

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Череватенко Ольга Миколаївна

УДК 658.5.003.5:656.2.001.73

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ТРАНСФОРМАЦІЇ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ**

Спеціальність 08.00.04 - економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри менеджменту на транспорті.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Гриньов Андрій Валентинович,
Харківський національний автомобільно –
дорожній університет,
завідувач кафедри міжнародної економіки;

кандидат економічних наук, доцент
Гненний Олег Миколайович,
Дніпропетровський національний університет залізничного
транспорту ім. академіка В. Лазаряна,
доцент кафедри економіки і менеджменту.

Захист відбудеться „_____” _____ 2008 р. о „_____” годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розісланий „_____” _____ 2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. В єдиній транспортній системі України залізничний транспорт займає провідне місце, його частка в загальному вантажообігу всіх видів транспорту України становить майже 90% (без урахування трубопровідного транспорту), а в загальному пасажирообігу близько 50%. Проте на залізницях мають місце негативні тенденції, що уповільнюють рівень позиціонування його на ринку транспортних послуг. Зазначене обумовлює об'єктивну необхідність перегляду економіко-управлінської і організаційно-правової бази функціонування залізничного транспорту з метою переходу його на якісно нові ринкові умови господарювання. Схвалена Кабінетом Міністрів України Концепція державної програми реформування залізничного транспорту направлена на вирішення саме цих задач і передбачає розділення функцій державного управління та господарського управління, зміну форм власності, розвиток конкурентного сектору. Очікувані напрямки реформування відповідають сучасним перетворенням на залізничному транспорті в умовах загальної інтернаціоналізації господарських зв'язків, глобалізації світової економічної системи і потребують наукового дослідження проблем реформування і трансформації відносин власності з урахування як галузевих національних особливостей, так і закордонного досвіду.

В наукових працях відомих вітчизняних і закордонних вчених Авдашевої С.Б., Алексеєва С.С., Будкіна В.С., Гришина А.К., Капелюшнікова Р.І, Мозоліна В.П., Ослунда А., Покритана А.К., Розанової Н.М., Селіванова В.М., Хохлова М.П., Чечетова М.В., Шаститко А.Є. досліджуються різноманітні аспекти економічної сутності поняття власності та процеси трансформації різних форм власності в економіці. Проте особливості трансформації відносин власності на прикладі об'єкту природної монополії – залізничному транспорті досліджені недостатньо. Зарубіжні вчені та спеціалісти Беннет С., Естіваль Ж.-П., Лapidус Б.М., Мазо Л.М., Мачерет Д.А., Медорн Г., Резер С.М., Сай В.М., Третьяк В.П., Трихунков М.Ф., Усков Н.С., Федоров Л.С., Хусаїнов Ф.Й. багато уваги приділяють економічним процесам реформування залізничного транспорту, що відбуваються в багатьох країнах світу, і які не можливі без певної трансформації відносин власності в галузі. В роботах вітчизняних вчених-економістів та спеціалістів-практиків у галузі економіки транспорту Аксенова І.М., Гненного О.М., Гриньова А.В., Кулаєва Ю.Ф., Пасечника В.В, Мукмінової Т.А., Бараша Ю.С., Федюшина Ю.М., Самсонкіна В.М., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Макаренко М.В. також досліджуються питання, що пов'язані з структурними перетвореннями на транспорті. Проте економічна складова розвитку і трансформації відносин власності на залізничному транспорті України, нажаль, комплексно не розглядалась. Відсутність комплексних ґрунтовних досліджень економічної складової процесів трансформації відносин власності на залізничному транспорті України і функціонування операторських компаній різних форм власності, та необхідність економічного обґрунтування зазначених вище процесів, визначили вибір напрямку дисертаційного дослідження і обумовлюють актуальність обраної теми.

Зв'язок дисертаційної роботи з науковими програмами, планами, темами підтверджується тим, що вона виконувалась у відповідності з Концепцією державної

програми реформування залізничного транспорту, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.2006 р. № 651-р, Держбюджетною договірною темою „Трансформація відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі” за замовленням Міністерства транспорту та зв'язку, номер державної реєстрації 0107U000345, шифр теми 37/2-07Б.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретико-методичних та практичних підходів до процесу трансформації відносин власності на підприємствах залізничного транспорту в умовах становлення та розвитку системи компаній-операторів рухомого складу різних форм власності.

У відповідності з поставленою метою в дисертаційній роботі вирішені наступні завдання:

- узагальнені та проаналізовані існуючі економічні наукові підходи до сутності відносин власності, класифікації форм і видів власності та процесів їх трансформації;
- досліджені передумови ефективного розвитку відносин власності в економіці;
- виявлені тенденції реформування залізничного транспорту і відповідні зміни форм власності, що мали місце в різних країнах світу;
- проаналізовано сучасний стан залізничного транспорту України та напрямки його реформування;
- проведено прогностичну оцінку економічної доцільності організаційно-правового відділення інфраструктури від перевізної діяльності на залізничному транспорті України;
- виявлені і обґрунтовані фактори, що визначають економічне місце компаній-операторів на транспортному ринку;
- проведено систематизацію напрямків державно-приватного співробітництва та запропоновані рекомендації щодо їх застосування на підприємствах залізничного транспорту;
- розроблено науково-методичний підхід до формування стратегії діяльності компаній-операторів різних форм власності на ринку залізничних перевезень;
- впроваджені основні результати дисертаційного дослідження на підприємствах залізничного транспорту та визначені можливості щодо їх практичного використання на залізницях України.

Об'єктом дослідження є економічні процеси розвитку і трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах його реформування.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та методичні основи економіки і управління процесом трансформації відносин власності на підприємствах залізничного транспорту в умовах розвитку конкурентного середовища і демонополізації ринку залізничних перевезень.

Методи дослідження. Методологічною базою дослідження є діалектичний, логічний та комплексний підходи до розгляду процесів і явищ в економіці. Для вирішення поставлених у дисертації завдань використовувались наступні методи. Для дослідження теоретичних та методичних основ трансформації відносин власності в економіці України застосовувались методи системного економічного аналізу, методи історико-генетичного та казуально-генетичного аналізу; для аналізу

сучасного стану розвитку відносин власності на залізничному транспорті України та іноземних держав - методи наукової абстракції, порівняльного та статистичного економічного аналізу; для дослідження економічної ефективності трансформації відносин власності на залізничному транспорті України і доцільності формування та розвитку системи компаній-операторів рухомого складу різних форм власності - методи прогнозу, факторного аналізу, експертних оцінок та методи ймовірності.

Інформаційно-емпіричною базою дослідження є фактологічні та статистичні дані Міністерства транспорту та зв'язку України, Державної адміністрації залізничного транспорту – Укрзалізниці, Державного комітету статистики, матеріали урядових і міністерських програм, матеріали періодичних видань та наукові публікації українських та зарубіжних фахівців.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці теоретичних основ і методичних рекомендацій для удосконалення економічного механізму трансформації відносин власності на підприємствах залізничного транспорту в умовах реформування галузі та розвитку системи компаній-операторів рухомого складу різних форм власності.

Серед одержаних основних результатів:

вперше:

- розроблено методичний підхід до визначення стратегії діяльності компаній-операторів рухомого складу різних форм власності на українському ринку залізничних перевезень, за рахунок застосування якої можливо забезпечити економічну стабільність їх діяльності;

удосконалено:

- умови відділення інфраструктури від перевізної діяльності на залізничному транспорті України, що мають забезпечити можливості розвитку конкурентного середовища;
- рекомендації та можливі заходи щодо забезпечення недискримінаційного доступу операторських компаній різних форм власності до інфраструктури залізничного транспорту в Україні з метою сталого розвитку галузі в умовах структурних перетворень;
- варіанти державно-приватного співробітництва в сфері залізничного транспорту та економічні важелі залучення приватного капіталу на ринок залізничних перевезень для підвищення інвестиційної привабливості підприємств галузі;

дістали подальший розвиток:

- теоретичні положення щодо сутності відносин власності як економічної категорії, класифікації форм власності та проблем ефективного розвитку відносин власності в економіці України;
- загальні і специфічні тенденції трансформації відносин власності на залізничному транспорті в різних країнах, що мають місце в процесі структурних перетворень в галузі;
- економічні фактори, що впливають на ефективність діяльності компаній-операторів різних форм власності на українському ринку залізничних перевезень в процесі його трансформації.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані при проведенні

дисертаційного дослідження результати мають відповідне практичне значення і впроваджені на підприємствах залізничного транспорту. Зокрема, науково-методичний підхід до визначення стратегії діяльності компаній-операторів рухомого складу на українському ринку залізничних перевезень впроваджений і отримав відповідний економічний ефект на підприємстві, що здійснює вантажні перевезення - УДЦ „Укрспецвагон” (акт впровадження від 29.05.2007 р.). Вважається за доцільне рекомендувати його до практичної реалізації при створенні нових компаній-операторів рухомого складу різних форм власності та при розробці економічної стратегії діяльності існуючих операторських компаній.

Розроблені рекомендації щодо можливостей державно-приватного співробітництва в сфері залізничного транспорту та залучення приватного капіталу на ринок залізничних перевезень, а також запропоновані економічні та організаційно-правові заходи забезпечення недискримінаційного доступу операторських компаній до інфраструктури залізничного транспорту в Україні, прийняті до практичного використання на державному підприємстві «Орган з сертифікації автоматизованих та автоматичних систем управління та умов процесу перевезень на залізничному транспорті» (акт впровадження від 5.06.2007 р.).

Висновки та рекомендації дослідження є такими, що їх доцільно враховувати при проведенні реформування галузі. Вони мають сприяти прийняттю економічно зважених і обґрунтованих управлінських рішень на підприємствах залізничного транспорту, а також можуть бути використані при розробці державних програм і нормативних актів, направлених на підвищення ефективності діяльності транспортно-логістичного комплексу, досягнення оптимального співвідношення державного і приватного сектору та підвищення інвестиційної привабливості галузі.

Результати дисертаційного дослідження використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін „Економіка міжнародних транспортних перевезень”, „Єдина транспортна система”, „Транспортний менеджмент” кафедрою „Менеджмент на транспорті” УкрДАЗТ на факультетах Економіки транспорту та Управління процесами перевезень, а також в структурних підрозділах Інституту перепідготовки і підвищення кваліфікації (ІППК) УкрДАЗТ (акт впровадження від 3.09.2007 р.).

Особистий внесок здобувача. Всі наукові результати, викладені в дисертації, отримані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати, що виконані у співавторстві, є таким: у роботі [2] досліджені економічні аспекти реформування відносин власності на залізничному транспорті, у роботі [5] обґрунтовані економічні та організаційно-правові передумови діяльності операторських компаній на залізницях України.

Апробація результатів дисертації. Результати та висновки дисертаційного дослідження доповідались та отримали позитивну оцінку на Міжнародних науково-технічних конференціях УкрДАЗТ (Харків, 2005-2007), були представлені на Міжнародному науково-практичному семінарі „Актуальні проблеми міжнародного бізнесу і стратегії міжнародного менеджменту” НТУ „ХПІ”, (Харків, 2006), на XIV

Міжнародній науково-практичній конференції “Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров’я - МісroCAD’2006” (Харків), були заслухані на IV та V Міжнародних наукових конференціях “Проблеми економіки транспорту” (Дніпропетровськ, 2005-2006), на Міжнародній науково-практичній конференції “Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики” (Львів, 2006), на V Міжнародній науково-практичній конференції „Дослідження й оптимізація економічних процесів - Оптимум - 2006” НТУ „ХПІ” (Харків), на Міжнародній науково-практичній конференції „Економіка будівельної галузі на шляху її інтеграції до синергетичних систем” ХНАМГ (Харків, 2006), на Міжнародних науково-практичних конференціях «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» ЕКУЗТ (Судак, 2006-2007), доповідались на II та III науково-практичних Міжнародних конференціях „Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України” (Коктебель, 2006-2007).

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження опубліковані автором у 17 наукових працях. Загальний обсяг публікацій складає 2,75 друк. арк., з них особисто автору належить 2,63 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, 2 додатків на 13 сторінках. Повний обсяг дисертації складає 194 сторінки. Робота містить 13 таблиць, 20 рисунків, список використаних джерел з 208 найменувань на 17 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтована актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено наукову новизну та практичну значимість одержаних результатів.

У **першому розділі** „**Теоретико-методичні основи економічного механізму трансформації відносин власності**” – розглянуті теоретичні і методичні підходи до проблем трансформації відносин власності в економіці держави та їх особливості на залізничному транспорті як об’єкті природної монополії.

Шляхом аналізу наукових підходів до сутності відносин власності і наявної в державі реальної економічної парадигми встановлено, що трансформація відносин власності в Україні здійснюється в межах юридичної методології, без відповідного економічного обґрунтування структурних перетворень, що призводить до неочікуваних негативних економічних, соціальних та інших наслідків в різних сферах народного господарства.

Відзначається, що ринкові перетворення в Україні, обумовлені об’єктивною необхідністю трансформації відносин власності, стали причиною зміни ролі держави в економіці суспільства. Перехід від планової економіки до ринкової обумовив позбавлення держави монополії на власність, впровадження ринкових інститутів і методів господарювання, розвитку відносин власності, заснованих на плюралізмі її форм. Доведено, що метою трансформації власності в різних секторах економіки України і на залізничному транспорті, зокрема, має бути докорінна зміна принципів функціонування економіки, а не корегування існуючої системи.

Розкрито економічну сутність відносин власності як відносин з приводу привласнення певного блага, що характеризується відтворювальною природою і базується на людській праці. Підкреслюється те, що ефективна трансформація власності можлива лише за умов досягнення реального привласнення і забезпечення відтворення, тоді, як зміна форм власності має забезпечити підвищення ефективності використання власності. Наголошено, що державна політика в сфері трансформації відносин власності в будь-якій галузі виробництва має виходити зі зваженого сполучення механізмів державного і приватного впливу на створення умов суспільного відтворення.

Розглянуті форми та види власності в Україні і обґрунтовано позицію, що при класифікації форм власності необхідно виходити з наявності двох основних форм власності – державної і приватної. Підкреслюється, що в сучасній економіці практично відсутні чисті форми власності, тому основний зміст трансформації відносин власності має полягати не в номінальній зміні форми власності, а в економічному обґрунтуванні поділу господарських процесів серед адекватних суб'єктів. Встановлено, що для залізничного транспорту України, як природної монополії, характерне специфічне формування відносин власності, що, на жаль, відбувалось в неринкових умовах у ході політичних процесів. Визначені позитивні та негативні аспекти дії ефекту масштабу, який притаманний природній монополії, на рівні всього залізничного транспорту, на рівні перевізної діяльності і на рівні взаємодії інфраструктурного та перевізного секторів залізничного транспорту. Підкреслено, що трансформація відносин власності на залізничному транспорті України має дозволити реалізувати позитивний ефект впровадження ринкових принципів лише при відповідному інституційному оформленні нових структур.

У другому розділі „Аналіз сучасного стану економічних процесів трансформації відносин власності на залізничному транспорті” визначено ступінь впливу на розвиток відносин власності інституційних перетворень, проведено аналіз процесів реформування і трансформації відносин власності на зарубіжних залізницях, розглянуто економічний стан процесів трансформації власності на українських залізницях та зроблено прогностичну оцінку доцільності економічного та організаційно-правового відділення інфраструктури від перевізної діяльності.

Доведено, що взаємодія державної і приватної власності, зміна пропорцій їх поєднання обумовлені інституційною трансформацією, що протікає постійно в економіці будь-якої держави. Співіснування державного і приватного секторів є об'єктивною необхідністю. Обґрунтовано, що у галузях природних монополій, де традиційно переважає державна власність, зміна форми власності обумовлена ступенем зрілості ринкових інститутів та реальними можливостями держави регулювати суб'єкти природної монополії в межах як державного, так і приватного секторів економіки.

Аналіз економічних проблем реформування залізничного транспорту в країнах Європи, СНД, Північної Америки та Азії дозволив виявити основні напрямки реформування залізничного транспорту, які мають місце в більшості країн світу: реструктуризація інтегрованих залізничних підприємств, приватизація, надання

доступу до інфраструктури третім особам, введення плати за користування інфраструктурою, створення умов для конкуренції, спеціалізація залізничного транспорту за видами діяльності. Зроблено висновок, що тенденція розвитку приватної власності і створення компаній-операторів різних форм власності носить інтернаціональний характер. Виявлено, що операторські компанії створюють реальну конкуренцію існуючій системі перевезень в наслідок чого спостерігається перехід масових вантажів із державного сектору перевезень до приватного.

Аргументовано, що є об'єктивна необхідність реформування залізничного транспорту України шляхом створення умов для конкуренції, трансформації відносин власності, зміни організаційно-правових форм підприємств галузі. Зазначено, що залізничний транспорт України при відносно високих техніко-економічних показниках роботи має досить низький рівень якості транспортного обслуговування споживачів. Встановлено, що однією з причин цього є висока ступень монополізації ринку транспортних послуг.

У ході дослідження з метою розробки пропозицій був проведений аналіз розвитку процесів реформування залізничного транспорту. Зазначено, що реформування в сфері залізничного транспорту не має привести до надмірної децентралізації. Збереження державної власності на залізничному транспорті пов'язано з її особливою роллю в забезпеченні державних інтересів. У той же час з метою стабілізації, підвищення ефективності управління і ринкової стійкості функціонування залізниць необхідно терміново підсилити ринкові основи їх діяльності. При збереженні державної власності на інфраструктурні мережі доцільним і правомірним вважається активізація процесів комерціалізації і акціонування. Викладені висновки відповідають основним принципам і задачам, що викладені в Концепції державної програми реформування залізничного транспорту.

Встановлено, що організаційно-правове відділення інфраструктури від перевізної діяльності в Україні можливе в середньостроковій або довгостроковій перспективі при дотриманні низки умов, що мають дозволити мінімізувати ймовірні ризики (рис.1).

У третьому розділі „Шляхи підвищення економічної ефективності трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі” надаються пропозиції щодо можливостей підвищення економічної ефективності трансформації відносин власності в процесі реформування залізничного транспорту, обґрунтовується необхідність розвитку операторських компаній та забезпечення їх недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури, пропонуються варіанти залучення приватного капіталу в сферу залізничного транспорту на основі різних форм державно-приватного співробітництва, запропонований підхід до визначення стратегії діяльності операторських компаній різних форм власності на ринку залізничних перевезень.

У ході дослідження встановлено, що важливим напрямком розвитку і оновлення залізничного транспорту має бути державна економічна політика сприяння впровадженню різних форм державно-приватного співробітництва, тобто політика націлена на процес комплексної трансформації відносин власності.



Рис. 1. Умови відділення інфраструктури від перевізної діяльності на залізничному транспорті України

Систематизовано можливі варіанти і види державного співробітництва на основі аналізу економічної практики господарювання і сучасного українського законодавства (рис. 2).

Визначені передумови державно-приватного співробітництва і економічно-організаційні фактори, що обумовлюють обрання конкретного виду та форми державно-приватної співпраці. Обґрунтовано, що важливим фактором розвитку конкурентного середовища в умовах трансформації відносин власності на залізничному транспорті є становлення і розвиток системи компаній-операторів рухомого складу різних форм власності. Основним завданням операторських компаній має бути наповнення ринку вагонами, забезпечення необхідної кількості і якості транспортних послуг та організація скоординованої роботи зі всіма учасниками залізничних перевезень.

Результатом діяльності на ринку залізничних перевезень операторів рухомого складу різних форм власності повинно стати, з одного боку, зниження собівартості й підвищення якості транспортних послуг, з іншого – підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі та української економіки в цілому на міжнародному ринку. Підкреслено, що при формуванні відкритого ринку залізничних транспортних перевезень необхідно враховувати також і можливі

негативні аспекти функціонування компаній-операторів рухомого складу різних форм власності.

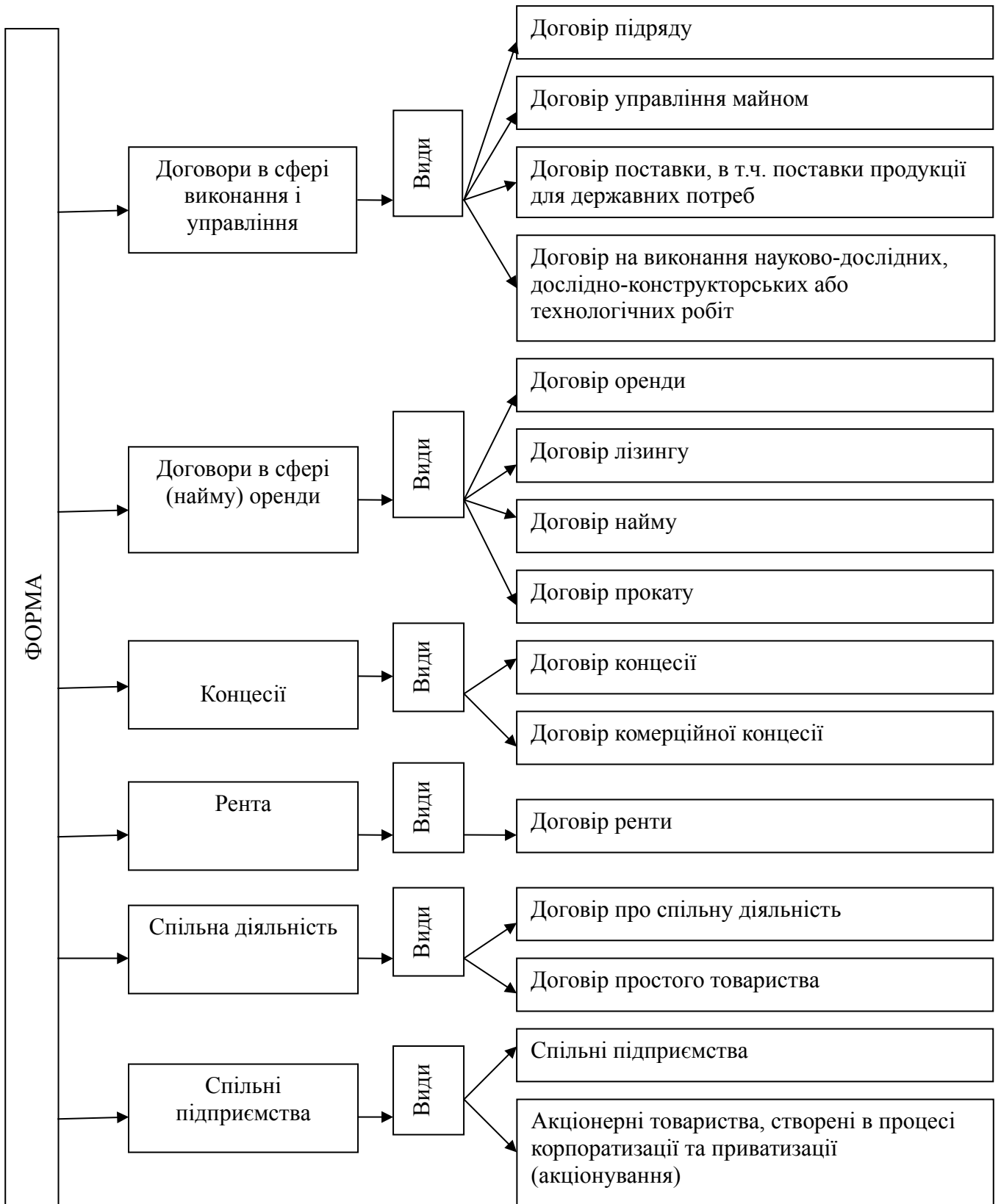


Рис. 2. Форми та види державно-приватного співробітництва

Парк приватного залізничного рухомого складу в Україні сьогодні складає 51 тис. вагонів, або 26 % від чисельності загального парку залізниць. При аналізі нормативних документів, що регламентують діяльність компаній-операторів, встановлено недостатнє організаційно - інституційне оформлення статусу цього суб'єкту транспортного ринку залізничних перевезень. Запропоноване удосконалене визначення оператору рухомого складу. Звертається увага на необхідність регламентування процедури отримання статусу оператора рухомого складу. У ході дослідження встановлено, що на транспортному ринку можна виділити дві групи компаній-власників рухомого складу, що здійснюють перевезення. Детальна порівняльна характеристика двох видів компаній-власників рухомого складу представлена на рис. 3.



Рис. 3. Порівняльна характеристика компаній-власників рухомого складу

Доведено, що компанії-оператори рухомого складу за своєю сутністю є прогресивною формою організації перевезень, оскільки наявність приватної власності стимулює інноваційні рішення.

Встановлено, що в процесі реформування залізничного сектору одним із складніших питань є забезпечення недискримінаційного доступу учасників перевізного процесу до інфраструктури, оскільки державний монопольний сектор може здійснювати цінову та іншу дискримінацію по відношенню до компаній-операторів різних форм власності.

Доведено, що доступ до інфраструктури має регулюватися органами державної влади із відповідним економічним обґрунтуванням, а не підрозділами інфраструктури. Обґрунтовано необхідність розробки значної кількості економічних, управлінських та нормативно-правових актів, що мають унеможливити дискримінацію перевізників будь-якої форми власності. Запропонований комплекс економічних та організаційно-інституційних заходів, що мають забезпечити принцип недискримінаційного доступу компаній-операторів різних форм власності до інфраструктури залізничного транспорту.

Запропонований підхід для визначення стратегії діяльності компаній-операторів різних форм власності, що базується на статистичних методах, методах ймовірності та методах прогнозу. Розроблений підхід складається з наступних етапів:

1) визначення об'єктів аналізу (транспортна продукція встановленої номенклатури) та їх одиничних якісних характеристик. В якості якісних характеристик можуть виступати стійкість, доступність і ритмічність перевезень, збереженість вантажів, комплексність перевезень, безпека, ціна перевезення, витрати споживача, пов'язані з перевезенням продукції, що залежать від якості транспортного обслуговування. При формуванні узагальненого показника, що дає числову оцінку транспортної продукції компанії-оператора, пропонується застосування різних алгоритмів: середньозваженого (адитивного), гармонічно середньозваженого та мультиплікативного. Визначення економічної ефективності діяльності компанії-оператора пропонується проводити експертними методами з допомогою матриці, що систематизує процес оцінки. Результат оцінки (B_{ir}) по перевезенню i -го виду вантажу з встановленого ранжированого ряду, що передбачаються до перевезення на r -му ринку ($r = \overline{1, p}$, де p – кількість ринків, що аналізується), можна отримати за допомогою формули:

$$B_{ir} = \sum G_z X_{izr}, \quad (1)$$

де G_z – відносна вага z -го елемента оцінки;

z – номер елемента оцінки;

X_{izr} - оцінка положення компанії по z -му елементу при здійсненні перевезень i -го виду вантажу, що передбачається до реалізації на r -му ринку. Перевезенням (послугам), що отримали найбільші оцінки, надається перевага при подальшому аналізі. Структурна схема застосування експертних оцінок для обрання видів транспортної продукції для діяльності компанії-оператора представлена на рис. 4;

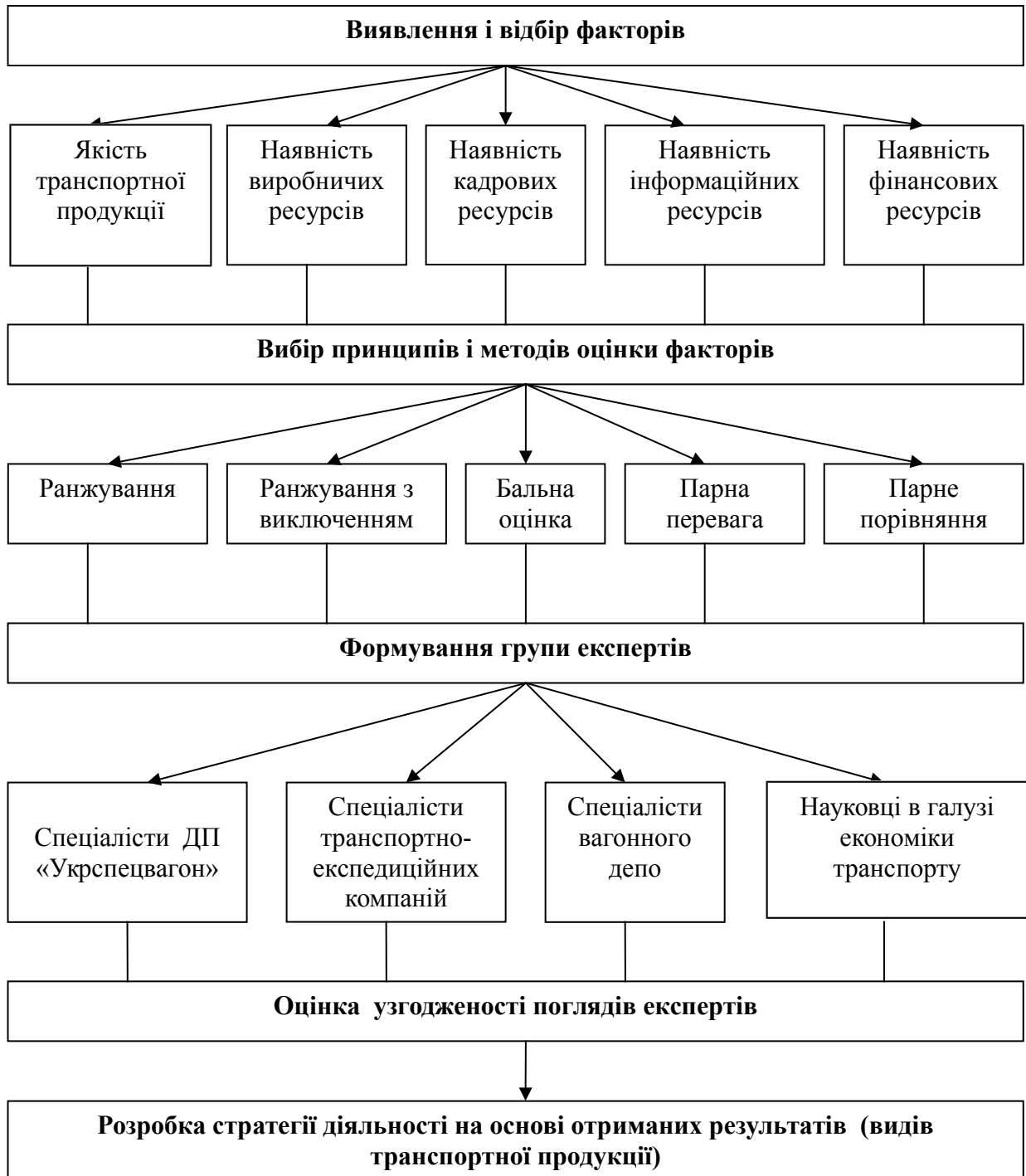


Рис. 4. Структура дослідження видів транспортної продукції для діяльності компанії-оператора з використанням експертних оцінок

2) комерційна оцінка попиту на транспортну продукцію компанії-оператора проводиться за допомогою поглибленого аналізу попиту з використанням морфологічного методу на основі матриці „аналізу індивідуальних потреб”, що містять ряд класифікаційних ознак. На цьому етапі оцінки за матрицею уточнюється ранжирований ряд транспортних послуг, сформованих на попередньому етапі, шляхом виключення з нього послуг, що є неприйнятними за умовами, що аналізуються;

3) дослідження стану і перспектив розвитку ринків, що є предметом інтересу компаній-операторів, пропонується здійснювати на основі регресного аналізу. Для

цього необхідно: провести аналіз сучасного стану реальної ємкості ринку, що є предметом інтересу компанії-оператора на основі вивчення статистичних даних; дослідити основні фактори, що впливають на ємкість ринку, використовуючи моделі факторного аналізу;

4) визначення відповідності фінансових ресурсів компанії (Φ) можливостям ефективної роботи на обраних ринках. Для цього проводиться визначення виробничних витрат на одиницю кожного i -го виду транспортної продукції для кожного r -го ринку з числа обраних на попередніх етапах (B_{ir}^{sup}). Розраховуються витрати, що пов'язані з перевезеннями та послугами, у вигляді коефіцієнту до собівартості k_{gir} . Порівнюються фінансові можливості компанії-оператора і потреби в коштах, що необхідні для реалізації роботи на обраних ринках:

$$\sum_{r=1}^p \sum_{i=1}^n N_{ir} B_{ir}^{sup} k_{gir} \leq \Phi. \quad (2)$$

На основі результатів фінансової оцінки обираються види транспортної продукції і відповідні ринки для розгортання діяльності компанії. Схематично етапи визначення стратегії діяльності компанії-оператора представлені на рис. 5.

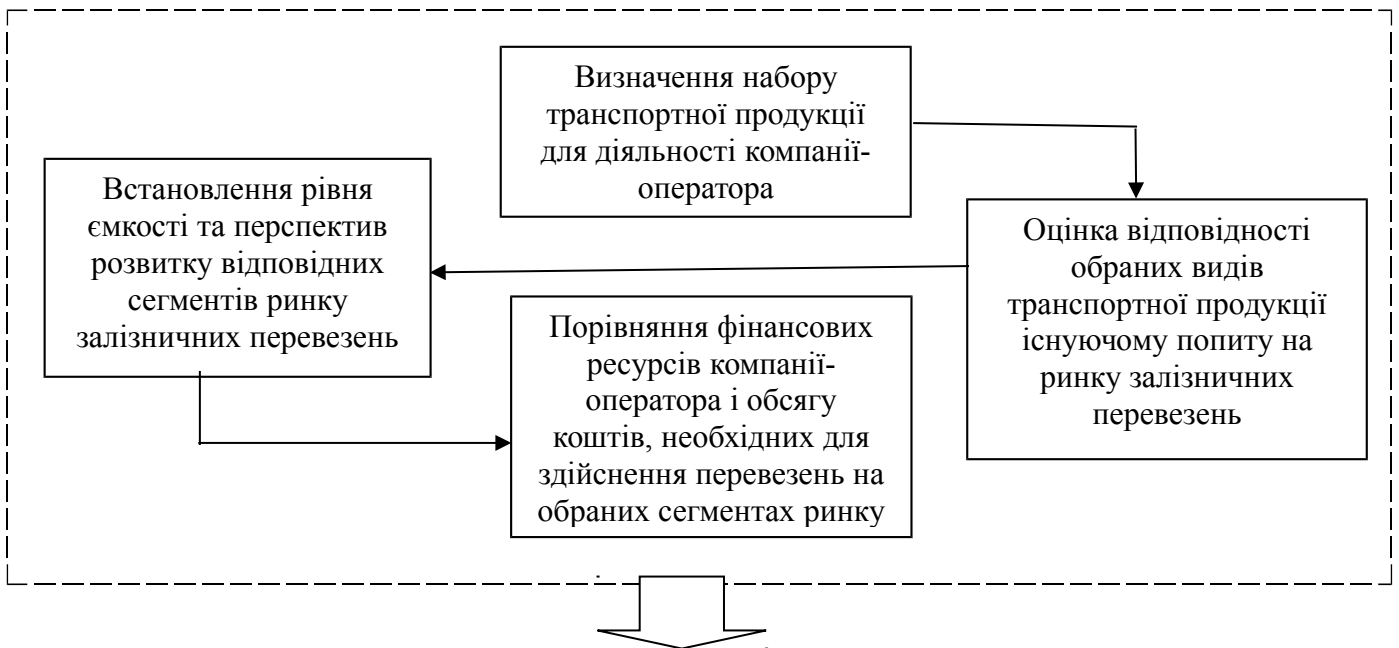


Рис. 5. Етапи визначення стратегії діяльності компаній-операторів різних форм власності

Економічний ефект від впровадження підходу до визначення стратегії діяльності компанії-оператора на ДП «Укрспецвагон» в період 2006-2007 рр. складає 50 тис. грн., подальше впровадження пропозицій має забезпечити отримання значно більшого економічного ефекту.

ВИСНОВКИ

Результати дисертаційного дослідження в сукупності вирішують наукову задачу удосконалення економічного механізму трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі та розвитку системи

Обрання стратегії діяльності компанії-оператора на ринку залізничних перевезень

компаній-операторів рухомого складу різних форм власності. Основні результати дисертаційної роботи, виконані автором в межах поставленої мети та задач, представлені у вигляді розроблених нових теоретико-методичних положень та підходів, які полягають у наступному.

1. Встановлено, що у сучасній українській економіці при здійсненні перетворень в сфері власності переважає юридична, а не економічна методологія. Зовнішня форма трансформації відносин власності не враховує реальні соціально-економічні процеси у виробництві і привласненні, тобто не відповідає економічному змісту. Саме тому, однією з важливих передумов успішної трансформації власності на залізничному транспорті є виявлення економічної сутності відносин власності та проблем, що стримують ефективний розвиток відносин власності та процесів її трансформації. У дисертації дістала подальшої розробки класифікація форм власності в Україні, що базується на двох основних формах власності – державній і приватній.

2. У дисертаційному дослідженні доведено, що трансформація відносин власності повинна бути спрямована на збалансування різних форм власності в державі і її глибинний зміст полягає не в номінальній зміні форми власності, а в економічному обґрунтуванні поділу господарських процесів серед адекватних суб'єктів ринку. Ефективний розвиток відносин власності забезпечується, в першу чергу, не кардинальною зміною форми власності підприємства, а перебудовою внутрішнього механізму діяльності об'єкту власності на основі забезпечення відповідності речовинних факторів виробництва характеристикам створюваного продукту, що користується попитом на ринку, належного професійного рівня працівників, економічно обґрунтованої організації і керування виробництвом.

3. Проведене дослідження реформування, розвитку конкуренції і приватного сектору на залізничному транспорті в зарубіжних країнах переконливо доводить, що даний процес носить інтернаціональний характер. Аналіз реформ, що здійснюються в зарубіжних країнах дозволив виявити спільні риси: підвищення економічної ефективності діяльності залізничного транспорту було досягнуте за рахунок зниження ролі держави в сфері економіки, фінансів, тарифної і інвестиційної політики та розвитку конкуренції в галузі.

4. Специфіка залізничного транспорту України полягає в тому, що при відносно високих техніко-економічних показниках роботи галузі має місце низький рівень якості транспортного обслуговування споживачів транспортної продукції. Однією з причин є висока ступінь монополізації ринку залізничних перевезень. З метою покращення ефективності роботи залізничного транспорту у відповідності з Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту пропонується створення реального конкурентного середовища на ринку транспортних послуг. Розвиток конкуренції неможливий без процесів трансформації відносин власності, державно-приватного співробітництва, створення приватних транспортних підприємств. Одними з таких приватних підприємств є компанії-оператори рухомого складу, які за своєю сутністю є дієвим механізмом пошуку нових форм господарювання і ефективного управління ресурсами.

5. У розвитку економічної діяльності компаній-операторів різних форм власності особлива увага має приділятися організаційно-правовому забезпеченню їх

функціонування. Звертається увага на необхідний комплекс економічних, управлінських та нормативно-правових заходів, що мають визначити статус операторської компанії і забезпечити принцип недискримінаційного доступу компаній-операторів різних форм власності до інфраструктури залізничного транспорту.

6. У результаті проведеного дисертаційного дослідження були встановлені економічні передумови позиціонування компаній-операторів рухомого складу різних форм власності з метою реального покращення перевізного процесу та задоволення потреб вантажовласників в перевезеннях і додаткових послугах. Доведена економічна ефективність функціонування таких суб'єктів транспортного ринку як компанії-оператори рухомого складу.

7. При побудові взаємовідносин державних і приватних транспортних підприємств залізничної сфери важливим є вибір економічно обґрунтованого та юридично забезпеченого варіанту транспортно-господарської діяльності на основі запропонованої систематизації форм та видів державно-приватного співробітництва. Обрання конкретної форми та виду рекомендується проводити керуючись факторами, що викладені в дослідженні.

8. Для визначення стратегії діяльності операторської компанії рухомого складу запропонований методичний підхід, що базується на методах прогнозу, статистичних методах і методах ймовірності. Визначення потреби в транспортній продукції певного виду проводиться за методикою обрання та оцінки тих транспортних ринків перевезень та послуг, на яких можна успішно функціонувати при наявних виробничних потужностях компанії-оператора, і перш за все, наявного власного та орендованого рухомого складу. Визначення стратегії діяльності компанії-оператора рухомого складу на основі запропонованого методичного підходу дозволяє також врахувати і дослідити стан та перспективи розвитку ринків, що є предметом інтересу компаній-операторів та відповідність фінансових ресурсів операторської компанії можливостям ефективної роботи на обраних ринках. Впровадження результатів дослідження на транспортному підприємстві УДЦ „Укрспецвагон”, що є оператором вантажних перевезень довели економічну доцільність використання запропонованого підходу щодо визначення стратегії діяльності компанії-оператора на ринку залізничних перевезень України. Вказаний підхід пропонується для застосування на транспортних підприємствах різних форм власності, що здійснюють вантажні перевезення.

10. Розроблені в дисертаційному дослідженні науково-теоретичні положення, підходи та рекомендації можуть бути використані при проведенні економічних досліджень на залізницях України, прийнятті управлінських рішень на транспортних підприємствах і враховані при проведенні реформування залізничного транспорту України. Вони впроваджені в практичну діяльність підприємств залізничного транспорту та використовуються в навчальному процесі при підготовці спеціалістів і магістрів у сфері економіки транспорту та управління процесами перевезень (акти впровадження від 29.05.2007 р., 5.06.2007 р., 3.09.2007 р.).

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових виданнях, визнаних ВАК спеціалізованими з економічних наук:

1. Череватенко О.М. Економічні та організаційні аспекти державно-приватного співробітництва у галузі залізничного транспорту / О.М. Череватенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2005.-№12.-С.165-169.

2. Дейнека О.Г. Економічні та правові питання реформування відносин власності і форм господарювання у галузі залізничного транспорту / О.Г. Дейнека, О.М. Череватенко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2006.- Випуск 10.- С.162-166.

3. Череватенко О.М. Конкурента складова діяльності операторських компаній – перевізників на національному транспортному ринку / О.М. Череватенко // Вісник Національного технічного університету „Харківський політехнічний інститут”.- 2006.- № 02(1).-С.253-256.

4. Череватенко О.М. Світові тенденції розвитку відносин власності на транспорті / О.М. Череватенко // Коммунальное хозяйство городов.-2006.-Выпуск 73.-С.271-276.

5. Дейнека О.Г. Економічні аспекти та передумови діяльності приватних компаній-операторів рухомого складу на залізницях України / О.Г. Дейнека, О.М. Череватенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2006.-№13.-С.143-147.

6. Череватенко О.М. Лібералізація доступу до інфраструктури в сфері природної монополії / О.М. Череватенко // Вісник Національного технічного університету „Харківський політехнічний інститут”.-2006.-№ 14(1).-С.127-129.

7. Череватенко О.М. Значення синергетики у процесі формування співвідношення форм власності в державі / О.М. Череватенко // Коммунальное хозяйство городов.-2007.-Выпуск 77.-С.213-218.

8. Череватенко О.М. Економічна діяльність операторських компаній - залізничних перевізників на конкурентному транспортному ринку / О.М. Череватенко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка».- 2007.- №579.-С.309-312.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

9. Череватенко О.М. Актуальні питання реформування відносин власності і форм господарювання у галузі залізничного транспорту / О.М. Череватенко // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей IV міжнар. наук. конф., 28-29 квіт. 2005 р. / М-во трансп. та зв'язку України, Держ. адмін. залізн. трансп. України [та ін.]. - Дніпропетровськ : рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2005.-С.154.

10. Череватенко О.М. Демонополізація залізничного транспорту і розвиток конкуренції в сфері залізничних перевезень у світлі трансформації відносин власності / О.М. Череватенко // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей V міжнар. наук. конф., 27-28 квіт. 2006 р. / М-во трансп. та зв'язку України, Держ. адмін. залізн. трансп. України [та ін.]. - Дніпропетровськ : рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2006.- С. 103-104.

11. Череватенко О.М. Роль операторських компаній - перевізників на конкурентному транспортному ринку залізничних перевезень / О.М. Череватенко // Управління інноваційним процесом в Україні: проблеми, перспективи, ризики : зб. тез доповідей між нар. наук. - практ. конф., 11-13 травня 2006 р. / М-во освіти і науки

України, Нац. універ. «Львівська політехніка» [та ін.]. – Львів : вид-во Нац. універ. «Львівська політехніка», 2006.- С.461.

12. Череватенко О.М. Глобалізаційний аспект трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі / О.М. Череватенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей на 2-й міжнар. наук. - практ. конф., 7-11 червня 2006 р. / М-во трансп. та зв'язку України, Укр. держ. акад. залізн. тр-ту. - Х. : УкрДАЗТ, 2006.- С.81-82. – (Вісник економіки транспорту і промисловості. Спецвип. : №14).

13. Череватенко О.М. Засади реформування залізничного транспорту України / О.М. Череватенко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы междунар. науч. – практ. конф., 20-22 июня 2006 г. / Гос. админ. железн. тр-та Украины, Киев. универ. эк. и техн. тр-ту [та ін.]. – К. : КУЕТТ, 2006.- С.208-210.

14. Череватенко О.М. Соціально-економічна значимість оцінки пропорцій державного і приватного секторів економіки / О.М. Череватенко // Экономика строительной отрасли на пути ее интеграции к синергетическим системам : материалы междунар. науч.-практ. конф., 17-19 окт. 2006 г. / М-во образ. и науки Украины, Гос. ком. Украины по вопросам ЖКХ [та ін.]. – Х. : ХНАГХ, 2006.- С.118.

15. Череватенко О.М. Розвиток конкурентного середовища на залізничному транспорті як на об'єкті природної монополії / О.М. Череватенко // Дослідження та оптимізація економічних процесів „Оптимум – 2006” : труди між нар. наук. - практ. конф., 23-24 лист. 2006 р. / М-во освіти і науки України, Навч. – метод. комісія з економіки і підприємництва [та ін.]. – Х. : НТУ «ХП», 2006.- С. 209.

16. Череватенко О.М. Досвід зарубіжних країн в сфері реформування залізничного транспорту / О.М. Череватенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей на 3-й міжнар. наук. - практ. конф., 4-10 червня 2007 р. / М-во трансп. та зв'язку України, Укр. держ. акад. залізн. тр-ту. - Х. : УкрДАЗТ, 2007.- С. 151-152. – (Вісник економіки транспорту і промисловості. Спецвип. : №18).

17. Череватенко О.М. Можливості застосування світового досвіду структурних перетворень в сфері залізничного транспорту на українських залізницях / О.М. Череватенко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы 2-й междунар. науч. - практ. конф., 19-22 июня 2007 г. / Гос. админ. железн. тр-та Украины, Киев. универ. эк. и техн. тр-ту [та ін.]. – К. : КУЕТТ, 2007.- С. 35-37.

АНОТАЦІЯ

Череватенко О.М. Економічний механізм трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах реформування галузі. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2008.

Дисертаційну роботу присвячено дослідженню теоретичних основ і методичних підходів до процесу трансформації відносин власності на залізничному транспорті в умовах становлення та розвитку системи компаній-операторів рухомого складу різних форм власності.

У дисертаційній роботі розкрито сутність відносин власності як економічної категорії та проблеми ефективного розвитку відносин власності в економіці України взагалі, і на залізничному транспорті, зокрема. У дослідженні виявлені тенденції трансформації відносин власності в різних державах, що мають місце в процесі реформування залізничного транспорту. Проведений аналіз сучасного економічного стану залізничного транспорту України. Здійснена прогностична оцінка економічної доцільності організаційно-інституційного відділення інфраструктури від перевізної діяльності. Виявлені економічні фактори, що впливають на ефективність діяльності компаній-операторів різних форм власності на українському транспортному ринку залізничних перевезень. Запропоновані заходи для забезпечення недискримінаційного доступу операторських компаній до інфраструктури залізничного транспорту. Систематизовано варіанти державно-приватного співробітництва. Розроблено підхід до визначення стратегії діяльності компаній-операторів різних форм власності на ринку транспортних послуг.

Ключові слова: власність, залізничний транспорт, компанія-оператор рухомого складу, трансформація, інфраструктура, транспортний ринок, державно-приватне співробітництво.

АННОТАЦІЯ

Череватенко О.М. Экономический механизм трансформации отношений собственности на железнодорожном транспорте в условиях реформирования отрасли. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена исследованию теоретических основ и методических подходов к процессу трансформации отношений собственности на железнодорожном транспорте в условиях становления и развития системы компаний-операторов подвижного состава разных форм собственности.

В исследовании проанализированы теоретические наработки по проблеме экономической сущности и трансформации отношений собственности. Выявлено, что факторами, обуславливающими выбор направления развития и модели трансформации отношений собственности, являются социально-экономические показатели, уровень развития рыночных отношений, уровень развития конкурентной среды, политические устремления правящих сил, организационно-правовое оформление отношений собственности. В работе определены основные аспекты экономической сущности отношений собственности, без учета которых невозможно проводить обоснованную целенаправленную политику в сфере трансформации отношений собственности. Исследованные экономические процессы в сфере трансформации отношений собственности в странах СНГ и Украины доказывают,

что основной целью трансформации отношений собственности должно быть повышение социальной эффективности преобразований, необходимо учитывать исторический процесс развития экономики государства и исходить из понимания целесообразности разумного соединения механизмов государственного и частного влияния.

Доказано, что трансформация отношений собственности должна быть направлена на сбалансирование разных форм собственности в государстве и прежде всего, не на кардинальную смену форм собственности, а на построение четкого механизма функционирования объектов собственности с учетом особенностей соответствующей отрасли экономики. Необходимо обеспечить реальное изменение организации экономических процессов в процессе трансформации отношений собственности. Хозяйственный механизм должен обеспечивать, с одной стороны, неприкосновенность, стабильность собственности, которая используется эффективно, с другой - переход хозяйственной власти к более эффективному собственнику.

Выявлены общие и специфические тенденции трансформации отношений собственности в разных государствах, которые имеют место в процессе реформирования железнодорожного транспорта. Основными векторами реформирования железнодорожного транспорта являются реструктуризация интегрированных железнодорожных предприятий, приватизация, предоставление доступа к инфраструктуре третьим лицам, введение платы за пользование инфраструктурой, создание условий для конкуренции, специализация работы железнодорожного транспорта по видам деятельности. Все способы реформирования железнодорожного транспорта и организации транспортной отрасли можно свести к двум базовым моделям функционирования железнодорожного транспорта: американской, которая ориентируется на частные дороги, и европейской, которая сочетает как государственное управление, так и частные железнодорожные компании и дороги.

Проанализировано современное экономическое состояние железнодорожного транспорта Украины и его роль в экономике государства. Сделана прогностическая оценка экономической целесообразности организационно - институционального отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности. Определены экономические факторы, которые влияют на эффективность деятельности компаний-операторов разных форм собственности на украинском транспортном рынке железнодорожных перевозок.

Предложены меры для обеспечения недискриминационного доступа операторских компаний к инфраструктуре железнодорожного транспорта. Систематизированы и усовершенствованы варианты государственно-частного сотрудничества. Приведены факторы, которые следует учитывать при выборе конкретного вида и формы государственно-частного сотрудничества для обеспечения экономически обоснованного и юридически обеспеченного варианта транспортно - хозяйственной деятельности. Обосновано, что важным фактором развития конкурентной среды в условиях трансформации отношений собственности на железнодорожном транспорте является становление и развитие системы компаний-операторов подвижного состава разных форм собственности. Основной

задачей операторских компаний должно стать наполнение рынка вагонами, обеспечение необходимого количества и качества транспортных услуг и организация скоординированной работы со всеми участниками железнодорожных перевозок.

Разработан методический подход к определению стратегии деятельности компаний-операторов разных форм собственности на рынке транспортных услуг. Сущностью подхода является определение объектов анализа, коммерческая оценка спроса на транспортную продукцию компании-оператора, исследование состояния и перспектив развития рынков транспортных услуг, которые являются предметом интереса компании, и определение соответствия финансовых ресурсов компании-оператора подвижного состава возможностям эффективной работы на выбранных рынках.

Ключевые слова: собственность, железнодорожный транспорт, компания-оператор подвижного состава, трансформация, инфраструктура, транспортный рынок, государственно-частное сотрудничество.

ANNOTATION

Cherevatenko O. The economic mechanism of transformation property relations on a railway transport in the conditions of reformation of industry. Manuscript.

The dissertation work on defending the candidate of economic sciences degree in speciality 08.00.04 - economy and management of the enterprises (due to the types of economic activities). Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkov, 2008.

Dissertation work is devoted research of theoretical bases and methodical approaches to the process of transformation of property relations on a railway transport in the conditions of becoming and development of the system of companies-operators of rolling stock of different patterns of ownership.

In dissertation work essence of property relations as an economic category and problem of effective development of property relations in the economy of Ukraine in general, and on a railway transport, in particular is exposed. In research the tendencies of transformation of property relations are discovered in the different states which take place in the process of reformation of railway transport. The analysis of modern economic position of railway transport of Ukraine is conducted. The prognostic estimation of economic advisability of organizationally separation of infrastructure and transportation activity is carried out. Economic factors which influence on efficiency of activity of companies-operators of different patterns of ownership at the Ukrainian transport market of transportations of railways are found out. Measures for providing of undiscriminatory access of companies of operators to the infrastructure of railway transport are offered. The variants of state-private partnership are systematized. Approach to determination of strategy of activity for companies-operators of different patterns of ownership at the transport services market is developed.

Keywords: property, railway transport, company-operator of rolling stock, transformation, infrastructure, transport market, state-private partnership.

ЧЕРЕВАТЕНКО ОЛЬГА МИКОЛАЇВНА

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ТРАНСФОРМАЦІЇ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ**

08.00.04 – економіка і управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Т.М. Омельченко

Підписано до друку 15.04.2008 р. Формат паперу 60x84 1/16.
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.
Наклад 100 прим. Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7

