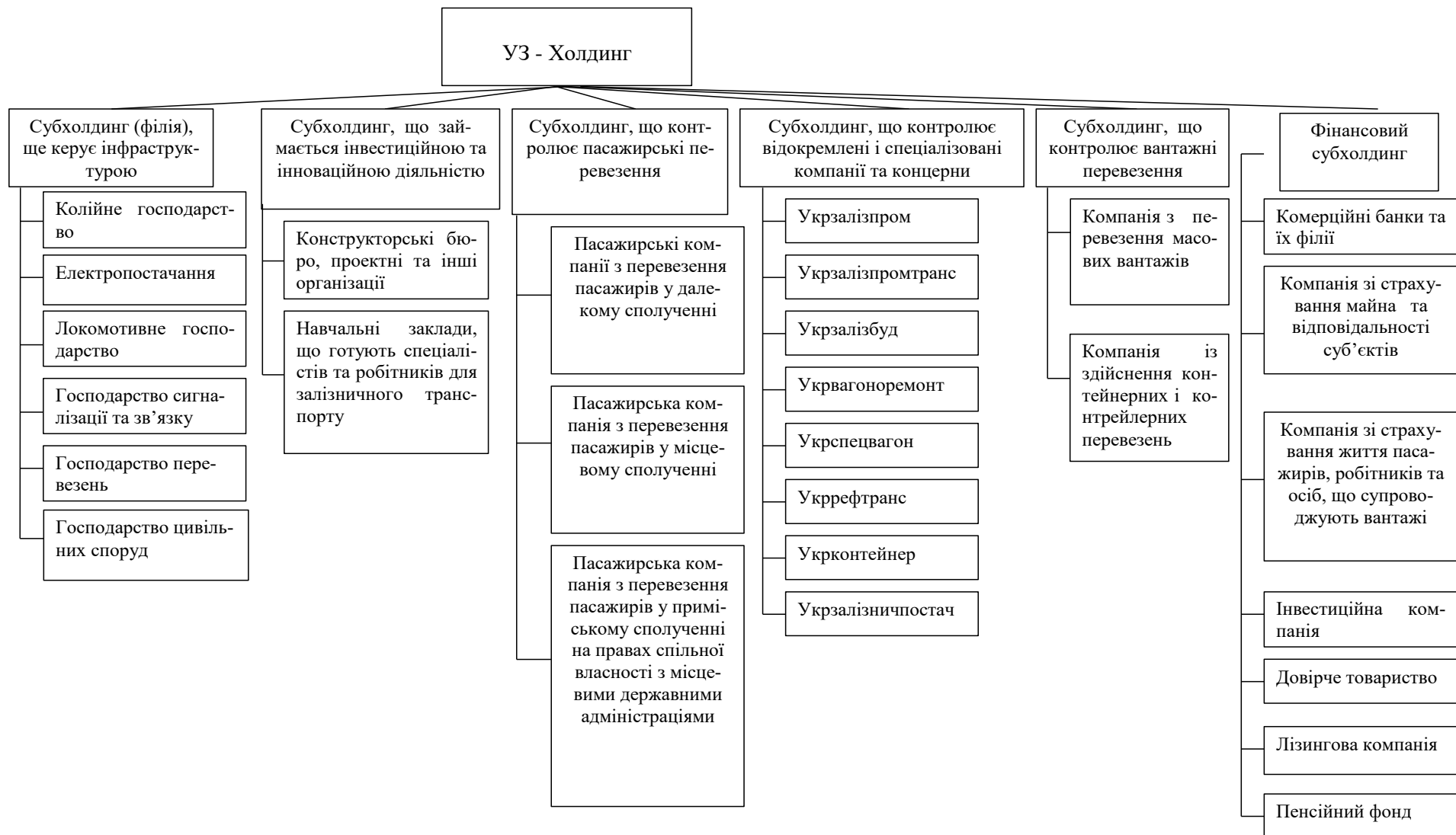


Рис. 2. Схема організаційно-управлінської структури концерну Укрзалізниця

Кожний з функціонуючих у країні видів транспорту тяжіє до визначеної сфери застосування, де його переваги виявляються найбільш повно. Їхнє об'єднання може забезпечити загальний корпоративно-технологічний взаємозв'язок підприємств, здатних надати клієнтам нову якість послуг, прискорити та здешевіти перевезення. Про це свідчать інтермодальні (змішані) перевезення різними видами транспорту, що останнім часом набувають усе більшого розвитку.

У сфері змішаних перевезень знаходиться «ніша» для створення нових транспортних корпоративних об'єднань. Діяльність подібних компаній, які використовують спеціальний рухомий склад, споруджують термінали та склади в пунктах перевалки вантажів, створюють диспетчерські служби та інші елементи інфраструктури, потребує всілякої підтримки при реструктуризації залізничного транспорту.

**У третьому розділі** "Розробка стратегії розвитку міжнародних транспортних коридорів в рамках ПФГ" розроблено та систематизовано правове, організаційно-технічне та економічне забезпечення стратегії функціонування міжнародного транспортного коридору Балтика – Чорне море, науково обґрунтовано адекватні ринковим реаліям методи управління в транспортній галузі, запропонована методика розподілу прибутку між учасниками з врахуванням сезонного характеру та інших особливостей функціонування залізничного транспорту.

Для відкриття регулярного руху міжнародним транспортним коридором Балтика - Чорне море пропонується проведення організаційно-економічних заходів. У зв'язку з тим, що в зоні розглянутого коридору на всій його протяжності відсутнє стабільне в єдиному режимі транспортування вантажів і пасажирів між портами Чорного та Балтійського морів, істотно сповільнюється швидкість проходження транзитних вантажів територією прилеглих держав. Через те залізничний транспорт України втрачає значну частину вантажопотоку.

В роботі розглянуто два варіанти доставки вантажів з Європи в Азію. Обраний за міжрегіональними зв'язками, автором запропоновано більш вигідний варіант, який і є першим етапом розвитку транспортного коридору. Він не вимагає значних капітальних вкладень, дозволяє використовувати існуючу інфраструктуру залізничного транспорту, мережу та пристрої для автомобільного і морського транспорту.

Дослідження різних варіантів вантажопотоків через територію України з урахуванням пропускної здатності окремих ділянок залізничної мережі, розширення яких пов'язане з капітальними витратами по коридору Балтика – Чорне море, дозволило дисертанту розробити комерційний проект. Він ґрунтується на рішеннях Урядів та Міністерств транспорту Польщі, Прибалтійських країн та України, а також Декларації Хельсинської конференції Міністрів транспорту ЄС та Європейської Комісії. Перша черга проекту передбачає впровадження чотирьох маршрутів контейнерно - контрейлерних поїздів та формування вантажопотоків на морських та річкових лініях типу Ро - Ро, що обслуговують автомобільні вантажні перевезення в змішаному

сполученні. Підготовлений проект транспортної технології визначає:

- застосовуваний для перевезення рухомий склад;
- композицію контрейлерного поїзда;
- маршрут і графік перевезень;
- порядок навантаження та вивантаження рухомого складу;
- систему охорони поїзда на маршруті;
- оформлення перевізної документації;
- особливості заповнення залізничної накладної;
- сутність прикордонного, митного та інших видів контролю.

Контрейлерні перевезення на залізничному транспорті здійснюються в тісній взаємодії з морським та автомобільним по таким можливим схемам:

- **Море - Залізничний транспорт – Автотранспорт.** У порт Іллічевськ автомобілі прибувають морським транспортом спеціальними судами Ро - Ро та поромами (залізничним - Укрферрі та автомобільними). Після проходження митного, прикордонного та іншого контролю, автомобілі заїжджають на залізничні платформи та відправляються за розкладом до пункту призначення;

- **Автотранспорт - Залізничний транспорт – автотранспорт.** Для перевезення автотранспортом на більш віддалені відстані використовуються спеціальні залізничні платформи;

- **Море - Залізничний транспорт – Море.** Передбачається транзит автомобілів наземною частиною маршруту на відповідному рухомому складі.

В дисертації сформульовано методологічні підходи до управління корпорацією. Структурні складові корпорації як системи необхідно раціоналізувати з метою досягнення синергії спільної діяльності. В площині «власник - найманий менеджер» пропонується: прийняття вищими органами управління акціонерних товариств конкретних щорічних програм (цільових завдань, заходів) та оціночних показників діяльності виконавчих органів; забезпечення матеріальної та моральної зацікавленості вищих менеджерів компаній у дотриманні встановлених (законодавством та нормами корпоративної етики) правил ведення довіреного бізнесу та досягнення встановлених цільових показників; постійне вдосконалювання систем внутрішніх корпоративних управлінських стандартів, що регламентують діяльність рад директорів, генерального директора та інших суб'єктів менеджменту; реалізацію та фінансування функції ефективного обліку та контролю результатів діяльності менеджерів.

Для мотивації управлінської праці, результативність якої ускладнюється багаторівневою структурою її побудови, автором пропонується впроваджувати відому в країнах Заходу систему управління корпорацією під назвою "керівництво у співвідношенні зі співробітництвом", функціонування якої ґрунтується на тому, що управлінські рішення приймаються компетентними керівниками з урахуванням наданих повноважень, а відповідальність розподіляється між керівниками відповідно до їх завдань і повноважень.

У роботі досліджено вплив сезонного характеру перевезень на обсяг відправлених вагонів та дохідних надходжень між двома дорогами. Для цього з динамічних рядів були вилучені основні тенденції їх розвитку, а між

залишками визначені коефіцієнти кореляції. Найбільш тісний зв'язок має місце при синхронному розташуванні досліджуваних рядів. Таким чином, сезонність перевезень синхронно впливає на дохідні надходження з коефіцієнтом регресії, що характеризує їх зниження чи збільшення при зміні кількості відправлених вагонів на одиницю вимірювання.

Функціонування промислово-фінансового об'єднання на транспорті потребує розробки механізму забезпечення матеріальної мотивації (зацікавленості) учасників у кінцевих результатах групи.

Автором дослідження запропоновано методику розподілу прибутку між учасниками групи, засновану на обліку результатів речовинної та поточної праці кожного учасника в процесі здійснення перевезень (Рис. 3).

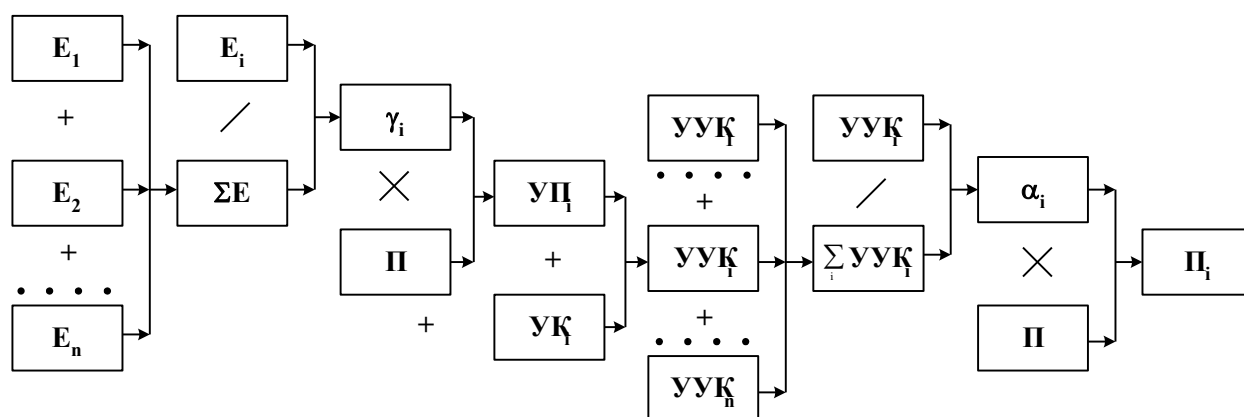


Рис. 3. Методика розподілу прибутку концерну

де,  $E_i$  – нормована величина експлуатаційних витрат  $i$  – ого підприємства;  
 $\Pi$  – прибуток концерну від здійснення перевезень;  
 $УК$  – статутний капітал  $i$  – ого підприємства;  
 $УУК_i$  – умовний статутний капітал  $i$  – ого підприємства.

Сутність методики полягає в тому, що отриманий підприємствами групи прибуток розподіляється між тими членами, які брали участь у конкретному виді перевезень, пропорційно частки кожного в загальній величині нормованих експлуатаційних витрат. Цей прибуток являє собою “право на прибуток” підприємства і таким чином збільшує розмір його статутного капіталу. Помножуючи величину прибутку, що розподіляється, на частку умовного статутного капіталу кожного підприємства-учасника в загальній сумі умовних статутних капіталів концерну розраховується прибуток для кожного із членів.

**У висновках** представлено результати дослідження ефективності створення і функціонування холдингових компаній, викладено необхідні правові, фінансові, організаційні та економічні передумови діяльності промислово-фінансових груп у транспортній галузі.

## ВИСНОВКИ

У дисертації розв'язано наукове завдання розробки теоретичних і методичних основ стратегії функціонування й розвитку міжнародних

транспортних коридорів в умовах трансформації методів управління на залізничному транспорті, що дозволяє зробити висновки:

1. На підставі дослідження особливостей процесу глобалізації, запропоновано використання стратегії зовнішньоорієнтованого розвитку шляхом просування національних транспортних послуг на міжнародних ринках, метою якої є подолання негативної тенденції в зовнішньоекономічній діяльності України, що проявляється в збільшенні питомої ваги торгівлі сировиною і напівфабрикатами.

2. Доведено доцільність створення і подальшого розвитку міжконтинентальних транспортних коридорів на Україні, що істотно сприятиме стабілізації і підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту та економіки України.

3. Виявлено недоліки чинного українського законодавства, які стримують ефективне функціонування транспортно-дорожнього комплексу й органічну взаємодію залізничного з іншими видами транспорту при змішаних перевезеннях та запропоновано основні шляхи їх подолання.

4. Доведено, що входження України до міжнародної транспортної системи вимагає розробки та реалізації програмно-цільового методу до науково-технічного відновлення всього транспортного комплексу, без ефективного функціонування якого неможливий високий рівень міжнародної інтеграції та закріплення позитивних тенденцій на транспорті.

5. Розкрито суперечність між сучасною централізованою системою на залізничному транспорті України та міжнародною тенденцією децентралізації управління, що стримує його входження в єдину міжнародну систему.

6. Обґрунтовано доцільність створення концерну з холдинговою формою управління як найбільш ефективної форми об'єднання суб'єктів промислового і фінансового капіталу, що дозволяє підвищити самостійність структурних підрозділів при одночасній схоронності централізованого управління процесом перевезень.

7. Розроблено організаційно-економічну структуру концерну УЗ, яка дозволить перейти на самофінансування стратегічних проєктів, знизити економічний ризик промислово-господарської та інвестиційної діяльності, проводити єдину грошово-кредитну політику, централізоване управління фінансовими та інвестиційними ресурсами з одночасною передачею права прийняття рішень компетентним працівникам і підвищенням зацікавленості структурних підрозділів у кінцевих результатах роботи.

8. Реалізація комерційного проєкту контейнерних перевезень міжнародним транспортним коридором Балтика - Чорне море потребує сучасних транспортних, митних і перевізних технологій, а також інших складових інфраструктури, використання яких дозволить виконувати перевезення транспортною системою України на рівні європейських стандартів.

9. Запропоновано використання системи управління концерном УЗ з назвою "керівництво у співвідношенні з співробітництвом", яка сприяє підвищенню зацікавленості менеджменту концерну в кінцевих результатах своєї праці.

10. Розроблено методику формування, розподілу та використання прибутку підприємств-учасників, яка максимально враховує інтереси держави, дозволяє оптимально сполучати інтереси учасників ПФГ, забезпечує достатній рівень мотивації в досягненні високих результатів і гарантоване фінансове джерело розвитку ПФГ.

Реалізація розробленої стратегії функціонування й розвитку міжнародних транспортних коридорів за умови проведення рекомендованих заходів щодо реструктуризації системи управління на залізничному транспорті дозволить забезпечити значне покращення об'ємних показників та фінансових результатів роботи як транспортної галузі, так і української економіки в цілому.

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

1. Бойко Д.И. Источники инвестиций для рыночных трансформаций в Украине // Деловая жизнь. - 1999. - №3. - С. 14-15.
2. Бойко Д.И. “Безальтернативны” ли реформы, проводимые в Украине по рекомендациям МВФ // Деловая жизнь. - 1999. - №7. - С. 10-11.
3. Бойко Д.И. Государственное регулирование экономики в промышленно развитых странах // Бизнес информ. - 1999. - №7. - С. 58-60.
4. Бойко Д.И. Некоторые причины экономического кризиса в экономике Украины // Вісник Інженерної Академії України. - 1999. - №1. - С. 32-33.
5. Бойко Д.И. Создание ПФГ в Украине, как средство оздоровления экономики // Вісник Харківського національного університету. - Харків: ХНУ, 1999. - (Економічна серія № 451). - С. 306-314.
6. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Реформирование железнодорожного транспорта: вариант стратегии преобразований в системе управления отраслью // Бизнес информ. - 2000. - №11/12. - С. 48-49.
7. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Повышение эффективности работы транспортной отрасли в Украине на основе формирования системы организации и регулирования взаимодействия всех видов транспорта // Вісник Харківського національного університету. - Харків: ХНУ, 2001. - (Економічна серія №512). - С. 115-117.
8. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Формирование национальной системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины // Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць. – Харків: ХДАДТУ. – 2001. – Вип. 4. - С. 135-141.

### **АНОТАЦІЯ**

Бойко Д.І. Стратегія функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів і методи управління.

Дисертація на здобуття вченого ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.07.04. економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту. Міністерство транспорту України, Харків, 2002.

Дисертація присвячена проблемі підвищення ефективності функціонування транспортної галузі в Україні завдяки її реструктуризації та корпоратизації, організації міжнародних транспортних коридорів.

Показано, що процес глобалізації світової економіки дозволяє використовувати переваги міжнародного розподілу праці і співробітництва.

Розкрито пріоритетні напрями програмно-цільового підходу до регулювання розвитку транспортної галузі.

Розроблено науково обґрунтовані підходи до створення та функціонування концерну Укрзалізниця, конкретизовано методичні рекомендації щодо корпоратизації та акціонування державного підприємства.

Обґрунтовано оптимальний комерційний проект міжнародного транспортного коридору Балтика - Чорне море.

Розроблено методику розподілу прибутку між учасниками холдингу, яка дозволяє об'єктивно оцінити внесок кожного учасника холдингу в загальний результат.

Ключові слова: глобалізація, система міжнародних транспортних коридорів, корпоратизація, акціонування, холдинг, промислово-фінансова група.

### **АННОТАЦІЯ**

Бойко Д.И. Стратегия функционирования и развития международных транспортных коридоров и методы управления.

Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04. экономика транспорта и связи. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта. Министерство транспорта Украины, Харьков, 2002.

Диссертация посвящена проблеме повышения эффективности функционирования транспортной отрасли в Украине за счёт её реструктуризации и корпоратизации, организации международных транспортных коридоров. Выявлены тенденции и закономерности развития мировой экономики. Разработаны научно обоснованные подходы к созданию и функционированию концерна Укрзалізниця, конкретизированы методические рекомендации по корпоратизации и акционированию государственных предприятий. Раскрыты пріоритетные направления использования программно-целевого метода в процессе регулирования развития транспортной отрасли.

Показано, что процесс глобализации мировой экономики позволяет использовать преимущества международного разделения труда и сотрудничества при условии использования гибкого организационно-экономического механизма управления деятельностью субъектов хозяйствования. Подчёркнута пріоритетность решения проблемы вхождения Украины в международную транспортно-дорожную систему путём реализации соответствующей государственной стратегии реструктуризации железнодорожного транспорта и его базовых предприятий.

Показана необходимость ускорения разработки законопроектов, учитывающих особенности приватизации предприятий железнодорожного и других видов транспорта для их объединения в единый технологический комплекс.



Сформулированы и раскрыты основные составляющие механизма функционирования железнодорожных предприятий в рыночной среде, проанализированы возможные отрицательные последствия реализации существующей "Концепции реструктуризации на железнодорожном транспорте Украины" Министерства транспорта Украины, и предложена холдинговая структура управления концерном УЗ, которая позволяет оптимизировать связи между предприятиями, застраховать от финансовых потерь.

Обоснован оптимальный коммерческий проект по международному транспортному коридору Балтика - Чёрное море.

Разработана методика распределения прибыли между участниками холдинга, которая позволяет объективно учитывать вклад прошлого и живого труда каждого участника холдинга в общий результат.

Ключевые слова: глобализация, система международных транспортных коридоров, корпоратизация, акционирование, холдинг, промышленно-финансовая группа.

### **THE SUMMERY**

Boyko D.I. Strategy of functioning and development of international transport corridors and methods of management.

The dissertation on reception of a scientific degree of the Candidate of Economic Sciences on a speciality 08.07.04 - Economics of transport and communications. Ukraine state academy of a railway transport. The ministry of the transport of Ukraine, Kharkiv, 2002.

The dissertation is devoted to questions increase of efficiency functioning of transport area in Ukraine at the expense of organisation of regular traffic on international transport corridors through territory of country.

The conducted research has shown, that the process of globalization of world economy allows to use advantages of an international division of labor and cooperation.

The priority directions of a program-target method of regulation of development of transport area are opened, the method of distribution of profits between the participants of group is recommended. Entry of Ukraine in international transport-road system thereby is emphasized priority of a problem at the expense of realization of the appropriate state strategy of re-structuring of a railway transport and its base enterprises. In this connection the strategy of creation and functioning of a concern "Ukrzaliznitsa" is developed, the methodical recommendations on corporatisation and shareholding of the state enterprise are concretized.

The research of various variants freight flow through territory of Ukraine has allowed to develop the optimum commercial project on an international transport corridor Baltic - Black sea.

Key words: globalisation, system of international transport corridors, corporatisation, shareholding, holding, industrial - financial group.

БОЙКО ДМИТРО ІВАНОВИЧ

**СТРАТЕГІЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ І РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ  
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ**

Спеціальність 08.07.04 - економіка транспорту і зв'язку

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск  
к.е.н., доц. О.А. Криворученко

Формат 60\*90<sup>1/16</sup>.

Ум. друк. арк.                      Обл. вид. арк.

Тираж 100 прим. Зам. № \_\_\_\_\_

Видавництво УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК №112 від 06.07.2000 р.  
Друкарня УкрДАЗТу,  
61050, м. Харків - 50, майдан Фейєрбаха, 7