

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ В.Н. КАРАЗІНА**

**КОТИК ВІТАЛІЙ ВІКТОРОВИЧ**

УДК: 625.015:613.1

**РЕФОРМУВАННЯ ТА РЕСТРУКТУРІЗАЦІЯ СТРУКТУРИ  
УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**08.00.03 – економіка та управління національним господарством**

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків - 2010

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту, м. Харків, Міністерство транспорту і зв'язку України.

**Науковий керівник** - доктор економічних наук, професор  
**Позднякова Любов Олексіївна**,  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
завідувач кафедри «Економіка залізничного транспорту»

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Бабич Дмитро Володимирович**  
Харківський національний автомобільно-дорожній  
університет завідувач кафедри «Міжнародна економіка»;

кандидат економічних наук  
**Череватенко Ольга Миколаївна**,  
Українська державна академія залізничного транспорту  
Міністерства транспорту і зв'язку України, доцент  
кафедри «Менеджмент на транспорті».

Захист відбудеться «28» травня 2010 року о 13 год.00 хвил. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 064.051.05 в Харківському національному університеті ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, Миросицька, 1, ауд. 2.12.

З дисертацією можна ознайомитися в Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна за адресою: 61077, м. Харків, пл. Свободи, 4.

Автореферат розісланий «28» квітня 2010 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

В.П. Третьак

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Об'єктивні умови, що склалися в даний час у народному господарстві України і у тому числі на залізничному транспорті, мають явно негативний характер, наслідок якого пов'язано зі значним спадом виробництва.

Тому актуальною задачею є проблема прийняття рішень, що сприяли б стабілізації транспортного виробництва на рівні галузі в умовах обмеженості і дефіциту виробничих ресурсів, оскільки без цього неможливо здійснити прогресивні структурні зрушення в економіці, підвищити конкурентоспроможність і забезпечити стабільний соціально-економічний розвиток держави. Вирішення питань, що виникли, є можливим лише за умов науково-обґрунтованого реформування галузі залізничних перевезень.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту України, визначення тенденцій його соціально-економічного розвитку і ступеня взаємодії з усіма галузями народного господарства, а також розроблення напрямку і рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту з урахуванням побудови нової структури управління на перспективу.

В даний час теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми у транспортній галузі розроблені ще недостатньо повно. Слід зазначити, що стан і робота галузі аналізуються, як правило, без зміни діючої структури управління з використанням окремих елементів, тобто розглядаються з позиції її удосконалення. У сучасний стан є необхідним здійснення значних структурних змін, які мають бути спрямовані на значне скорочення витрат транспортного комплексу. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі, про встановлення рівня соціально-економічного розвитку за допомогою економіко-математичних методів з метою розроблення найкращого варіанта й одержання найбільшого прибутку при ефективному використанні наявних трудових ресурсів залишаються відкритими, таким чином, дослідження вважається актуальним.

**Ступінь дослідження проблеми.** Історія становлення і розвитку економіки національного господарства може бути доповнена іменами таких вчених, як Абалкін Л.І., Ансофф І., Бабич В.П., Бакулев Г.Д., Брю С., Геєц В.М., Струмилін С.Г., Біренберг Б.М., Загній А.Г., Мартиненко В.Ф., Рішетняк А.А., Герасимчук Д.М., Стеченко М.Д., Галуза С.Г., Ламперт Х., Портер М., Хеммер М., Чампе Д., Хейне П. І. та інших.

Світова практика свідчить про традиційний і відносно новий, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення економічних проблем реформування і реструктуризації залізничного транспорту України. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили такі вчені, як Лукінов І.І., Бабич Д.В., Дейнека О.Г., Дикань В.Л., Геєц В.М., Данилишин Б.М., Герасимчук М.С., Дорогунцов С.І., Петрович Й.М., Позднякова Л.О., Антоненко Л.А., Череватенко О.М., Василенко В.М., Балацький О.Ф. та багато інших вчених.

Однак умови світової кризи привнесли в економіку національного господарства специфічні проблеми, що викликали необхідність і пошук шляхів проведення дослідження щодо здійснення реформування та реструктуризації структури управління.

### **Зв'язок роботи з науковими програмами, планами і темами**

Дисертаційне дослідження виконане відповідно до плану науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту (УкрДАЗТ). Дисертація

затверджена вченою радою факультету економіки транспорту УкрДАЗТ. Основні результати дослідження здійснені відповідно до плану науково-дослідних робіт УкрДАЗТ за темами: №34/3-04Б, «Підвищення конкурентноздатності залізниць» (номер державної реєстрації 0401U003230); № 37/3-07, «Економічне обґрунтування шляхів реформування телекомунікаційної галузі залізничного транспорту відповідно Концепції державної програми реформування залізничного транспорту України» (номер державної реєстрації 0107U009676); № 37/1-06, «Розроблення економічної моделі управління якістю послуг системи зв'язку на залізничному транспорті» (номер державної реєстрації 0106U009864); 34/3-06Б, «Наукове обґрунтування доцільності проведення реструктуризації збиткових підприємств залізничного транспорту» (номер державної реєстрації 0106U004120).

Госпрозрахункова робота виконана відповідно до "Державної програми соціально-економічного розвитку України на період 2005-2010 рр.", що базується на дослідженнях, пов'язаних з тематикою науково-дослідних і бюджетних робіт кафедр "Економіка залізничного транспорту" та "Менеджмент на транспорті" Української державної академії залізничного транспорту.

**Мета і завдання дослідження** полягають в обґрунтуванні теоретичних підходів і концептуальних основ щодо удосконалення діючої структури управління економікою національного господарства, які необхідні для формування і реалізації соціально-економічної моделі розвитку залізничного транспорту України.

Мета дослідження обумовила вирішення таких задач:

- виявлення економічної сутності діючої структури управління, планування та регулювання національним господарством природною монополією залізничного транспорту України;
- визначення ролі і місця державного управління економічними процесами, які відбуваються на залізничному транспорті в умовах світового кризового стану, як фактора стабілізації та подальшого розвитку економіки;
- виявлення об'єктивних тенденцій заміни економічних пріоритетів з метою вивчення економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних факторів, як зовнішніх, так і внутрішніх;
- теоретичне обґрунтування сутності функцій структури управління залізничного транспорту та розроблення концептуальних основ його стратегічного розвитку;
- аналіз зарубіжних підходів щодо створення ефективної моделі управління залізничним транспортом в цілому і можливості започаткування його залізницями України зокрема;
- оцінення сучасних тенденцій і перспективи розвитку залізничного транспорту у світі;
- дослідження шляхів підвищення ефективності роботи залізничного транспорту і визначення резервів її забезпечення в умовах проведення реформування галузі;

- розроблення пропозицій щодо ефективного використання трудових, матеріальних, паливно-енергетичних та фінансових ресурсів залізничного транспорту із залученням досвіду зарубіжних країн;
- аналіз діючого механізму фінансово-економічної підтримки і підвищення ефективності функціонування залізничного комплексу з метою його удосконалення;
- проведення комплексного аналізу роботи залізничного транспорту з метою виявлення об'єктивних причин зниження ефективності його роботи;
- наукове обґрунтування впровадження ефективної моделі структури управління та розроблення пропозицій з удосконалення механізму щодо вирішення комплексу соціально-економічних питань;
- обґрунтування програми проведення поетапного реформування залізничного транспорту України.

**Об'єктом дослідження** виступають соціально-економічні процеси, які відбуваються на залізничному транспорті в умовах проведення реформування.

**Предметом дослідження** є теоретичні та методичні основи економіки та управління залізничним транспортом України з метою розроблення пропозицій виведення його з кризового стану.

**Методи дослідження.** *Методологічною основою* є економічна теорія і наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів за темою дослідження. У процесі дослідження застосовано загальнонаукові методи:

системного підходу та порівняльного економічного аналізу, які було використано з метою узагальнення наукових підходів, які мають місце на залізницях світу;

формалізації та емпіричного дослідження які, було використано при науковому підході щодо різних форм власності;

логічного моделювання, що було використано стосовно питань вибору найкращої моделі реформування;

експертних оцінок для отримання незалежної експертизи на предмет необхідності проведення реструктуризації;

графічний метод якій було використано у оглядовій, аналітичній та пропозиційній частинах дослідження;

супровідних змін, багатофакторного прогнозування, програмування, - для розроблення моделі розвитку залізничного транспорту України на ближню та дальню перспективи.

**Інформаційну базу дослідження склали:** Конституція України й інші закони, статистична база даних Міністерства транспорту і зв'язку України, Міністерства економіки України, Держкомстату України, Державної комісії з паливно-енергетичного комплексу і транспорту України, структурних підприємств залізничного транспорту України, Укрзалізниці, матеріали Ради з вивчення продуктивних сил НАН України, наукові публікації українських і зарубіжних авторів, результати монографічних досліджень на підприємствах Міністерства транспорту і зв'язку України і Укрзалізниці.

#### **Наукова новизна отриманих результатів**

1. На основі здійснених автором наукових досліджень отримані результати, які можна кваліфікувати як такі, що уперше отримані:

Розроблено і запропоновано понятійний апарат:

- «Модель автократії», що складає передумови до проведення реформування галузі та ґрунтується на можливості зосередження влади в руках однієї особи;

- «Адаптивна організаційна структура залізниць України», яка здатна оперативно пристосовуватися до нових завдань залізничного транспорту, а також до економічних, правових та інших умов на національному, внутрішньому та зовнішньому ринках.

2. Отримано такі результати, які можна класифікувати як удосконалені:

- розроблені теоретичні основи реформування залізничного транспорту, сутність яких полягає в необхідності проведення структурних змін;

- обґрунтовано концептуальні основи щодо розвитку залізничного транспорту України на підставі розробленої моделі здійснення реформування та реструктуризації з метою виведення галузі із збитковості до прибутковості і стабільного функціонування на ринку транспортних послуг;

- теоретичні підходи щодо регулювання підготовки кваліфікованих кадрів в Україні та соціально-економічний механізм управління галуззю.

3. Отримано результати, які можна кваліфікувати як такі, що **одержали подальший розвиток**:

- концепція формування основних напрямків та прогнозування перспективного розвитку залізничного транспорту України на основі діючих та запропонованих автором підходів, з використанням «Моделі автократії» та «Адаптивної організаційної структури залізниць України» і зарубіжних підходів до здійснення реформування.

**Практичне значення отриманих результатів.** Пропозиції і висновки дисертації за особистою участю автора використані в процесі аналізу проведеного дослідження, розроблено рекомендації і прогнози управління розвитком базової галузі залізничного транспорту, виконані в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України, Південній, Південно-Західній та Львівській залізницях. Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновано для включення в концепцію впровадження ефективної моделі структури управління та розвитку галузі з метою прийняття рішення щодо формування двохланкової структури управління для забезпечення збалансованого розвитку залізничного транспорту та економіки України (довідка про впровадження від 17 квітня 2009 р.).

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробленні пропозицій щодо удосконалення організації економіки та управління галуззю та її соціально-економічного розвитку. Рекомендації щодо зваженого підходу до формування соціальної політики у сфері перевезень залізничним транспортом мають сприяти підвищенню ефективності роботи галузі. Основні наукові положення і висновки дисертації запропоновано для розроблення концепції розвитку галузі з метою прийняття рішення з формування стратегії збалансованого розвитку національного господарства України (довідка про впровадження від 19 січня 2009 р.).

Результати роботи дозволять:

- формувати варіанти можливої структури управління, які мають відповідати умовам її економічної стабільності і збалансованості;

- визначати напрямок і рівень соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України з урахуванням нової структури управління;

- використовувати запропоновану методологію прогнозування тенденцій соціально-економічного розвитку базової галузі як один з напрямків планування, що може бути покладено в основу курсу «Управління персоналом та соціальні відносини», «Економіка залізничного транспорту», «Планування діяльності підприємств залізничного транспорту», «Стратегія підприємництва» та «Стратегічний менеджмент» (довідка про впровадження від 18 травня 2009 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Положення, висновки та рекомендації, що викладені автором у дисертаційній роботі, розроблені та отримані їм особисто на основі детального вивчення монографічної літератури, робіт вітчизняних та зарубіжних економістів, аналізу та узагальнення статистичних даних. Вони є достовірними та науково обґрунтованими. Дисертаційна робота має методологічний, теоретичний та прикладний характер, результати певною мірою доповнюють наукові знання щодо формування нової структури управління залізничного транспорту України, яка побудована на підставі стратегії раціонального використання трудових ресурсів. Розроблено концепцію щодо прийняття рішень на рівні Укрзалізниці та залізниць стосовно вибору найкращого варіанта організаційної структури управління. Положення, що викладені в дисертації, висновки та пропозиції зроблено автором самостійно. У наукових працях, які опубліковані автором у співавторстві, визначено особистий внесок у списку публікацій автореферату.

**Відповідність паспорту спеціальності.** Дисертаційну роботу присвячено проблемам раціонального управління трудовими ресурсами залізничного транспорту України на макрорівні стосовно вибору оптимального варіанта щодо подальшого розвитку в сучасних умовах. Запропонована концепція реструктуризації та реформування галузі є необхідною умовою для виходу залізничного транспорту із кризового стану та відповідає паспорту спеціальності 08.00.03 – «Економіка та управління національним господарством».

#### **Апробація результатів дисертації**

Основні положення дисертації доповідалися на міжнародних, всеукраїнських, наукових, науково-практичних і науково-технічних конференціях і семінарах у 2004-2009 рр., основні з них: «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, ДПТ, 2005-2007 рр.); «Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука» (Харків, 2005-2009 рр.); «Збірники матеріалів 68-71 міжнародних науково-технічних конференцій кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств»; «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2007 р.); «Формування інноваційних систем менеджменту організацій в умовах динамічної глобалізації», «Програма наукового семінару, присвяченого 90-річчю створення Національної академії наук України» (Львів, Львівська політехніка, 2007 р.).

**Публікації.** Основні наукові положення дисертації в достатній мірі опубліковані у 18 роботах, у тому числі у 11 фахових наукових статтях та 7 інших публікаціях.

**Структура і обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновку, додатків, списку використаних джерел з 181 найменувань. Загальний обсяг дисертації - 259 сторінок, у тому числі: основного тексту 182 сторінок, 42 рисунків, 9 таблиць, 5 додатків на 16 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано головну мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, теоретичні та методологічні основи дослідження, відображено його наукову новизну і практичне значення, наведено інформацію про публікацію і впровадження результатів дослідження.

У першому розділі – **«Теоретичні підходи до проблеми проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту»** узагальнено теоретичні підходи щодо визначення сутності та класифікації підходів в контексті проведення реформування та реструктуризації структури управління залізниць світу та залізничного транспорту України зокрема і досліджено сучасні тенденції і закономірності; визначено сутність термінів та розроблено новий понятійний апарат «Модель автократії», що складає передумови до проведення реформування галузі та ґрунтується на можливості зосередження влади в руках однієї особи; «Адаптивна організаційна структура залізниць України», яка здатна оперативного пристосовуватися до нових завдань залізничного транспорту, а також до економічних, правових та інших умов на національному, внутрішньому та зовнішньому ринках. Вивчено чинники, які впливають на підвищення ефективності транспортногo виробництва; структуровано та систематизовано теоретичні та методичні підходи щодо проведення реформування у світі.

Визначено об'єктивні передумови економіки національного господарства для проведення галузевого реформування. В процесі розроблення теоретичних підходів до проблеми, яка досліджується, було запропоновано нове бачення концептуальних підходів до удосконалення діючої структури управління залізниць світу.

Розроблено класифікацію переваг та недоліків, які існують при здійсненні реформування та реструктуризації залізниць світу.

Вивчено та обґрунтовано доцільність функціонування холдингової системи у зарубіжних країнах та вітчизняній економіці народного господарства та встановлено, що механізм холдингу дає можливість легко перерозподіляти фінансові потоки між організаціям, які входять до нього; Присутність у структурі холдингу підприємств, що задіяні на різних рівнях одного виробничого ланцюжка або виконують допоміжні для основного виробництва функції, дозволяє йому ще більше підсилити свої позиції на тих або інших сегментах конкурентного середовища.

У ході дослідження встановлені об'єктивні економічні передумови створення холдингу та виявлено ряд негативних моментів, які повинні бути враховані при побудові цільової моделі транспортногo ринку у сфері залізничного транспорту - це формування здорового конкурентного середовища. Доведено, що недосконалість вітчизняної законодавчої бази, висвітлення окремих питань холдингу є елементом «нефінансового контролю», таким чином, усі зазначені аспекти розглянутого дослідження повинні бути враховані при проведенні реструктуризації та реформування залізничного транспорту. На підставі виконаногo дослідження було побудовано збільшену схему з елементами вертикальної дезінтеграції.



Зроблено аналіз проведення реструктуризації та систематизовано основні принципи та методи її проведення. Визначено вплив проведення реформування та реструктуризації залізниць світу на загальні результати роботи та підвищення їх конкурентоспроможності. Виявлені переваги та недоліки галузі національної економіки стали передумовами проведення аналізу роботи транспортного комплексу України.

У другому розділі «**Транспортний комплекс України та особливості його розвитку**» зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту галузі національної економіки, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних виробничих фондів (ОВФ) галузі, що впливає на підвищення витрат з їх поточного утримання, ремонту та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні десять років знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 85%, а активної частини – до 87,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є заниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань та порушення принципу простого відтворення ОВФ, та впливає на наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі національної економіки обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Результати проведеного аналізу засвідчили, що залізничний транспорт України як галузь національної економіки є складовою єдиної транспортної системи. Доведено, що вплив світової кризи значно зменшив загальні обсяги перевезень у цілому та залізничного транспорту зокрема.

Визначено особливості системи державного регулювання та управління залізничним транспортом України. Виявлено недоліки у діючій структурі управління. Виконане дослідження з використанням сучасних методів дає підстави для ствердження того, що проведення реструктуризації залізничного транспорту цілком пов'язано з проведенням реформування галузі.

Особливістю є те, що необхідне наукове обґрунтування та удосконалення діючої структури управління, в основу якої покладена цільова модель ринку залізничних транспортних послуг, яка наприкінці етапу структурної реформи має забезпечити її ефективність. Цільова модель ринку повинна також забезпечувати збереження вертикалі керування військовими та спеціальними перевезеннями, урахувувати особливості функціонування залізничного транспорту в особливий період і необхідність проведення заходів щодо мобілізаційної підготовки, у тому числі технічного прикриття залізниць.

Встановлено, що мали місце реальні процеси демонополізації ринку залізничних перевезень в його сегментах. Зниження монополізації ринку залізничних перевезень у цілому забезпечується за рахунок зростання числа власників залізничного рухомого складу, у тому числі операторських компаній, збільшення частки вагонів, контейнерів і локомотивів, що перебувають у власності незалежних компаній, а також частки перевезень, які здійснюються ними. Доведено, що прийняті закони

підкреслюють важливість конкуренції взагалі, проте сама конкуренція може набувати різних форм й вирішувати різні завдання.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність проведення реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок здійснення реформування і реструктуризації.

Науковий пошук та аналіз стали результатом проведеної систематизації сучасного стану залізничного транспорту. Дослідженням встановлено, що система державного регулювання залізничного транспорту є недосконалою внаслідок таких складових: відсутності гнучкої системи регулювання тарифів; відсутності диференційного підходу до регулювання тарифів; відсутності диференційного підходу до регулювання тарифів у природно-монопольних та конкурентних видах діяльності; відсутності узгодження державного регулювання різних природних монополій; відсутності механізму надання рівного доступу до інфраструктури залізничним компаніям усіх форм власності; недосконалості нормативної бази функціонування галузі та невідповідності його організаційної структури Основному Закону та умовам ринкової економіки.

Таким чином, доведено, що проведення структурної перебудови існуючої системи державного регулювання є необхідним, тому це і є елементом наукової новизни дисертаційного дослідження. Перш за все необхідно розробити механізм, який забезпечить стабільне функціонування галузі національної економіки - залізничного транспорту України в умовах взаємодії з усіма видами транспорту, враховуючи транзитні, міжнародні сполучення.

Встановлені основні вимоги до реформування залізничного транспорту в країнах Європи - це загальна лібералізація та становлення ринкових механізмів, визначено положення щодо трансформації залізниць Європи: санація фінансів залізниць та списання боргів; відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень; державне фінансування інфраструктури; вільний доступ до інфраструктури та введення конкуренції в тимчасово монопольний сектор.

Основні принципи реформування залізниць в країнах Європи можна сформулювати таким чином: збереження державного контролю за залізничною галуззю; відмова від втручання в господарську діяльність, децентралізація управління окремими видами діяльності; передача регіональним гілкам влади частини бюджетних коштів для компенсації компаніям-перевізникам збитків від місцевих та регіональних пасажирських перевезень; поетапне проведення реформ.

**У третьому розділі «Системний аналіз сучасного стану залізничного транспорту України»** основні принципи реформування залізниць покладено в основу проведення системного аналізу. Зроблено комплексний системний аналіз роботи залізничного транспорту України як галузі національної економіки та виявлено негативні фактори, які впливають на загальні результати його роботи. Аналіз виконано з використанням сучасних методів.

Встановлено, що динаміка змін у вантажних перевезеннях відображає загальну економічну ситуацію в країні. Залучена кореляція цих перетворень з динамікою

промислового виробництва і ВВП дає підґрунтя для відповідних висновків щодо тенденції, яка має місце та є віддзеркаленням ситуації.

Спостерігається стійка тенденція до збільшення зовнішньоекономічної частини залізничних вантажних перевезень переважно за рахунок її експортної та транзитної складових (з 1998 по 2008 рр. обсяги експорту зросли на 47,2%, а транзиту – на 76,6%).

Збільшення пасажирообороту у далекому сполученні у 2008 р. порівняно з 1999 р. становить 54,6 %. Це обумовлено соціальною тарифною політикою (з огляду на зниження платоспроможності населення держава стримувала підвищення тарифів). Натомість пасажирооборот у приміському сполученні скоротився на 27,3 %. На це вплинув конкурентний тиск автомобільного транспорту – маршрутних таксі.

За період 1991-1996 рр. продуктивність вантажних вагонів зменшилась на 43,2 %, а починаючи з 1997 р. по 2008 р. збільшилась і досягла 94,2% у порівнянні з 1991 р..

Проаналізовано також ефективність використання інфраструктури за період з 1990 по 1999 рр.. Так, щільність вантажних перевезень постійно скорочувалась і на кінець періоду склала лише 33,5% від рівня 1990 р.. Зазначене пов'язано зі скороченням обсягів перевізної роботи залізничного транспорту. Контингент працівників, що зайняті на експлуатаційній роботі, скоротився та в 2008 р. склав 79 % від рівня 1991 р.. Тенденція падіння обсягів перевезень у галузі негативно вплинула на продуктивність праці, вона знизилась на 21 % відносно рівня 1991 р.. Цей факт дозволяє зробити висновок про те, що поточний рівень зайнятості в системі залізничного транспорту є завищеним. Низька ефективність системи мотивації призводить до відтоку кваліфікованих кадрів та не сприяє привабливості підприємств галузі для робочої сили. Рівень оплати праці працівників окремих масових професій недостатньо компенсує умови праці, що створює кадровий дефіцит за цими професіями в ряді регіонів.

Проблемою в організації перевезень залишається хронічна збитковість соціально значущих, проте важливих пасажирських перевезень, на жаль, 72 % прибутку від перевезень вантажу спрямовується на покриття збиткового результату від перевезень пасажирів. Зазначена практика компенсації не є науково обґрунтованою і доцільно її поступово позбутися. Але поки що збитки від пасажирських перевезень постійно зростають. Таким чином, це свідчить про недосконале та нестабільне державне тарифне регулювання у цій сфері. Підсумовуючи результати аналізу, доведено, що експлуатаційні витрати від пасажирських перевезень у 2008 р. перевищили доходи від них у 2,32 рази, а приміських перевезень - у 6,8 разів. Це позбавляє реальних можливостей галузі національного господарства залізничного транспорту України щодо заміни основних виробничих фондів, особливо їх активної частини.

Доведено, що відсутність узгодженого механізму індексації тарифів негативно впливає на загальні результати роботи залізничного транспорту України. Встановлено, що відсутність простої і стабільної технології індексації призводить до низької прогнозованості тарифів учасників перевезень ринку транспортних послуг, це обумовлює нестабільність і невизначеність перевезень залізничного транспорту України в сучасних умовах, що підкреслює необхідність здійснення реформування галузі.

**У четвертому розділі «Основні напрямки реформування та реструктуризації залізничного транспорту України»** ринкова трансформація галузі передбачає

підвищення ефективності розроблення механізму функціонування галузі та впровадження запропонованого механізму, який наведено на рисунку 1.

Доведено, що галузь у цілому та підприємства залізничного транспорту зокрема забезпечують вирішення різноманітних загальнодержавних завдань економічного, соціального та політичного характеру, включаючи економічну безпеку держави, зміцнення її обороноздатності і цілісності. Внаслідок цього коло підприємств не може



Рис.1. Механізм підвищення ефективності функціонування галузі

розглядатися лише як суто комерційне і знаходитися у сфері дії механізмів ринкового регулювання, це дає змогу стверджувати про подальше підвищення ефективності функціонування галузі залізничних перевезень. Одним із основних завдань реформування залізничного транспорту є створення умов для розвитку конкурентного середовища.

Доцільність створення нової державної акціонерної компанії «Українські залізниці» є безумовною, її структура управління з'явиться на базі реформування та реструктуризації галузі залізничних перевезень.

Доведено, що розширення конкурентного сектора у сфері пасажирських перевезень вимагає державної підтримки у формі адресного субсидування з державного та місцевого бюджетів.

Підкреслено, що рівень конкуренції на ринку пасажирських перевезень можна буде оцінити за складовими якості перевезень, продажу проїзних документів, обслуговуванням на вокзалах, харчуванням в потягах тощо.

Для розвитку конкурентного середовища на ринку продажу проїзних документів передбачається розширення агентської мережі, ремонтних підприємств, що дасть можливість забезпечити проведення тендерних торгів на право надання послуг приватним акціонерам.

Створення розвинутого конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень є метою третього етапу реформування та передбачається таке: доведення частки парку приватних вантажних вагонів до 50 %; розвиток конкуренції у сфері вантажних перевезень; розвиток конкуренції у сфері пасажирських перевезень у далекому сполученні; видача ліцензій на здійснення пасажирських перевезень у приміському сполученні; продаж частини акцій акціонерних товариств, що здійснюють ремонт і технічне обслуговування у сфері залізничного транспорту, приватним інвесторам.

З погляду на зазначену проблему ці пропозиції потребують науково обґрунтованого розроблення моделі реформування залізничного транспорту.

**У п'ятому розділі «Розробка моделі реформування залізничного транспорту»** передбачається проведення реформування та реструктуризації структури управління здійснювати у три етапи. Реалізація першого етапу передбачає створення механізму, складовими якого є моделі внутрішнього та зовнішнього ринків (рис.2).

Пропонується здійснити заходи для забезпечення соціальної стабільності в галузі залізничних перевезень, зокрема розроблено пропозиції відповідно до галузевої програми зайнятості працівників залізничного транспорту. Для забезпечення своєчасності, повноти та правильності виконання різних етапів реформування пропонуються відповідні механізми контролю та управління ходом реформ.

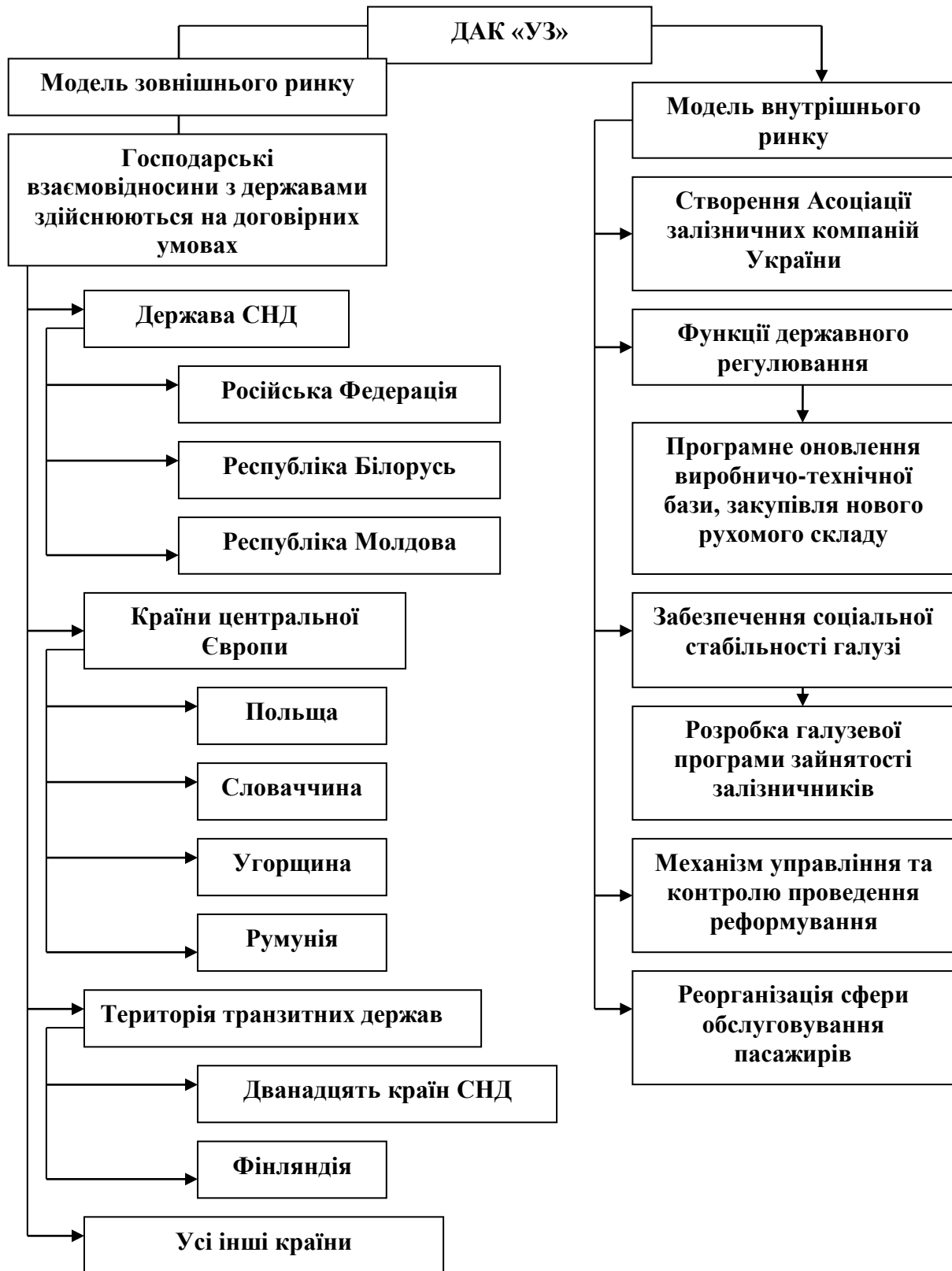


Рис. 2 Модель реформування залізничного транспорту

Метою другого етапу є підготовка галузі залізничного транспорту до впровадження конкуренції шляхом організаційно-правового виділення структурних

утворень, які здійснюють ті види діяльності, що можуть виконуватись іншими господарськими товариствами, або такі, що є відкритими для конкуренції. Зазначений етап має передбачити заходи для технічного переозброєння галузі. Також створюються організаційно-правові умови для функціонування магістральних локомотивів, що будуть знаходитися у приватній власності компаній-операторів та структурні перетворення на підприємствах з ремонту вантажного і пасажирського рухомого складу, колійної техніки і колій, виробництва запасних частин і комплектуючих.

Зазначені структурні утворення та підприємства у процесі реструктуризації та універсалізації мають бути виділені в дочірні акціонерні товариства (рис.3).

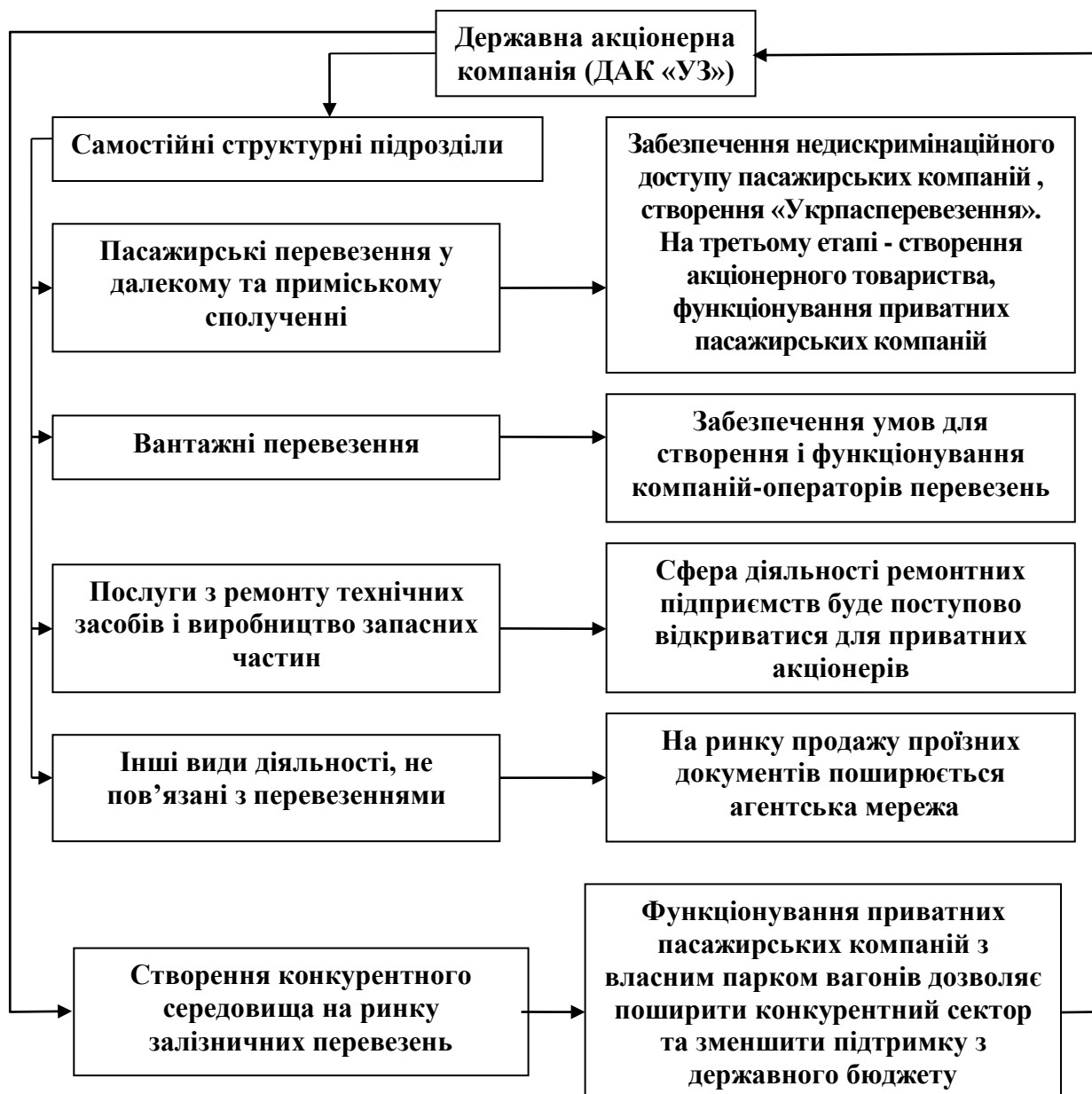


Рис.3 Реструктуризація структури управління залізничного транспорту України

Метою третього етапу реформ є розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень та здійснення технічного переозброєння галузі на інноваційній основі, де

передбачається: завершення процесу перехресного субсидування пасажирських перевезень шляхом реалізації сформованого механізму їх підтримки; завершення виділення структурних утворень, що здійснюють пасажирські перевезення, ремонт технічних засобів для залізничного транспорту, неосновні види діяльності, не пов'язані з перевезеннями, у дочірні підприємства та залежні акціонерні товариства; збільшення приватного парку вантажних вагонів компаній-операторів, розвиток конкуренції у сфері вантажних перевезень; закупівля парку пасажирських вагонів та пасажирського моторвагонного рухомого складу приватними компаніями з доведенням їх частки до 10-15%, розвиток конкуренції у сфері пасажирських, приміських та регіональних перевезень; створення умов та стимулів для подальшого розвитку приватної власності на вантажний рухомий склад; створення вертикально інтегрованих залізничних компаній; зберігається єдність інфраструктури перевізного процесу в вантажних перевезеннях, ДАК „УЗ” виконує функції національного перевізника, залишаючись власником інфраструктури, основної частини локомотивного парку та маючи в розпорядженні близько 50 % парку вантажних вагонів.

Реалізація програми реформування залізничного транспорту, яка в сукупності з розвитком галузі дозволить збільшити вантажообіг до 15%, буде досягнута шляхом оновлення рухомого складу, підвищення конкурентоспроможності, оптимізації і прискорення руху поїздів, створення вискоєфективної організаційної структури залізничного транспорту, розширення та залучення додаткових вантажопотоків, скорочення часу транспортування і переробки вантажів, ефективного використання транзитного потенціалу залізничного транспорту та забезпечить потреби в транспортному обслуговуванні розвитку національної економіки, очікуване зростання обсягів ВВП, розвиток вантажоутворюючих галузей.

Як вже зазначалось, підвищення ефективності роботи системи залізничного транспорту є одним з найважливіших завдань реформування. Здійснення інвестицій в новітні технології та підвищення ефективності мотивації праці дозволить підвищити продуктивність праці за період реформування в 1,6 разу. Це в свою чергу надасть можливість скоротити середньоспискову чисельність на 40-50 тис. робітників.

Вивільнення чисельності буде здійснюватись поступово. Найбільший відсоток скорочення чисельності припадає на III етап реформування галузі через виведення зі складу ДАК „УЗ” непрофільних виробництв і підприємств, не пов'язаних із залізничними перевезеннями, поступове роздержавлення конкурентного сектора.

У процесі реформування будуть здійснені радикальні заходи, які спрямовані на скорочення витрат, а саме: впровадження противитратного механізму в усіх ланках господарства, ліквідація збиткових та низькорентабельних видів діяльності, виділення зі складу залізничного транспорту непрофільних виробництв та підприємств тощо.

Реалізація розроблених теоретичних основ та пропозицій дозволять зменшити витрати. Найбільше скорочення витрат в абсолютних величинах буде досягнуто наприкінці третього етапу реформування. Зроблені розрахунки з використанням сучасного математичного апарату свідчать, що економію буде досягнуто за рахунок таких чинників: скорочення витрат на ремонт та утримання технічних засобів; впровадження ресурсозберігаючого рухомого складу; здійснення структурних перетворень та розмежування експлуатаційною діяльністю і ремонту; економії витрат на



паливо та електроенергію; оновлення парків локомотивів та вагонів; впровадження енергозберігаючих технологій; підвищення якісних показників використання рухомого складу; впровадження прогресивних технологій, нової техніки; закриття малодіяльних станцій, дільниць та ліній, вдосконалення руху поїздів, впровадження інноваційних технологій, збільшення продуктивності праці, вивільнення чисельності працівників пенсійного віку та тих, які змінюють форму власності.

## ВИСНОВКИ

Таким чином, реалізація Програми структурної реформи на залізничному транспорті стимулюватиме перехід на новий рівень його розвитку і буде сприяти зростанню економіки країни в цілому.

1. Вивчено, систематизовано та узагальнено теоретичні підходи щодо особливостей проведення реформування та реструктуризації залізниць світу, які суттєво доповнюють теорію наукових положень галузевої економіки.

2. Розроблено новий понятійний апарат «Модель автократії» та «Адаптивна організаційна структура управління залізниць України», які здатні оперативно пристосовуватися до нових структурних перетворень та завдань залізничного транспорту.

3. Вивчено чинники, які впливають на підвищення ефективності транспортного виробництва за рахунок здійснення реформування галузі та реструктуризації структури управління. Виявлено переваги та недоліки при вивченні підходів зарубіжних країн, які вже здійснили процедуру проведення реформування.

4. Доведено, що проведення реструктуризації є необхідною умовою при здійсненні реформування економіки національного господарства, залізничного транспорту України.

5. Зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту України за тривалий період часу та виявлено основні тенденції об'єктивного та суб'єктивного характеру, які негативно впливають на розвиток галузі у цілому. Це є: знос активної частини основних виробничих фондів, який досяг 88 %; недостатня фінансова прозорість; незадовільна інвестиційна привабливість; слабка мотивація праці та відтік кваліфікованих кадрів галузі; низька продуктивність праці; недостатньо ефективна система управління і контролю державної політики; доцільність зниження монополізації ринку залізничних перевезень; підвищення ролі конкуренції; відсутність гнучкої системи регулювання тарифів; скорочення та поступова ліквідація перехресного субсидування пасажирських тарифів за рахунок вантажних; збитковість приміських пасажирських перевезень. Все це обумовило доцільність розроблення теоретичних підходів до здійснення реформування та створення ефективної реструктуризації структури управління.

6. Розроблено ринковий механізм реформування галузі. Визначено основні положення та заходи трансформації галузі та принципи, за якими це буде здійснено. Виділено основні види діяльності державних та приватних компаній. Зростання витрат від експлуатаційної діяльності, пов'язане зі збільшенням амортизаційних відрахувань та зростанням фонду оплати праці, частково буде компенсовано за рахунок скорочення витрат за іншими статтями.

7. Побудовано моделі зовнішнього та внутрішнього ринку ДАК «УЗ». Визначено господарські взаємовідносини з державами, які здійснюються на договірних умовах. Окреслені функції державного регулювання національного господарства України – залізничного транспорту.

8. Розроблено пропозиції, які спрямовані на скорочення витрат після здійснення реформування та реструктуризації структури управління.

9. Зроблено розрахунки ефекту від поданих пропозицій з використанням сучасного математичного апарату. Значне скорочення витрат буде відбуватися на заключному етапі здійснення реформування та реструктуризації структури управління залізничного транспорту України за рахунок: скорочення контингенту працівників – на 21,5 %, скорочення витрат на ремонт на – 7,3%, економії витрат на паливо та електроенергію на – 9,4% від загальних експлуатаційних витрат галузі.

10. Таким чином, у роботі поставлені та вирішені основні наукові завдання щодо проведення реформування та реструктуризації галузі з метою отримання статусу конкурентоспроможної галузі. У процесі реалізації реформ будуть створені умови відновлення спроможностей залізничного транспорту, що втрачені, та подальшого розвитку галузі на основі суттєвого збільшення інвестицій.

## ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях:

**Основні наукові положення дисертації** в достатній мірі опубліковані у 18 роботах, у тому числі у 11 фахових наукових статтях та 7 інших публікаціях.

1. Котик В.В. Підвищення ефективності роботи транспорту та його інвестиційна привабливість. / Котик В.В., Котик В.О. // Вісник. – Харків: ХНГУ. – 2005. – Вип. № 668.ч.2. – С. 156-161. *Особистий внесок*: розроблено методичний підхід до вибору напрямку підвищення інвестиційної привабливості.
2. Котик В.В. Теоретико – методологічні проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку / Котик В.В. // Вісник. – Харків: ХНГУ. – 2007. – Вип. № 789. – С. 177-181.
3. Котик В.В. Побудова моделі фундаментальних змін у транспортній системі України / Котик В.В. // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: 2007. – С. 114-115.
4. Котик В.В. Підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень / Котик В.В., Котик В.О. // Вісник економіки транспорту і промисловості. УкрДАЗТ. Харків, 2008.- № 22. Спец. вип. – С. 60-61. *Особистий внесок*: обґрунтовано доцільність здійснення реформування та реструктуризації структури управління пасажирського комплексу.
5. Котик В.В. Побудова оптимальної моделі управління високошвидкісним рухом пасажирських залізничних перевезень. / Котик В.В. // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті. – К.: ДАЗТУ, 2008. – С. 46-47.

6. Котик В.В. Державне регулювання підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень / Котик В.В., Котик В.О. // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте:– К.: КУЭТТ, 2008. – С. 117-119. *Особистий внесок*: класифіковано фактори що впливають на підвищення ефективності державного регулювання перевезень.
7. Котик В.В. Теоретические подходы к проблеме экономического обоснования расчета инновационной привлекательности новых проектов / Позднякова Л.А., Дейнека А.Г., Котик В.В., Котик В.А. // Проблемы підвищення інфраструктури . КНАУ. Київ, 2008.- № 18. С 158-168. *Особистий внесок*: розроблено теоретичні підходи та зроблено економічне обґрунтування впровадження інноваційних проектів.
8. Котик В.В. Підвищення ефективності функціонування транспортної системи України / Позднякова Л.О., Котик В.В., Котик В.А. // Вісник. – Харків: ХНГУ. – 2009. – Вип. № 70. – С. 214-218. *Особистий внесок*: запропоновано концептуальні підходи до проведення реформування галузі.
9. Котик В.В. Теоретико – методологічні основи державного регулювання ринку послуг пасажирських перевезень / Позднякова Л.О., Котик В.В., Котик В.А. // Вісник. – Київ: УБСНБУ. – 2009. – Вип.. № 1(4). – С. 19-23. *Особистий внесок*: запропоновано та розроблено механізм зміни форми власності збиткових пасажирських перевезень.
10. Котик В.В. Теоретико – методологічні проблеми розвитку інвестиційно – інноваційної діяльності./ Котик В.В. Котик В.А. // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті. – К.: ДАЗТУ, 2008. – С. 86-87. *Особистий внесок*: обґрунтовано доцільність проведення реструктуризації структури управління пасажирських перевезень.
11. Котик В.В. Підвищення соціально – економічної ефективності залізничного транспорту України <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/sekcziya-1/23--pdvishhennya-soczalno-economchno-efektivnost-zalznichnogo-transportu-ukrani.html>.

#### Основні тези доповідей:

1. Котик В.В. Нові форми інвестиційної діяльності / Позднякова Л.О., Котик В.В. // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 65 студентської наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2003. – С. 82.
2. Котик В.В. Шляхи активізації функціонування міжнародних транспортних коридорів на території України / Позднякова Л.О., Котик В.В. // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 67 студентської наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2005. – С. 164.
3. Котик В.В. Классификация факторов повышения эффективности работы железнодорожного транспорта / Котик В.В. // Научно-практическая конференция «Михаил Туган-Барановский и современная экономическая наука». - 28 декабря 2005 г. – Харьков, 2005. – С. 4.
4. Котик В.В. Управління якістю послуг на пасажирських перевезеннях / Жердев Н.Д., Котик В.В. // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 68 наукової технічної конференції. Х.: УкрДАЗТ, 2006. – С. 187.
5. Котик В.В. Розробка стратегії функціонування високошвидкісних пасажирських перевезень в Україні / Котик В.В., Котик В.О. // Збірник матеріалів 68 міжнародної

науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 26-27 квітня 2006р. – С. 19.

6. Котик В.В. Шляхи підвищення ефективності використання на залізницях України /Котик В.В., Котик В.О. // Збірник матеріалів 69 міжнародної науково-технічної конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств. – Харків, 17-19 квітня 2007р. – С. 87.

7. Котик В.В. Моделирование социально-экономических процессов при проведении реструктуризации железнодорожного транспорта Украины / Котик В.В., Котик В.О.// Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции. – Д.: ДПТ, 2007. – с. 331-332.

### АНОТАЦІЯ

**Котик В.В. «Реформування та реструктуризація структури управління залізничного транспорту України». Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, Харків, 2010.

Дисертація присвячена питанням формування концепції прийняття рішень про напрямок, рівень і вибір найкращого варіанту здійснення реформування та реструктуризації структури управління на підставі розробки механізму підвищення ефективності функціонування галузі з використанням сучасних методів визначено та зроблено прогнозну оцінку основних соціально-економічних показників.

Формування нової структури управління здійснюється на підставі господарських взаємовідносин з державами які реалізуються на договірних умовах це передбачено моделлю зовнішнього ринку.

Модель внутрішнього ринку реалізує створення Асоціації залізничних компаній України, здійснює функції державного регулювання та реорганізацію сфери обслуговування пасажирів.

У роботі розкривається новий напрямок в соціально-економічному моделюванні, заснований на концепції розвитку залізничного транспорту України. Розроблена та запропонована модель складається з трьох етапів реформування та спрямована на соціально-економічний розвиток галузі. Основна мета здійснення структурних змін пов'язана з доцільністю скорочення збитковості та передбачає процес розвитку галузі на підставі розроблених науково - обґрунтованих пропозицій.

Механізм управління та контролю проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту України забезпечує його реалізацію у три етапи.

Приватні компанії з власним локомотивним і вагонним парком позитивно вплинуть на створення конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень. Роздержавлення частки державної монополії призведе до значного скорочення контингенту працюючих та підвищенню ефективності праці і транспортного виробництва у цілому .

Представлено комплекс методичних рекомендацій щодо зміни форми власності окремих структурних підрозділів залізничної монополії.

Ефективність запропонованих рекомендацій обґрунтована теоретично і підтверджена практично. Розроблені методичні рекомендації засновані на практичному дослідженні залізничного транспорту України.

Ключові слова: Реформування та реструктуризація транспортної системи; механізм підвищення ефективності залізничного транспорту України; інвестиційна привабливість залізничного транспорту; роздержавлення конкурентного сектору залізничного транспорту; демонополізація; природно-монополійний і конкурентний сектор.

### **АННОТАЦІЯ**

**Котик В.В. «Реформирование и реструктуризация структуры управления железнодорожного транспорта». Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Харьковский национальный университет. Харьков, 2010.

Диссертация посвящена вопросам формирования концепции принятия решений о направлении, уровне и выборе наилучшего варианта проведения реформирования и реструктуризации структуры управления, на основании разработки механизма повышения эффективности функционирования отрасли с использованием современных методов определена и рассчитана прогнозная оценка основных социально-экономических показателей.

Формирование новой структуры управления осуществляется на основании хозяйственных взаимоотношений с государствами, которые реализуются на договорных условиях это предусмотрено моделью внешнего рынка.

Модель внутреннего рынка реализует создание Ассоциации железнодорожных компаний Украины, осуществляет функции государственной регуляции и реорганизацию сферы обслуживания пассажиров.

В работе раскрывается новое направление в социально-экономическом моделировании, основанное на концепции развития железнодорожного транспорта Украины. Разработанная и предложенная модель состоит из трех этапов реформирования. Модель направлена на социально-экономическое развитие отрасли. Основная цель осуществления структурных изменений связана с целесообразностью сокращения убыточности и предусматривает процесс развития отрасли на основании разработанных научно - обоснованных предложений.

Механизм управления и контроля проведения реформирования и реструктуризации железнодорожного транспорта Украины обеспечивает его реализацию в три этапа.

Частные компании с собственным локомотивным и вагонным парком положительно повлияют на создание конкурентной среды на рынке железнодорожных перевозок. Разгосударствление части монополии железнодорожного транспорта приведет к значительному сокращению контингента работающих, повышению эффективности труда и транспортного производства в целом.

Разработан и представлен комплекс методических рекомендаций по изменению формы собственности отдельных структурных подразделений железнодорожной монополии.

Эффективность предложенных рекомендаций обоснована теоретически и подтверждена практически. Разработанные методические рекомендации основаны на практическом исследовании железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: Реформирование и реструктуризация транспортной системы; механизм повышения эффективности железнодорожного транспорта Украины; инвестиционная привлекательность железнодорожного транспорта; разгосударствление конкурентного сектору железнодорожного транспорта; демонаполизация; природно-монопольный и конкурентный сектор.

#### ANOTATSIYA

**Kotik V.V. «Restructuring and reformation of management structure of railway transport». Manuscript.**

The dissertation paper on defending the Candidate of Economic Sciences degree in speciality 08.00.03 - Economy and Management of National Economy. Kharkov National University. Kharkov, 2010.

Dissertation is devoted to the questions of forming of decision-making conception about direction, level and choice of the best variant of conducting of reformation and restructuring of management structure, on the basis of development of mechanism of efficiency increasing of industry functioning with the use of modern methods expected prognosis estimation of basic socio-economic indexes are determined and calculated.

Forming of new structure of management is carried out on the basis of economic mutual relations with the states which will be realized on contractual terms that is foreseen by the model of international market.

The model of internal market will be realized by creation of Association of Ukrainian railways companies, carries out the functions of the state adjusting and reorganization of sphere of passengers maintenance.

New direction in a socio-economic modeling, based on conception of Ukrainian railway transport development, opens up in work. The developed and offered model consists of three stages of reformation. A model is directed on socio-economic development of industry. The primary purpose of realization of structural changes is related to expedience of reduction of unprofitableness and foresees the process of development of industry on the basis of developed scientifically - grounded suggestions.

Complex of methodical recommendations on changing of property form of separate structural subdivisions of railway monopoly are developed and presented

Efficiency of the offered recommendations is grounded in theory and confirmed practically. The developed methodical recommendations are based on practical research of railway transport of Ukraine.

Key words: reformation and restructuring of transport system; mechanism of efficiency increasing of Ukrainian railway transport; investment attractiveness of railway transport; denationalization of railway transport competition sector; demonaopolization; natural-monopolistic and competition sector.

**КОТИК ВІТАЛІЙ ВИКТОРОВИЧ**

**РЕФОРМУВАННЯ ТА РЕСТРУКТУРІЗАЦІЯ СТРУКТУРИ  
УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

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 д.е.н., проф. Позднякова Л.О.

Підписано до друку 26.04 2010р. Формат паперу 60\*84 1/16.

Папір для розмножувальних апаратів.

Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 1,25.

Замовлення № . Тираж 100. Безкоштовно.

Видання УкрДАЗТу. Свідоцтво ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 7

Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків - 50, пл. Фейербаха, 77