

**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

---

---

гармонізаційного ціноутворення, оскільки серед основних умов такої інтеграції є надання всім користувачам загальноєвропейської інтегрованої залізничної мережі рівних прав доступу до національної залізничної інфраструктури та гармонізація плати за користування інфраструктурою в межах загальноєвропейської інтегрованої залізничної мережі. Адаптивно-гармонізаційне ціноутворення на залізничні перевезення передбачає обов'язкове виокремлення як витрат з утримання та експлуатації залізничної інфраструктури, так і встановлення плати за її користування, тому дозволяє визначати і вартість нитки графіка, і обсяги потрібних коштів для забезпечення нормального відтворення залізничної інфраструктури, що є необхідним для гармонізації плати за її користування. Використання адаптивно-гармонізаційного ціноутворення забезпечить проведення гнучкої конкурентоспроможної тарифної політики на ринку міжнародних перевезень, завдяки чому вдасться залучити додаткові обсяги транзитних перевезень територією України, що буде сприяти подальшому економічному зростанню в країні. Це пояснюється тим, що розташування України між ємними ринками Європи і Азії, які динамічно розвиваються, надає можливість інтегруватися залізницям України в загальноєвропейську мережу через створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, а спрямованість адаптивно-гармонізаційного ціноутворення на створення рівних для всіх користувачів національної залізничної інфраструктури (у т. ч. й з інших країн) тарифних умов, узгоджених з вимогами пакету директив ЄС щодо залізничного транспорту, – залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків. При цьому слід зазначити, що транзитні вантажні залізничні перевезення є, як правило, високорентабельними, оскільки собівартість таких перевезень значно нижча за собівартість вантажних перевезень в межах України (відсутні дорогі початково-кінцеві операції, в рухомій операції практично відсутня маневрова робота), а тарифи на такі перевезення встановлюються на основі міжнародних транзитних тарифів, які значно перевищують рівень тарифів на перевезення вантажів в межах України. Використання адаптивно-гармонізаційного ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення сприяє не тільки інтеграції українських залізниць в загальноєвропейську транспортну систему, а й активізації конкуренції на ринку міжнародних залізничних перевезень, зниженню тарифів, підвищенню якості транспортних послуг та збільшенню завдяки цьому обсягів транзитних перевезень.

*УДК 334.72*

*<sup>1</sup>Сонін М. В., <sup>2</sup>Островерх Н. М.*

*<sup>1</sup>Укрзалізниця*

*<sup>2</sup>Українська державна академія залізничного транспорту*

## **ПЕРЕДУМОВИ ПРОВЕДЕННЯ ПРИВАТИЗАЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

**Тези присвячені проблемам, пов'язаними з проведенням приватизації вітчизняних підприємств. Встановлено чинники, які визначають модель**

---

---

---

---

## приватизації для України. Розглянуто основні принципи роботи спеціальної контрольної комісії Верховної Ради України з питань приватизації.

Ринкові перетворення в Україні, викликані об'єктивною необхідністю трансформації відносин власності, зумовили, перш за все, зміну ролі держави в економіці суспільства. Перехід від державної планової економіки до ринково-конкурентної вимагав позбавлення держави монополії на власність, введення ринкових інститутів і методів господарювання, розвитку відносин власності, заснованих на плюралізмі її форм. Тому, на першому етапі мета приватизації в Україні полягала не в коректуванні або поліпшенні системи, а в корінній зміні принципів функціонування економіки.

У відмінності від країн з високим рівнем розвитку ринкових відносин, де економічні стосунки базувалися переважно на принципах конкурентності, Україна як і інші постсоціалістичні країни, мала стартовими умовами для приватизації повне державне володіння і контроль, тобто монополію держави в економіці. Більш того, приватизація стала в Україні тим могутнім системозмінюючим механізмом, який забезпечував умови і сприяв створенню нової системи відносин власності, побудованої на принципах ринкових відносин, приватної власності і конкуренції.

Аналіз останніх публікацій наукових праць дозволив встановити, що вибір моделі приватизації для України, як і для інших країн світу, визначається, в основному, чинниками, які наведено на рис. 1.1.

Основними елементами механізму приватизації України, виходячи з системозмінюючої мети Уряду, повинні стати її темпи, обсяги і методи.

Теоретично обґрунтовано, що темпи приватизації в Україні здійснювалися повільніше порівняно з постсоціалістичними державами Центральної і Східної Європи, але значно швидше, ніж в країнах Західної Європи. Методи приватизації в цих групах країн теж відрізняються. Узагальнюючий аналіз приватизаційних процесів більшості країн дозволив зробити класифікацію методів приватизації, яка використовується у світі. Класифікацію наведено на рис. 1.2.

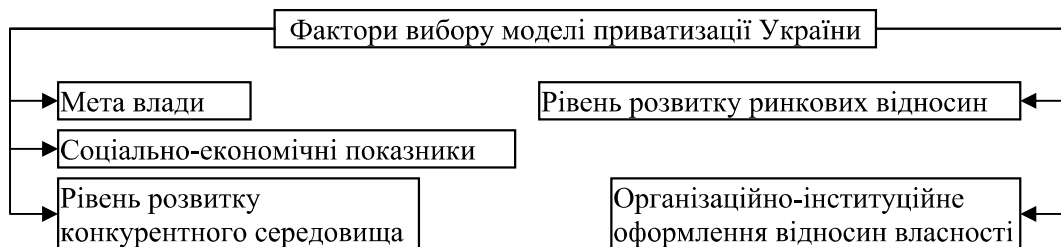


Рис. 1.1. Чинники вибору моделі приватизації України



Рис. 1.2. Методи приватизації

---

---

Спеціальна контрольна комісія Верховної Ради України із питань приватизації діє відповідно до Положення «Про спеціальну контрольну комісію Верховної Ради України із питань приватизації», затвердженого постановою Верховної Ради України від 24 червня 1993 р. № 3317-ХІІ. Вона здійснює систематичний контроль за дотриманням законодавства України про приватизацію, виконанням державної програми приватизації, а також дотриманням законодавства в нормативних актах з питань приватизації, що приймаються Кабінетом Міністрів України, Фондом державного майна України, Національним банком України та іншими уповноваженими органами України. Не менше двох разів на рік спеціальна контрольна комісія інформує Верховну Раду України про хід приватизації і, відповідно з покладеними на неї задачами, має право (рис. 1.3):

- 1) вносити у Верховну Раду України, виходячи з практичного застосування законодавчих актів з питань приватизації, пропозиції щодо внесення змін і доповнень в чинне законодавство;
- 2) заслуховувати звіт Фонду державного майна України про хід приватизації перед його подачею на розгляд Верховною Радою України, а також звіти й інших державних органів приватизації;
- 3) брати участь в обговоренні проекту бюджету щодо змісту апарату Фонду державного майна України;
- 4) заслуховувати посадовців Кабінету Міністрів України, міністерств і відомств з питань приватизації;
- 5) знайомитися з документами і матеріалами, а також одержувати іншу необхідну інформацію з питань приватизації від державних органів і організацій;
- 6) залучати до своєї роботи фахівців міністерств, відомств, інших державних і суспільних організацій, наукових установ;
- 7) розглядати програми і плани приватизації, виявляти питання, що вимагають першочергового і невідкладного рішення.



**Рис. 1.3. Класифікація прав спеціальної контрольної комісії**

---

---

<b>Савостенко Т.О.</b> ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ .....	154
<b>Сергієнко М.М.</b> РОЛЬ УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	156
<b>Сидоренко І.В.</b> ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ .....	157
<b>Сич Є.М., Колесникова Н.М.</b> АДАПТИВНО-ГАРМОНІЗАЦІЙНЕ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ІНТЕГРАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ДО ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ .....	159
<b>Сонін М.В., Острроверх Н.М.</b> ПЕРЕДУМОВИ ПРОВЕДЕННЯ ПРИВАТИЗАЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ .....	160
<b>Тимофєєва Т.О.</b> ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	163
<b>Толкачева Е.В.</b> СИСТЕМА ОПЕРАТИВНОЇ ОТЧЕТНОСТІ – ЕЛЕМЕНТ КОНТРОЛЯ І ПЛАНУВАННЯ ПРИГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК .....	164
<b>Труханов Ю.П.</b> ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ .....	166
<b>Устинович Н.В.</b> ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ДИРЕКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ІЗ ЗАЛІЗНИЦЕЮ .....	168
<b>Фоміна Т.В.</b> ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ДО РЕАЛІЗАЦІЇ РИНКОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ .....	169
<b>Чебанова Н.В., Мінка В.Ф.</b> ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ .....	170
<b>Челядінова Н.Г.</b> НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ .....	172
<b>Чередниченко О.Ю.</b> ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....	173
<b>Чередниченко О.Ю.</b> ФІНАНСОВИЙ ЛІЗІНГ ЯК ЗАСІБ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ .....	174
<b>Шерепа К.М.</b> СПРЯМОВАНІСТЬ НА УДОСКОНАЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПРИМІСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ .....	176
<b>Широкова О.М.</b> РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	178
<b>Шишкіна О.В.</b> ВПЛИВ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ ФАКТОРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК МІСТОУТВОРЮЮЧИХ ПІДПРИЄМСТВ .....	180

---

---