

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**Маркова Інна Володимирівна**

УДК: 656.2.001.73:334.012.42

**ОРГАНІЗАЦІЙНО – ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління  
національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

**дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук**

**Харків – 2011**

Дисертацією є рукопис.

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

**Науковий керівник** – доктор економічних наук, доцент,  
**Колесникова Ніна Михайлівна**,  
Державний економіко - технологічний  
університет залізничного транспорту,  
проректор з науково – педагогічної роботи.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Бараш Юрій Савелійович**,  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту ім. акад. В.А. Лазаряна,  
завідувач кафедри обліку, аудиту та  
інтелектуальної власності;

кандидат економічних наук, доцент  
**Якименко Наталія Василівна**,  
Українська державна академія  
залізничного транспорту  
докторант кафедри економіки,  
організації і управління підприємством.

Захист відбудеться «14» жовтня 2011 р. о «13-00» год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 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 « 12 » вересня 2011 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Економічне зростання в Україні потребує подальшого розвитку базових галузей економіки, провідне місце серед яких належить залізничному транспорту. Ключова роль залізниць в забезпеченні внутрішніх та міждержавних транспортно-економічних зв'язків обумовлює необхідність підвищення їх організаційно-економічних можливостей, що вимагає розробки та запровадження ринково орієнтованих підходів до ведення господарської діяльності залізничного транспорту.

Монопольне положення залізниць на транспортному ринку унеможливує ефективне функціонування суб'єктів господарювання в ринковому середовищі, наслідком чого стає недоотримання прибутків, виникнення суперечностей з приводу привласнення доходів учасниками перевезень, ускладнення фінансового розмежування природно - монопольного та потенційно конкурентного секторів, що стримує процеси перетворення залізничного транспорту у ринково орієнтовану галузь.

Забезпечення конкурентоспроможності залізниць на транспортному ринку обумовлює необхідність проведення реформ, спрямованих на створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності залізничної галузі, впровадження комерційних відносин, розвитку внутрішньогалузевої та міжгалузевої ринкової конкуренції, доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності, скорочення експлуатаційних витрат та підвищення якості транспортних послуг.

Вагоме значення для сучасної науки і практики при розв'язанні проблем реформування залізничної галузі та її адаптації до роботи в ринковому середовищі мають здобутки видатних вчених: Ю. С. Бараша, М. В. Гненного, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, Г. М. Кірпи, Ю. Ф. Кулаєва, Н. М. Колесникової, М. В. Макаренка, В. І. Пасічника, Л. О. Позднякової, Є. М. Сича, Ю. М. Цветова, Н. В. Чебанової, Н.В. Якименко та багатьох інших науковців.

Окремі теоретико - практичні положення щодо комерціалізації залізниць знайшли відображення у роботах таких провідних вітчизняних та зарубіжних вчених і практиків, як І. М. Аксьонов, В. С. Верлока, Д. І. Ковальов, Т. А. Мукмінова, Б. М. Лапідус, О. Ю. Чередниченко та ін.

Незважаючи на значну кількість досліджень з реформування галузі, поки ще залишаються невирішеними задачі комерціалізації залізничного транспорту, без чого стає неможливим його адаптація до ринкового середовища. Це обумовлює та посилює актуальність обраної теми дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами і темами.** Дисертаційна робота пов'язана з тематикою роботи кафедри менеджмент на транспорті Української державної академії залізничного транспорту та одночасно є складовою частиною досліджень, проведених відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 рр. та Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р.

Наведені в дисертації основні результати і рекомендації розроблено

згідно з тематикою науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темами: «Удосконалення економічних взаємовідносин на залізницях України при реалізації Програми реструктуризації на залізничному транспорті» (2002 р., номер державної реєстрації 0103U003538), де особисто автором підготовлено розділ «Аналіз впровадження комерційних відносин на європейських залізницях», а також «Методичні рекомендації по визначенню собівартості вантажних перевезень» (2002 - 2003 рр., номер державної реєстрації 0103U003535), де особисто здобувачем виконано розділ «Розробка методичних підходів до визначення собівартості вантажних перевезень у вагонах операторів перевезень».

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування та розробка теоретичних і методичних підходів до розвитку організаційно – економічних основ комерціалізації залізничного транспорту України.

Досягнення мети дослідження зумовило необхідність постановлення і вирішення таких задач:

- проаналізувати тенденції розвитку залізничного транспорту та перспективи його комерціалізації;
- дослідити роль комерціалізації у створенні ринково орієнтованої залізничної галузі;
- доповнити основні фактори ефективної комерціалізації залізниць країни;
- удосконалити принципи комерціалізації залізничного транспорту в умовах активізації міжгалузевої конкуренції;
- запропонувати сучасний підхід до комерціалізації залізничного комплексу;
- розкрити умови ефективної комерціалізації залізниць на сучасному етапі економічного розвитку;
- обґрунтувати складові організаційно-економічного механізму комерціалізації залізниць країни;
- оцінити економічну ефективність комерціалізації залізничного транспорту.

**Об'єктом дослідження** є процеси комерціалізації залізничного транспорту в умовах адаптації до динамічного ринкового середовища.

**Предметом дослідження** виступає сукупність принципів, методів та способів комерціалізації залізниць країни як підґрунтя створення ринково орієнтованої конкурентоспроможної залізничної галузі.

**Методи дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дослідження стали *діалектичний метод пізнання* – для формування передумов комерціалізації залізничної галузі країни; *принципи системного аналізу* - для виявлення пріоритетних умов функціонування суб'єктів господарювання системи залізничних перевезень; *методи статистичної обробки і аналізу інформації* – для оцінки витрат суб'єктів господарювання; *фундаментальні положення економічної теорії* - для уточнення змісту поняття «комерціалізація

залізниць», обґрунтування поняття «організаційно – економічний механізм комерціалізації залізничної галузі»; *закони суспільного розвитку* – для обґрунтування принципів комерціалізації залізниць, *системний підхід* - для обґрунтування пріоритетно – партнерського підходу до комерціалізації залізничного транспорту; *структурний і функціональний підходи* – для дослідження структурно – функціональних зв'язків у системі залізничних перевезень; *графічний метод* - для наочного ілюстрування явищ, процесів та закономірностей, що досліджуються.

Інформаційну базу дисертаційного дослідження склали: законодавчі та нормативні акти України, дані державних органів статистики України, статистична база даних Міністерства інфраструктури України, Укрзалізниця та залізниць України, публікації вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців галузі, матеріали науково – практичних конференцій, результати наукових досліджень, в тому числі і ті, що виконувались за участю здобувача та інші джерела.

**Наукова новизна одержаних результатів** дисертаційного дослідження полягає в наступному:

***удосконалено:***

- визначення економічного поняття «комерціалізація залізничного транспорту», яке, на відміну від існуючого, полягає у реалізації системи заходів, спрямованих на реформування господарської діяльності залізничного транспорту та його адаптації до роботи в ринкових умовах, що дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;

- методичні підходи до визначення умов залучення приватних інвестицій, спрямованих на розвиток інноваційних заходів на залізничному транспорті за рахунок встановлення функцій держави та приватних структур в умовах реалізації державно – приватного партнерства;

- принципи комерціалізації (самофінансування, самостійне визначення рівня якості послуг, самостійне використання отриманого прибутку та ін.), розвинені за рахунок врахування об'єктивних економічних законів, застосування яких підвищує ефективність реформування залізничної галузі та її адаптацію до ринкового середовища;

- системний підхід до обґрунтування структури, функцій, економічних важелів організаційно - економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, що базується на існуючих структурно – функціональних господарських зв'язках всіх суб'єктів залізничних перевезень, та, на відміну від діючого, враховує фактори комерціалізації, що є підґрунтям економічно обґрунтованого визначення витрат і формування доходів учасників перевезень, сприяє подоланню економічних суперечностей, фінансовому розмежуванню природно - монопольного та потенційно конкурентного секторів;

***набуло подальшого розвитку:***

- пріоритетно - партнерський підхід до комерціалізації залізничного транспорту за рахунок залучення приватних інвестицій в розвиток залізничної

галузі України, який реалізується на умовах державно-приватного партнерства та делегування ряду повноважень приватному сектору при збереженні ключової ролі держави в забезпеченні безперервного перевізного процесу;

- визначальні сприяючі та стримуючі фактори комерціалізації залізничного комплексу України, урахування яких відкриває можливість запровадженню ефективної перебудови всього господарського механізму і забезпечує адаптацію залізниць до посилення конкуренції на ринку транспортних послуг;

- оцінка ефективності організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничної галузі, заснована на сукупності показників реалізації пріоритетно – партнерського підходу, які дають поштовх для розвитку підприємництва у залізничній галузі, активізації процесів інноваційно – інвестиційного відтворення, більш якісному задоволенню потреб національної економіки в перевезеннях.

**Обґрунтованість і достовірність результатів дослідження.** Одержані наукові положення, висновки і рекомендації є достовірними, що підтверджується обґрунтованим використанням загальноприйнятих методів системного аналізу, статистичних методів обробки інформації, економічного моделювання та прогнозування у сфері економіки, а також положеннями законодавчої і нормативної бази. Результати розрахунків ґрунтуються на оперативних та статистичних даних.

Обґрунтованість і достовірність наукових положень, висновків та рекомендацій підтверджується висвітленням у відкритих публікаціях, доповідях і тезах науково-практичних конференцій.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в розробці конкретних науково - практичних рекомендацій щодо забезпечення пріоритетно – партнерського підходу до комерціалізації залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку, а саме: впровадженні організаційно – економічного механізму комерціалізації, створеного за рахунок залучення приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства. Це створює умови для перетворення залізничного транспорту на ринково орієнтовану конкурентоспроможну залізничну галузь, здатну інтегруватися в загальноєвропейську транспортну мережу.

Результати дослідження, розроблені рекомендації набули практичного використання: в Державній адміністрації залізничного транспорту України при вирішенні задач щодо підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту в ринкових умовах (Акт про впровадження від 03.06.2011), Південній залізниці (Акт про впровадження від 30.05.2011), в учбовому процесі Інституту перепідготовки та підвищення кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту», «Менеджмент пасажирських залізничних перевезень», «Менеджмент сервісного обслуговування» та виконанні дипломних робіт спеціалістів та кваліфікаційних робіт магістрів (Акт про впровадження від 01.06.2011), а також у навчальному

процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту»; «Ціноутворення і тарифи на залізничному транспорті», «Менеджмент сервісного обслуговування на транспорті» кафедрою «Менеджмент на транспорті» на факультеті «Економіка транспорту» та в дипломному проектуванні спеціалістів та магістрів спеціальності «Менеджмент організацій» (Акт про впровадження від 26.05.2011).

**Особистий внесок здобувача.** Основні висновки і результати наукових досліджень отримано автором особисто та знайшли віддзеркалення в опублікованих статтях. У наукових працях, які виконано в співавторстві, здобувачем запропоновано встановлення пріоритетів у визначенні ключової ролі держави або приватного сектору для впровадження механізму державно – приватного партнерства на залізничному транспорті [6]; обґрунтовано впровадження механізму державно – приватного партнерства через залучення приватних інвестицій в усі види економічної діяльності залізничного транспорту [7]; визначено складові організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту [8].

**Апробація результатів дисертації.** Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися й обговорювалися на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних і науково-технічних конференціях у 2001 – 2011 рр., основні з них: «Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті», м. Харків (2001 р., 2005 р.); «Проблеми економіки транспорту», м. Дніпропетровськ (2002 р., 2003 р., 2005 р., 2006, 2010 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України», смт. Коктебель (2004 р., 2006 р., 2011 р.); «Проблеми і перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління», м. Київ, 2004 р.; «Сучасні проблеми науки і освіти», м. Харків, 2005 р.; «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті», м. Судак (2006 р., 2008 р.); «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті», інтернет - конференція, 2009 р.; «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте», м. Яремча, 2010 р. і науково – технічних конференціях Української державної академії залізничного транспорту у 2001 – 2011 рр.

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано 25 наукових робіт, у т.ч. 8 статей у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг публікацій 5,06 друк. арк., з них особисто автору належить 4,84 друк. арк.

**Структура і об'єм роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів основної частини, висновків, 4 додатків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 243 сторінки, що включає 2 таблиці та 10 рисунків, з яких 6 – на окремих сторінках; додатки займають 39 сторінок; список використаних джерел нараховує 183 найменування на 17 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету та головні завдання дисертаційної роботи, визначено об'єкт, предмет наукового дослідження, охарактеризовано наукову новизну, розкрито практичне значення отриманих результатів, ступінь і характер апробації.

У першому розділі «Комерціалізація як основа ефективного функціонування залізничного транспорту в ринкових умовах» узагальнено теоретичні підходи щодо визначення сутності і змісту комерціалізації залізничного транспорту; проведено аналіз теорії і практики комерціалізації залізниць світу; досліджено проблемоутворюючі фактори залізничної галузі України та визначено передумови її ефективною комерціалізації.

Теорія та практика комерціалізації залізниць світу свідчать, що для успішної адаптації залізничного транспорту до умов ринкової економіки та підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг необхідно, щоб залізниці функціонували за законами ринку. В умовах активізації конкуренції на ринку транспортних послуг кожний господарчий суб'єкт ставить за мету своєї діяльності максимізацію прибутку. Між тим, структурні підрозділи залізничного транспорту країни, які в теперішній час не є юридичними особами, не вмотивовані щодо отримання залізницями максимального прибутку, хоча діяльність кожного з них спрямована на забезпечення єдиного перевізного процесу. У зв'язку з цим виникає необхідність перебудови внутрішньої структури залізничного транспорту з урахуванням сучасних вимог ринку.

Аналіз фінансових результатів роботи залізничного транспорту за 2006 – 2010 рр. показав, що вантажні перевезення є прибутковими (рис.1). Перевезення ж пасажирів у міжнародному сполученні, починаючи з 2007 р. є прибутковими, а у внутрішньодержавному (крім приміського) та приміському сполученнях залишаються збитковими, причому збитки від цих перевезень постійно зростають (табл. 1), що унеможливорює оновлення матеріально – технічної бази залізничного транспорту навіть на рівні простого відтворення.

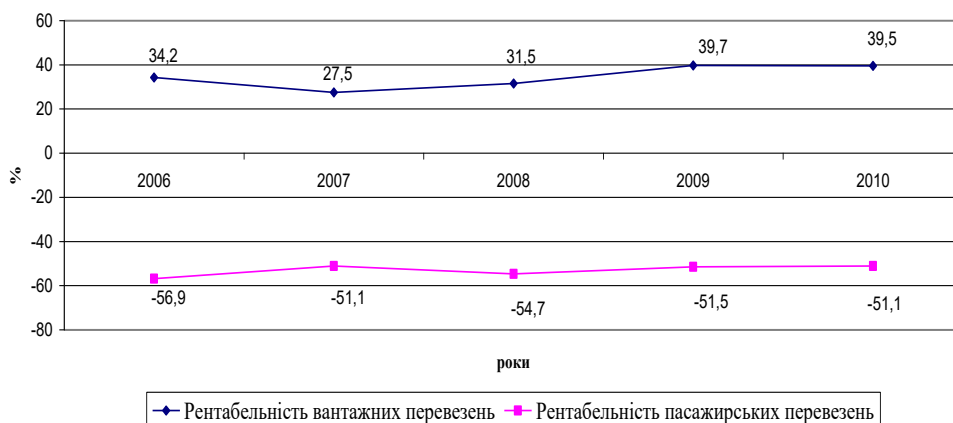


Рис. 1. Рентабельність вантажних та пасажирських перевезень у 2006 – 2010 рр.



Нові можливості розкриття потенціалу залізничного транспорту України пов'язані з реформуванням галузі, в процесі якого відбувається фінансове виокремлення природно - монопольного і потенційно конкурентного секторів, що вимагає, перш за все, комерціалізації залізничного транспорту. Уточнення економічного змісту комерціалізації дозволяє розглядати її як систему заходів,

Таблиця 1

Динаміка доходів, витрат та відсоток покриття витрат доходами від пасажирських перевезень за видами сполучень у 2006 – 2010 рр.

Показники	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Доходи від пасажирських перевезень, тис. грн.:</b>	1038400	1413330	1783857	2475323	2734286
- у міжнародному сполученні					
- у внутрішньодержавному сполученні	1238431	1541359	1887335	2043952	2298064
- у приміському сполученні	207107	241757	306602	362104	378721
<b>Витрати від пасажирських перевезень, тис. грн.:</b>	1122908	1330054	1699854	1656972	1744575
- у міжнародному сполученні					
- у внутрішньодержавному сполученні	3211882	3676495	4905019	5472206	6105102
- у приміському сполученні	1430846	1527296	2178038	2940164	3218037
<b>Відсоток покриття витрат:</b>	92,5	106,3	104,9	123,4	156,7
- у міжнародному сполученні					
- у внутрішньодержавному сполученні	38,6	41,9	38,5	37,4	37,6
- у приміському сполученні	14,5	15,8	14,1	12,3	11,8

спрямованих на демонополізацію залізничної галузі та її адаптацію до роботи в ринкових умовах шляхом широкого використання комерційних відносин, розширення самостійності у прийнятті управлінських рішень і відповідальності за результати роботи з метою залучення додаткових інвестиційних ресурсів і отримання максимального прибутку, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг.

У другому розділі «Науково-практичні підходи до комерціалізації залізничного комплексу» розкрита рольова участь комерціалізації у створенні ринково орієнтованої залізничної галузі.

Нині діяльність структурних підрозділів залізниць не спрямована на отримання максимальних прибутків, оскільки вони фінансуються здебільшого за кошторисом витрат, що суперечить суті ринкових взаємовідносин. Тому виникає потреба адаптувати внутрішню структуру залізничного транспорту до змін ринкового середовища. Чітке визначення частки витрат, доходів і прибутку кожного підприємства – учасника перевізного процесу забезпечить прозорість фінансових потоків у сфері залізничного транспорту і зацікавленість кожного окремого підприємства в підвищенні ефективності своєї діяльності.

Дослідження факторів комерціалізації залізничного транспорту дозволило виявити стримуючі (недосконалість законодавчої бази, політична та економічна нестабільність в країні, тарифна політика, низька якість послуг, недостатня інноваційність перевезень, несприятливий інвестиційний клімат, непрозорість фінансових потоків, зношеність матеріально – технічної бази, обмеженість внутрішньогалузевої конкуренції) та сприяючі фактори (конкуренція з боку інших видів транспорту, інтеграція залізничного транспорту в загальноєвропейську транспортну мережу), що обумовило необхідність обґрунтування основних принципів комерціалізації: самофінансування, самостійне прийняття рішень про ціноутворення (в рамках діючого законодавства), самостійне визначення рівня якості послуг, розробка власних інвестиційних програм на комерційних засадах, самостійне використання отриманого прибутку тощо. Крім того, інтеграційні процеси, які розгортаються на європейському континенті, обумовлюють необхідність забезпечення вільного доступу до користування залізничною інфраструктурою всім незалежним перевізникам, що вимагає демонополізації залізничної галузі та комплексного оновлення і модернізації матеріально – технічної бази залізниць. У зв'язку з цим базисом комерціалізації залізниць країни має бути пріоритетно – партнерський підхід (рис. 2), суть якого полягає у залученні приватних інвестицій в розвиток залізничного транспорту на умовах державно-приватного партнерства та делегування ряду повноважень приватному сектору при збереженні ключової ролі держави в забезпеченні безперебійного перевізного процесу.

Поєднання бюджетних та небюджетних джерел інвестування стає умовою ефективного реформування галузі та її адаптації до ринкового середовища.

**У третьому розділі «Організаційно-економічний механізм комерціалізації залізничного транспорту»** розкрито особливості та умови ефективного функціонування організаційно – економічного механізму комерціалізації як основи перетворення залізничного транспорту на ринково орієнтовану конкурентоспроможну галузь. Відповідно до цього обґрунтовано мету створення організаційно – економічного механізму комерціалізації, його структуру, основні функції та економічні важелі, що базуються на використанні існуючих структурно – функціональних зв'язків суб'єктів господарювання (рис. 3), виділено функції державних органів управління в межах державно – приватного партнерства для подальшого розвитку соціально значимих пасажирських перевезень, вантажних перевезень, збільшення парку власних вагонів, модернізації об'єктів інфраструктури, створення умов для використання власних магістральних локомотивів, розвитку конкуренції у сфері ремонту рухомого складу тощо.

Умовами ефективного функціонування організаційно – економічного механізму комерціалізації є запобігання монополістичним тенденціям у сфері експлуатації, встановлення пріоритетів при визначенні ключової ролі держави або приватних структур для забезпечення певних видів економічної діяльності, визначення їх функцій, зобов'язань, повноважень, розподіл ризиків, економічно

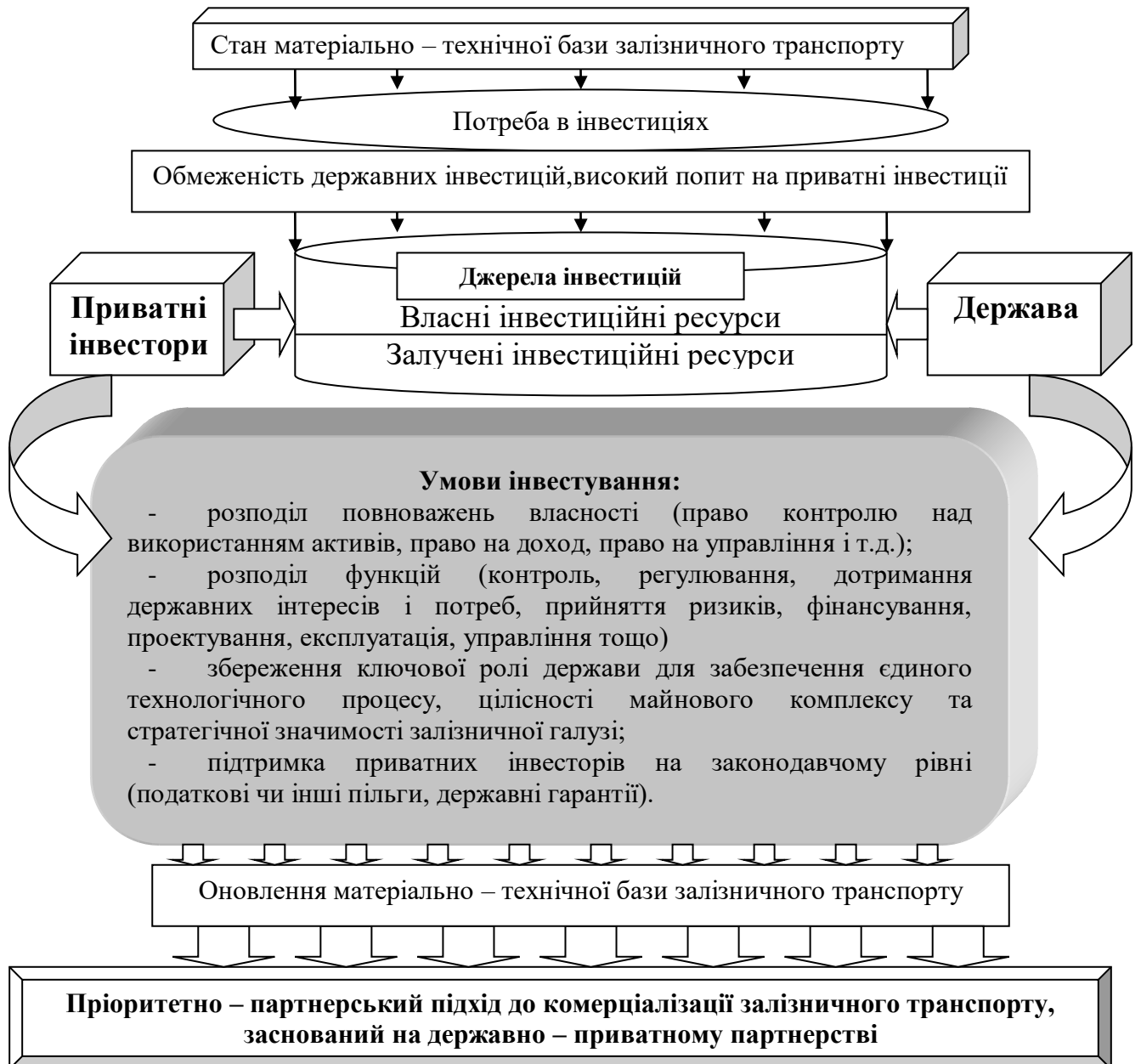


Рис. 2. Обґрунтування пріоритетно – партнерського підходу до комерціалізації залізничного транспорту України

обґрунтований розподіл витрат та формування доходів операторів вантажних перевезень, операторів пасажирських перевезень, власника інфраструктури, компаній з ремонту об'єктів інфраструктури, компаній з ремонту вантажних вагонів, компаній з ремонту пасажирських вагонів, власника магістральних та маневрових локомотивів, компаній з ремонту локомотивів. Запропонована структура організаційно – економічного механізму забезпечує прозорість витрат, що сприяє подоланню економічних суперечностей, розвитку форм, принципів і методів фінансового виокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності.

Економічна ефективність організаційно – економічного механізму комерціалізації виявляється у перевізників, користувачів транспортних послуг

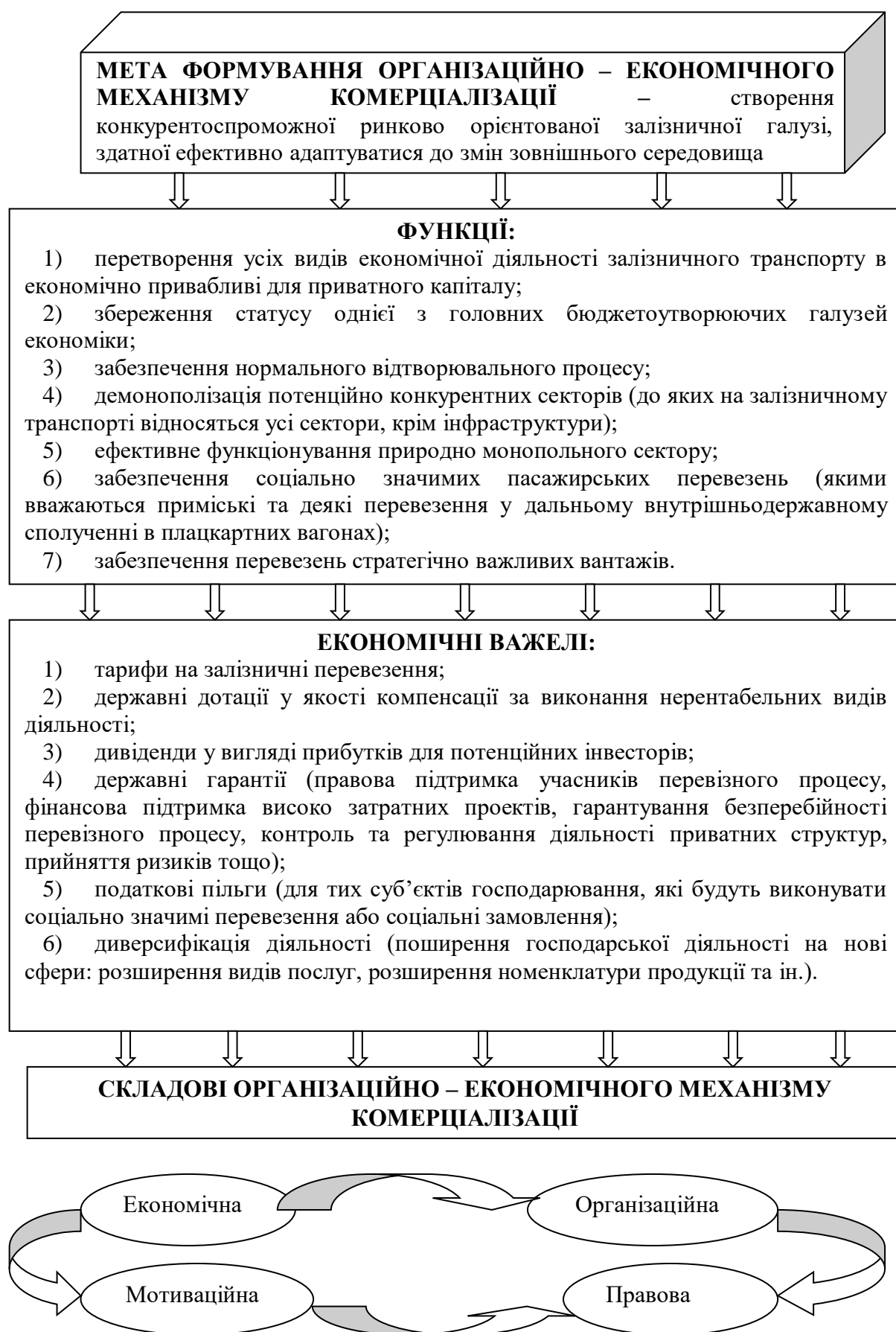


Рис. 3. Обґрунтування складових організаційно – економічного механізму комерціалізації

та держави. Впровадження цього механізму в практику залізничного транспорту дозволяє забезпечити прозорість фінансових потоків, завдяки чому мінімізується можливість привласнення економічно необґрунтованих доходів учасниками залізничних перевезень, розвиток підприємництва у залізничній галузі стає більш прогнозованим, що призводить до активізації конкуренції в сфері експлуатації та підвищенню інвестиційної привабливості залізничного транспорту. В сукупності це сприяє розвитку різних форм власності всередині залізничної галузі, активізації процесів інноваційно – інвестиційного відтворення, більш якісному задоволенню потреб національної економіки в перевезеннях.

Ефективність запропонованого механізму комерціалізації на народно - господарському рівні виявляється у збільшенні прибутків усіх суб'єктів господарювання системи залізничних перевезень через залучення додаткових обсягів перевезення завдяки розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; у підвищенні інвестиційної привабливості залізничної галузі через надходження приватних інвестицій, що сприятиме оновленню матеріально – технічної бази залізниць, підвищенню якості послуг, розвитку конкуренції у сфері експлуатації та виконання ремонтних робіт, створенню нових суб'єктів різних форм власності; у підвищенні ефективності взаємодії держави та бізнесу завдяки узгодженню інтересів і забезпечення рівноправних відносин учасників державно – приватного партнерства в межах реалізації державних програм реформування залізничного транспорту.

Показником, що відображає інвестиційну привабливість залізничного транспорту виступає коефіцієнт інвестиційної привабливості:

$$K_{инв} = \frac{\Delta I_{прив}}{I} \quad (1)$$

де  $\Delta I_{прив}$  – обсяг приватних інвестицій, спрямованих на розвиток залізничного транспорту;

$I$  – загальний обсяг інвестицій, що потребує залізничний транспорт.

Показником, що відбиває бюджетну ефективність, є зростання доходних надходжень до державного бюджету країни:

$$\Delta D_{бюд} = \alpha_{бюд} \Delta П \quad (2)$$

де  $\Delta D_{бюд}$  - додаткові доходні надходження, отримані внаслідок залучення коштів приватних інвесторів;

$\alpha_{бюд}$  - частка, що визначає величину податку на прибуток (згідно з чинним законодавством  $\alpha_{бюд} = 0,23$ );

$\Delta П$  - додатковий прибуток, отриманий за рахунок приватних інвестицій.

Комерційну ефективність запропоновано оцінювати через показник, що характеризує віддачу від інвестицій:

$$I_{від} = \frac{\Delta D^{інв}}{I} * T_{інв}, \quad (3)$$

де  $\Delta D^{інв}$  - щорічні додаткові доходи, отримані за рахунок вкладених інвестицій;

$I$  – обсяг приватних інвестицій в інноваційний проект;

$T_{інв}$  - кількість років у життєвому циклі інновації.

Ефективність механізму комерціалізації, заснованому на державно – приватному партнерстві виявляється у створенні таких умов господарювання, за яких на залізничному транспорті зазнають розвитку відносини економічної власності та продуктивні сили, що зумовлює перетворення залізничної галузі на ринково орієнтовану систему, здатну ефективно функціонувати та розвиватися в умовах посилення міжгалузевої конкуренції.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі розроблено та науково обґрунтовано теоретичні, методичні та прикладні аспекти вирішення науково – практичної задачі: обґрунтування та розробка теоретичних і методичних підходів до забезпечення організаційно – економічних основ комерціалізації залізничного транспорту України, яка слугує базисом трансформації залізниць у ринково орієнтовану конкурентоспроможну галузь національної економіки. Найбільш суттєвими результатами дослідження є наступні:

1. Узагальнення моделей реформування провідних залізниць світу показало, що в процесі становлення та розвитку організаційно – економічних основ комерціалізації залізничного транспорту ключові завдання з підвищення економічної ефективності роботи залізничної галузі у різних країнах полягали у відокремленні експлуатаційної діяльності від інфраструктури; наданні залізницям можливості функціонувати як комерційним підприємствам; розвитку конкуренції в межах залізничної галузі; залученні зовнішніх інвестицій для оновлення матеріально – технічної бази; скороченні державних дотацій; усуненні перехресного субсидування збиткових видів діяльності за рахунок рентабельних та ін.

2. Дослідження проблемоутворюючих факторів роботи залізниць країни дозволило дійти висновку, що подальший розвиток залізничної галузі можливий завдяки реформуванню, в ході якого відбувається демонополізація потенційно конкурентного сектору, широке впровадження комерційних відносин. Рольова участь у цих процесах належить комерціалізації.

3. Складовою частиною подальшого реформування повинна стати комерціалізація, яка спричинює зміну взаємовідносин підприємств залізничного транспорту з державою та усередині залізничної галузі з можливою трансформацією форм власності та пристосування цих підприємств

до роботи в ринкових умовах шляхом широкого використання комерційних відносин, сприяє розширенню самостійності у прийнятті управлінських рішень і відповідальності за результати роботи.

4. Виявлено визначальні сприяючі та стримуючі фактори комерціалізації, урахування яких відкриває можливість запровадженню ефективної перебудови всього господарського механізму і забезпечує адаптацію залізниць до посилення конкуренції на ринку транспортних послуг.

5. Обґрунтовано основні принципи комерціалізації (самофінансування, самостійне визначення рівня якості послуг, самостійне використання отриманого прибутку та ін.), застосування яких сприяє підвищенню ефективності господарського механізму залізничного транспорту в ринкових умовах.

6. Доведено, що базисом комерціалізації залізничного транспорту має бути пріоритетно – партнерський підхід, суть якого полягає у залученні приватних інвестицій в розвиток залізничного транспорту на умовах державно-приватного партнерства та делегування ряду повноважень приватному сектору при збереженні ключової ролі держави в забезпеченні безперебійного перевізного процесу, що дозволить в умовах обмеження державних інвестиційних коштів підвищити ефективність роботи залізничного комплексу.

7. Запропоновано структуру організаційно – економічного механізму комерціалізації залізниць країни, яка забезпечує прозорість витрат, що сприяє подоланню економічних суперечностей, розвитку форм, принципів і методів фінансового виокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності.

8. Обґрунтовано складові організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, визначено його мету, функції та економічні важелі, що в теоретичному осмисленні процесу комерціалізації призводить до більш глибокого пізнання процесів господарювання суб'єктів залізничних перевезень, розкриває структурно - функціональні зв'язки між учасниками перевізного процесу та сприяє подальшому розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень.

9. Економічна ефективність запропонованого механізму комерціалізації полягає у зростанні прибутковості суб'єктів залізничного транспорту завдяки залученню додаткових обсягів перевезень внаслідок розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; у підвищенні інвестиційної привабливості залізничної галузі, яка виявиться у збільшенні інвестиційних надходжень та створенні фінансових умов для оновлення матеріально – технічної бази залізниць, що сприятиме підвищенню якості послуг, розвитку конкуренції у сфері експлуатації та виконання ремонтних робіт, створенню нових суб'єктів різних форм власності; у зростанні доходних надходжень до державного бюджету країни.

Сукупність отриманих результатів та рекомендацій є науково-практичною базою формування системи управління економічною діяльністю залізничного транспорту на основі комерціалізації як необхідної умови його демонополізації та інтеграції до європейської транспортної мережі.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ, ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ***Статті у наукових фахових виданнях:*

1. Маркова І.В. До питання про розподіл експлуатаційних витрат між експлуатацією та інфраструктурою / І.В.Маркова // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. – Вип. 565. - Харк. нац. ун - т ім. В.Н. Каразіна, 2002. – С. 77 – 78.

2. Маркова І.В. Узагальнення світових тенденцій з реструктуризації та комерціалізації залізниць / І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту та промисловості (зб. наук. – практик. статей). – Харків: УкрДАЗТ, 2005. - №12. – С. 133 – 137.

3. Маркова І.В. Визначення принципів комерціалізації залізничного транспорту України / І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту та промисловості (зб. наук. – практик. статей). – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - №13. – С. 164 – 168.

4. Маркова І.В. Обґрунтування необхідності створення національного оператора вантажних залізничних перевезень / І.В. Маркова // Зб. наук. праць Київськ. ун - ту економіки і технологій транспорту. – Київ: КУЕТТ, 2006. - Випуск 8. – С. 84 – 87.

5. Маркова І.В. Фактори комерціалізації залізничного комплексу / І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту та промисловості (зб. наук. – практик. статей). – Харків: УкрДАЗТ, 2009, №26. – С. 29 – 31.

6. Колесникова Н.М. Пріоритетно – партнерський підхід до комерціалізації залізничної галузі / Н.М. Колесникова, І.В. Маркова // Зб. наук. праць Державного економіко – технологічного університету транспорту. – Київ, 2009. - Випуск 13. – С. 100 – 104.

7. Маркова І. В. Обґрунтування впровадження механізму державно – приватного партнерства на залізничному транспорті / І.В. Маркова, В.А. Волохов // Вісник економіки транспорту та промисловості (зб. наук. – практик. статей). – Харків: УкрДАЗТ, 2010. - №32. – С. 25 – 28.

8. Колесникова Н.М. Обґрунтування складових організаційно – економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту / Н.М. Колесникова, І.В. Маркова // Зб. наук. праць. Державного економіко – технологічного університету транспорту. – Київ, 2011. - №17. – С. 71 – 77.

*Статті у інших наукових виданнях:*

9. Маркова І.В. Основные направления коммерциализации железных дорог Украины / И.В. Маркова // Вісник економіки транспорту та промисловості (зб. наук. – практик. статей). – Харків: УкрДАЗТ, 2002. - №1. – С. 70 – 72.



*Тези наукових доповідей:*

10. Маркова І.В. Зарубіжний досвід комерціалізації залізничного транспорту / І.В.Маркова // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. - Харків: УкрДАЗТ, 2001. - №5. – С. 100.
11. Маркова І.В. Необхідність розподілу поточних витрат між експлуатацією та інфраструктурою / І.В.Маркова // Тези доп. II між нар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: Рекламно - видавн. відділ ДПТУ. - 2003. – С. 79-80.
12. Маркова И.В. Учет эксплуатационных расходов по пассажирским перевозкам в условиях коммерциализации железных дорог / І.В.Маркова // Тези доп. III між нар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» – Д.: Рекламно-видавничий відділ ДПТУ, 2003. – С. 120 - 121.
13. Маркова І.В. До питання про реформування залізничного транспорту як природної монополії / І.В.Маркова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. - №7. - С.71.
14. Маркова І.В. Загальні передумови комерціалізації залізниць /І.В.Маркова // Тези доп. другої наук. – практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління»: В 2 ч. – Ч. 2: Економіка і управління. - К.: КУЕТТ, 2004. – С. 56 - 57.
15. Маркова І.В. Перспективи розвитку підприємництва на залізничному транспорті / І.В.Маркова // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Харків: УкрДАЗТ, 2005. - №5. – С. 128 - 129.
16. Маркова І.В. Дослідження загальних підходів до реформування залізниць провідних країн світу / І.В.Маркова // Тези доп. IV Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: Вид - во Дніпропетр. нац. ун - ту залізн. тр - ту ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – С. 89 - 90.
17. Маркова І.В. Об'єктивність розвитку конкурентних відносин на залізничному транспорті / І.В.Маркова // Сучасні проблеми науки та освіти. Матеріали 6-ї міждисц. наук. – практ. конф. – Харків: Харківській національний університет імені В.Н. Каразіна, 2005. – С. 54.
18. Маркова І.В. Передумови розподілу функцій державного та господарського управління на залізничному транспорті / І.В.Маркова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Междунар. науч. –практ. конф. – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 192-193.
19. Маркова І.В. Передумови створення національного оператора вантажних перевезень / І.В.Маркова // Тези доп. V міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» – Д: Вид -во Дніпропетр. нац. ун - ту залізн. тр - ту ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – С. 58 - 59.
20. Маркова І.В. Роль державного регулювання в управлінні залізничним транспортом в умовах ринкової економіки / І.В.Маркова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2006. - №14. – С. 23.
21. Маркова І.В. До питання про визначення сутності поняття «комерціалізація» / І.В.Маркова // Проблемы экономики и управления на

железнодорожном транспорте: Материалы III Междунар. научн. – практ. конф. – К.: КУЭТТ, 2008. – С. 126 - 128.

22. Маркова І.В. Необхідність застосування державно – приватного партнерства на залізничному транспорті / І.В.Маркова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте. Интернет – конференція. – Режим доступу: //ekuzt2009.detut.edu.ua.

23. Маркова І.В. Державно – приватне партнерство як основа комерціалізації залізничного транспорту країни / І.В.Маркова // Тези доп. IX Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту». – Д.: Вид - во Дніпропетр. нац. ун - ту залізн. тр - ту імені акад. В. Лазаряна, 2010. – С. 136.

24. Маркова І.В. Формування механізму взаємодії підприємств залізничного транспорту на основі державно – приватного партнерства / І.В.Маркова // Матер. V Междунар. научн. – практ. конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». – Д.: Из - во Днепропетр. нац. ун - та ж.д. тр - та им. акад. В. Лазаряна, 2010. – С. 37 – 39.

25. Маркова І. В. Функції держави та приватних структур в межах державно – приватного партнерства на залізничному транспорті / І.В. Маркова // Вісник економіки транспорту та промисловості. Зб. тез VII наук. –практ. міжнар. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи». - Харків: УкрДАЗТ, 2011. - №34. – С. 50 – 51.

## АНОТАЦІЯ

**Маркова І.В. Організаційно – економічні основи комерціалізації залізничного транспорту України. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, 2011.

Дисертація присвячена дослідженню теоретичних та методичних підходів до комерціалізації залізничного транспорту в умовах його адаптації до ринкового середовища, які призвели до формування організаційно – економічного механізму комерціалізації.

Досліджена теорія і практика реформування провідних залізниць світу, удосконалено визначення поняття «комерціалізація залізничного транспорту», визначені передумови комерціалізації, розкриті ключові фактори та принципи для створення нового, більш досконалого господарського механізму.

Обґрунтовано пріоритетно – партнерський підхід до комерціалізації залізничного транспорту, визначено мету, функції, економічні важелі та структуру організаційно – економічного механізму комерціалізації.

Ключові слова: комерціалізація залізничного транспорту, пріоритетно – партнерський підхід, організаційно – економічний механізм, державно – приватне партнерство, оператор перевезень, власник інфраструктури, ефективність комерціалізації.

## АННОТАЦИЯ

**Маркова И.В. Организационно – экономические основы коммерциализации железнодорожного транспорта Украины. – Рукопись.**

Диссертация на получение ученой степени кандидата экономических наук за специальностью 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, 2011.

Диссертация посвящена исследованию теоретических и методических подходов к коммерциализации железнодорожного транспорта в условиях его адаптации к окружающей рыночной среде, которые привели к формированию организационно – экономического механизма коммерциализации.

Исследование эволюции теории и практики реформирования и коммерциализации ведущих железных дорог мира, позволило определить предпосылки коммерциализации для создания нового, более совершенного организационно – экономического механизма коммерциализации железнодорожного транспорта.

В процессе исследования процесса коммерциализации усовершенствовано определение экономического понятия «коммерциализация железнодорожного транспорта» как системы мероприятий, направленных на реформирование хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта и достижения ими стратегических целей развития с возможным изменением формы собственности для адаптации этих предприятий к работе в рыночных условиях путем широкого использования коммерческих отношений, предоставления самостоятельности в принятии управленческих решений и ответственности за результаты работы. Коммерциализация направлена на привлечение дополнительных инвестиционных ресурсов в железнодорожную отрасль, которая будет способствовать повышению качества услуг, финансовой стойкости и конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.

Обосновано ролевое участие коммерциализации в создании рыночно ориентированной железнодорожной отрасли, выявлены его ключевые факторы и сформулированы принципы эффективной коммерциализации, реализация которых способствует активизации внутриотраслевой и межотраслевой конкуренции.

Доказано, что на современном этапе развития требуется новый подход к коммерциализации железнодорожной отрасли, обусловленный структурными и имущественными изменениями в железнодорожной отрасли, вызванными финансовым отделением инфраструктуры, развитием конкуренции в сфере эксплуатации, необходимостью учета экономических интересов участников железнодорожных перевозок. Дальнейшее развитие коммерциализации на железнодорожном транспорте связано с приоритетно – партнерским подходом, основанном на государственно – частном партнерстве.

Выявлены условия эффективного функционирования организационно – экономического механизма коммерциализации, которые заключаются в противодействии монополистическим тенденциям, направлены на развитие всех видов экономической деятельности железнодорожного транспорта, установление справедливой платы за осуществление всех видов работ и оказываемых услуг, повышение эффективности сотрудничества государства и частных структур

Обоснована структура организационно – экономического механизма коммерциализации, определена цель его формирования, функции, экономические рычаги, что позволяет углубить понимание коммерциализации в становлении рыночно ориентированной конкурентоспособной железнодорожной отрасли. Формирование системного подхода к определению структуры организационно – экономического механизма коммерциализации способствовало определению расходов субъектов хозяйствования и формированию справедливых доходов участников перевозочного процесса, что обеспечивает преодоление экономических противоречий, развитие конкуренции в сфере эксплуатации и, в конечном итоге, формированию организационно – экономических основ адаптации железнодорожного транспорта к изменениям на рынке транспортных услуг. Учтено, что за государством остается ключевая роль в обеспечении бесперебойного перевозочного процесса, а железнодорожный транспорт остается основной бюджетонаполняющей отраслью национальной экономики.

Экономическая эффективность функционирования организационно – экономического механизма коммерциализации железнодорожной отрасли проявляется через народнохозяйственную, коммерческую и бюджетную эффективность, что будет способствовать повышению качества услуг, созданию новых субъектов хозяйствования различных форм собственности, развитию конкуренции в сфере эксплуатации и ремонтной деятельности, увеличению доходных поступлений в государственный бюджет страны и т. д.

Эффективность функционирования механизма коммерциализации, основанном на государственно – частном партнерстве выражается в создании таких условий хозяйствования, при которых развиваются отношения экономической собственности и производительные силы, что обуславливает преобразование железнодорожной отрасли на рыночно ориентированную систему, способную эффективно функционировать и развиваться в условиях усиления межотраслевой конкуренции.

Ключевые слова: коммерциализация железнодорожного транспорта, приоритетно – партнерский подход, организационно – экономический механизм, государственно – частное партнерство, оператор перевозок, собственник инфраструктуры, эффективность коммерциализации.

## ANNOTATION

### **Markova I.V. Organizationally-economic bases of the commercialization of the railway transport of Ukraine. – Manuscript.**

Dissertation for the Candidate of the Economic Science Degree, speciality – 08.00.03 – economics and management of national sector. Ukrainian State academy of railway transport, 2011.

Dissertation is devoted to research of the theoretical and methodical approaches to the commercialization of the railway transport in the conditions of their adaptation to the market environment, which resulted in forming organizationally – economic mechanism of the commercialization.

We have investigated the theory and the practice of reformation of the leading railways of the world, we have improved the concept «Commercialization of the railway transport», we have determined pre-conditions of the commercialization, key factors and principles for the creation of new, more perfect economic mechanism.

We have grounded the priority-partner approach to the commercialization of the railway transport. We have defined the aim, functions, economical leverages and the structure of the organizationally – economic mechanism of the commercialization.

Key words: commercialization of the railway transport, priority-partner approach, organizationally- economic mechanism, public - private partnership, transport operator, owner of infrastructure, commercialization efficiency.

**Маркова Інна Володимирівна**

**ОРГАНІЗАЦІЙНО – ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук**

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Каличева Н. Є.

Підписано до друку .09.2011 р.  
Формат паперу 60\*84 1/16. Папір для розмножувальних апаратів.  
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,9.  
Замовлення № Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК №2874 від 12.06.2007 р.  
61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7