

**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

- 
- 
- ✓ залізнично-автомобільний мостовий перехід через р. Дніпро у Києві (робочий рух поїздів через міст планується відкрити у 2008 р.);
  - ✓ пасажирський вокзальний комплекс станції Дарниця;
  - ✓ тягова підстанція Новоград-Волинський;
  - ✓ перенесення ремонтної бази пасажирських вагонів з ЛВЧД-1 (Київ-пас.) на ЛВЧД-9 (Бахмач);
  - ✓ вагономийний комплекс моторвагонного депо Фастів;
  - ✓ електрична централізація станцій Козятин, Брівки, Біла Церква, Полонне та інші об'єкти.

В плані капітальних вкладень закладено придбання 8 електровозів ДС-3, 39 пасажирських вагонів, 14 одиниць колійної техніки та іншого рухомого складу вкрай необхідного для потреб залізниці.

Більше третини обсягу капітальних вкладень буде направлено в першу чергу на модернізацію 220 км колії, а також рухомого складу.

Південно-Західна залізниця впроваджує всі необхідні заходи щодо реалізації намічених цілей і є впевненість, що вказані завдання будуть виконані.

*УДК 656.078.8*

*Дейпека О. Г., Череватенко О. М.*

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **ЕКОНОМІЧНІ СКЛАДОВІ РОЗВИТКУ ВІДНОСИН ВЛАСНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

**Розглянуто питання розвитку відносин власності на залізничному транспорті та проблеми формування співвідношення різних форм власності у вантажних, пасажирських, ремонтному господарстві, інфраструктурі та інших підприємствах залізничного транспорту.**

Сучасний розвиток національної економіки України характеризується негативними явищами, що склалися внаслідок непродуманої економічної політики. На жаль, ще досі не є визначеними пріоритети щодо подальшого розвитку галузі залізничного транспорту. Надзвичайно проблемним залишається питання пріоритетів форм власності. Про це свідчить досить ємний діапазон підходів, що мали місце протягом останні 15 років відносно визначення доцільності появи різноманітних форм власності або існування виключно державної форми власності в сфері залізничного транспорту.

Звертаючись до досвіду зарубіжних країн із сформованими ринковими відносинами щодо реалізації реформування галузі залізничного транспорту, можна зробити висновок про те, що автоматичне копіювання американської чи європейської моделі не є можливим для України внаслідок цілої низки причин. Для залізничної галузі України має бути розроблений власний механізм розвитку галузі залізничних перевезень, який повинен передбачити економічні підходи до стратегічного прориву на базі реальних технологічних рішень, що забезпечить

---

---

---

---

формування у галузі стартових умов інтеграційної політики з терміновим виходженням шляхів сполучення держави до Європейської залізничної мережі.

Протягом останніх років із зміною економічних підходів та пріоритетів у галузі залізничного транспорту тісно є пов'язаними адміністративні зміни піраміди керівних та управлінських структур, що не є позитивною передумовою сталого розвитку галузі. У більшості випадків зазначене супроводжується майже повним виключенням із порядку денного продовження реалізації програми попередньої адміністрації, яка потрапляє до категорії «крамольних» і заміни її новою, яка також унаслідок недостатньої тривалості часу опиниться незабаром в аналогічній ситуації. Тривалість часу є аргументом на користь реалізації стратегії, і таким чином, вона є передумовою динамічного розвитку галузі і розширення діапазону форм власності.

Щодо можливостей обов'язкової появи у галузі залізничного транспорту різноманітних форм власності, то це вважається необхідною передумовою сталого його розвитку. Впровадження різних форм власності доцільним є у пасажирському, вантажному та ремонтному господарствах. Конкурентне середовище, представлене приватними підприємствами, має взяти на себе об'єкти соціально-культурного побуту, санітарно-курортного господарства і частково торгівельно-збутової сфери і ремонтної бази. Відносно появи регіональних перевізників заслуговує на увагу досвід ВАТ «РЖД», а також ряду європейських країн. Доцільним вважається розглянути питання проведення експериментального дослідження відносно можливостей приватизації лінійних підприємств галузі. Саме експеримент дозволить виважено оцінити всі «за» і «проти» таких дій. Порівняльна оцінка діяльності різних за формою власності підприємств буде основою для прийняття відповідного рішення щодо подальшої господарської діяльності такого підприємства.

Вважається за необхідне також розглянути питання про диверсифікацію діяльності підприємств залізничного транспорту. Йдеться про пошук шляхів щодо зниження комерційного ризику підприємств, які мають отримати статус юридичної особи. Діапазон можливостей відносно таких підприємств є можливим отримати за рахунок проведення маркетингових досліджень в рамках як Укрзалізниці, так і окремих її підрозділів.

Заслуговує на увагу досвід діяльності на ринку залізничних перевезень приватних компаній-операторів, які досить динамічно розвиваються в сфері вантажних перевезень, особливо тих, що характеризуються високою прибутковістю. Ефективна з економічної точки зору діяльність компаній-операторів рухомого складу забезпечена існуванням нормативно встановлених знижок на перевезення вантажів у власних вагонах. Знижки коливаються в межах від 15 % до 36 %, залежно від виду вагона, роду вантажу і тарифної схеми, що використовуються. Зважаючи на успішну роботу компаній-операторів у вантажних перевезеннях, вважається доцільним залучення їх до сфери пасажирських перевезень, розвитку ремонтної бази залізничного транспорту та освоєння операторськими компаніями ринку послуг з надання локомотивної тяги.

Відповідно у сфері пасажирських перевезень необхідно створити сприятливі умови для функціонування приватних перевізників. Взаємодія з приватними компаніями-операторами має бути організована таким чином, щоб залізнична інфраструктура не була ареною боротьби за вигідну „нитку” графіка, а стала полем спільної роботи з розвитку пасажирського сервісу, стимулювання зростання перевезень.

---

---

---

---

Приватні операторські компанії можуть підвищувати прибутковість пасажирських перевезень за рахунок розвитку маркетингу, підвищення комфортності, гнучкій тарифній політиці, привабливому розкладу руху, більш раціональному використанні власного рухомого складу та розвитку додаткових послуг, зокрема непрофільних, як готельні, послуги таксі, видовищні заходи, туристичне обслуговування тощо. Також важливим напрямком вважається участь приватних перевізних компаній у проектах щодо розвитку швидкісного і високошвидкісного руху на основі використання різних форм державно-приватного співробітництва.

Таким чином, процеси подальшого утвердження різних форм власності в більшості секторів діяльності залізничного транспорту диктуються як сучасними вимогами, що ставляться до транспортних систем з боку клієнтури, так і відповідними міжнародними стандартами, зокрема європейськими директивами щодо залізничного транспорту.

*УДК 338.47*

***Пена Т. В.***

*Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України*

## **ТРАНСПОРТ В СИСТЕМІ ІНТЕГРАЦІЇ ТА СТАЛОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

**В работе определено место транспортного комплекса в структуре экономики страны, определена его роль в процессах формирования и функционирования экономического пространства, его первоочередные задачи развития в процессе реализации стратегии устойчивого пространственного развития.**

Подальший соціально-економічний розвиток України, його пріоритетність в напрямі обраних орієнтирів і векторів потребує розробки та впровадження стратегії сталого просторового розвитку продуктивних сил, яка визначає шляхи та етапи реструктуризації економіки регіонів в єдиному економічному просторі на основі оптимізації зовнішніх та внутрішніх міжрегіональних зв'язків, основою якої є активізація діяльності транспортної системи.

Сталий просторовий розвиток, який постає як об'єктивна необхідність економічного зростання регіонів, країн та макрорегіонів і носить глобальний характер, є економічно, соціально та екологічно збалансований розвиток територій та їх населених пунктів, спрямований на узгодження формування та функціонування їх економічної, соціальної і екологічної складової на основі використання природних, виробничих, трудових, науково-технічних, інформаційних ресурсів та транспортних мереж. Така модель сталого просторового розвитку передбачає збалансованість продуктивних сил, вирішення соціально-економічних задач при збереженні якості природного середовища.

---

---

## СОДЕРЖАНИЕ

### СЕКЦИЯ 1 «Развитие железнодорожного транспорта и корпоративное управление»

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