

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНЬЦЯ)**

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИКО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА
(ГЭТУТ)**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

МАТЕРИАЛЫ
Третьей Международной
научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И
УПРАВЛЕНИЯ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»

—

ЭКУЖТ 2008
23-27 июня 2008 года, г. Судак

КИЕВ – 2008

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Третьей
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решения в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания есть реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной отрасли.

Редакционная коллегия:

Бакаев О.О. – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

Гурнак В.М. – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Дёмин Ю.В. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

Джус Ю.Н. – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Духно Н.А. – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

Зубко А.П. – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Мироненко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития транспорта;

Пилипчук О.Я. – д-р биол. наук, проф., академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заведующий кафедрой «Экология и безопасность жизнедеятельности» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Пичкур Т.В. – канд. истор. наук, доцент, академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Родионов И.В. – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Семчик В.И. – д-р юрид. наук, проф., академик Академии правовых наук Украины, член-кор. Национальной академии наук Украины, заведующий отделом Института государства и права им. В.М.Корецкого Национальной академии наук Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Сыч Е.Н. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Цветов Ю.М. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Научного центра исследований экономических транспортных проблем, заведующий кафедрой «Учет и аудит» Государственного экономико-технологического университета транспорта.

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

Все торговые марки, названные или изображенные в издании, принадлежат их собственникам.

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

Дейнека О. Г.

Українська державна академія залізничного транспорту

СТРАТЕГІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Изложены принципиальные подходы к проблеме государственного регулирования отрасли железнодорожного транспорта.

Механізм економічних складових державного регулювання ринкової економіки є надзвичайно актуальним для залізничного транспорту України. Останній був, є і у майбутньому буде природною монополією. Проте залізничний транспорт протягом останніх років зіткається з цілою низкою негативних обставин, які обумовлюють появу небажаних результатів його діяльності. Подолати обвальне старіння основних виробничих фондів, забезпечити конкурентне позиціонування на ринку транспортних перевезень за рахунок зростання швидкості, надійності, сервісу, тощо можливе за рахунок технологічного прориву галузі у надзвичайно короткий термін часу. Безумовно, вирішення викладеної задачі є стратегічним напрямком розвитку усього транспортного комплексу і залізничного транспорту зокрема.

Об'єктивна необхідність державного регулювання залізничного транспорту обумовлюється як накопиченим власним досвідом господарювання, так і зарубіжними підходами до реформування галузі.

Протягом останніх років в Україні відбуваються радикальні економічні перетворення. У зв'язку з цим постає ряд питань, пов'язаних із впливом держави до ринкових перетворень, що передбачає необхідність державного регулювання економічних процесів. Постає питання щодо конкретних інструментів такого регулювання. Надзвичайно важливе також питання сполучення державного регулювання та механізму ринку.

В умовах корегування Державної концепції реформування залізничного транспорту доцільно звернутися до досвіду впливу держави завдяки механізму нормативних актів, які мають регулювати діяльність суб'єктів ринку, у тому числі таких інститутів, як комерційні банки, біржі, акціонерні товариства. Протягом останніх десятиліть в Європі та США держава збирала податки, за рахунок яких не лише утримувала чиновників. У ряді країн державі належали залізниці. Проте в цілому економічна роль держави на початку ХХ ст. була максимально обмеженою, народне господарство майже виключно було сферою приватного бізнесу.

Положення змінилося у період з початку Першої світової війни, а потім у кінці 20-х років. Західні економісти, які пояснювали економічні кризи випадковими причинами, мали точку зору про небажаність і навіть шкоду державного втручання в економічне життя. Проте криза та депресія 30-х років привели до необхідності наповнення механізму ринкового саморегулювання активним державним регулюванням базових галузей економіки. Економісти провідних країн прийшли до принципового висновку, що ринковий механізм має бути доповненим механізмом прямого державного регулювання економіки. Завдяки цьому і склався відповідний тандем: ринковий механізм і механізм державного регулювання за умов провідної

ролі ринку, котрий регулює сучасну ринкову економіку. У нинішніх умовах державне регулювання ринкової економіки має переслідувати довгострокові перспективні цілі. Це прискорення НТП на залізничному транспорті, значне підвищення темпів економічного зростання, створення найбільш сприятливих умов для ринкової конкуренції на ринку перевезень, завойовування нових позицій на світовому ринку транспортних послуг, позбавлення надмірної диференціації прибутків, підтримка високого рівня соціальних послуг і якості життя населення. Тобто йдеться про необхідність надання ринковій економіці соціально орієнтованого змісту. Як відомо, саме зазначені цілі є домінуючими у системі сучасного державного регулювання ринкової економіки провідних розвинутих країн.

Безпосередньо у галузі залізничного транспорту України очікується необхідність інвестування багатьох проєктів, стимулювання державних закупок рухомого складу та елементів інфраструктури залізниць, науково обґрунтована тарифна політика і, як головний аргумент, державне програмування економіки та залізничного транспорту.

Державне макроекономічне програмування є ключовим моментом розвитку новітніх технологій на залізничному транспорті Японії, США, європейських країн. Запозичення цього досвіду має забезпечити інтеграційні процеси на залізничному транспорті в умовах входження України до СОТ.

УДК 339.9

Кривопішин О. М.

Південно-Західна залізниця

ДИНАМІЧНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ – ФУНДАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОСТУ ЗАЛІЗНИЦІ

Географічне становище і конфігурація напрямків дільниць Південно-Західної залізниці визначають її транзитне значення. У загальному обсязі вантажних перевезень понад 70 % становить транзит і це покладає відповідальність у розрізі міждержавних відносин. Через головні ходи столичної магістралі проходить ряд важливих міждержавних транзитних коридорів (Критський №№ 3,5,9, ОСЖД №№ 3,5,7,8,9).

За приведеними обсягами перевезень залізниця посідає перше місце серед залізниць України. По її магістралях перевозиться кожна третя тонна транзитного вантажу. Близько 90 % перевезень виконується електротягою, питома вага електрофікованих дільниць зростає.

Окрім того, що Південно-Західна залізниця є транзитною магістраллю, вона є і пасажирською. Біля третини від загального обсягу пасажирообігу України забезпечується залізничниками столичної магістралі. Щодобово з вокзалу Київ-Пасажирський відправляються та прибувають близько 100 тис. пасажирів, і цей потік із року в рік зростає.

За останні п'ять років всі об'ємні, якісні та фінансові показники роботи

СОДЕРЖАНИЕ

СЕКЦИЯ 1 «Развитие железнодорожного транспорта и корпоративное управление»

Макаренко М.В. РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПОДАЛЬШОЮ РИНКОВОЮ ТРАНСФОРМАЦІЄЮ ГАЛУЗІ	3
Цвєтов Ю.М., Макаренко М.В. ГОЛОВНА МЕТА ТА ОСНОВНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	5
Макаренко М.В., Цвєтов Ю.М. ОСНОВНІ ЕТАПИ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	9
Михальченко А.А. РАЗВИТИЕ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	13
Дейнека О.Г. СТРАТЕГІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	15
Кривопішин О.М. ДИНАМІЧНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ – ФУНДАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОСТУ ЗАЛІЗНИЦІ	16
Дейнека О.Г., Череватенко О.М. ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	18
Пепа Т.В. ТРАНСПОРТ В СИСТЕМІ ІНТЕГРАЦІЇ ТА СТАЛОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ	20
Подлuzський В.О. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В ПРОЦЕСІ РЕФОРМУВАННЯ ГАЛУЗІ	22
Цвєтов Ю.М. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	26
Шафрански Збигнев, Токарски Анджей РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА ПРИМЕРЕ ПКП (ПОЛЬСКИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ), ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ	28
Балака Є.І. ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПРОГРАМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	30
Горяїнова Т.В. УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ТРУДОВИМИ РЕСУРСАМИ	31
Гринь О.Г. РЕФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ ПОД СОВРЕМЕННЫЕ РЫНОЧНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ	32
Елагин Ю.В. ПРИМЕНЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ПОДХОДОВ И ТЕХНОЛОГИЙ УЛУЧШЕНИЯ ПРОЦЕССОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	33