

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ**

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

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

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

—  
**ЭКУЖТ 2010**

**24-26 ноября 2010 года, г. Яремча**

**Днепропетровск  
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

**Редакционная коллегия:**

**Мямлин С. В.** – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Зубко А. П.** – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

**Сираков В. И.** – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

**Кулаєв Ю. Ф.** – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Каламбет С. В.** - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Покотилов А. А.** – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Скалозуб В. В.** – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Бараш Ю. С.** – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Гненний Н. В.** – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

**Куницкий С. В.** – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЖТ

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010  
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

## РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Транспортна система України, що об'єднує всі сучасні види транспорту, які в цілому відповідають внутрішнім та зовнішнім транспортним зв'язкам держави, потребує на даному етапі істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг і, в тому числі, у міжнародному сполученні. У даній роботі утверджується необхідність використання ідей і методів удосконалення організаційної структури залізничного транспорту як найдоцільнішого шляху розв'язання транспортних проблем галузі.

Організація функціонування сучасної конкурентоспроможної великої транспортної системи у ринкових умовах вимагає адекватної реакції на зміну різноманітних чинників навколишнього середовища, таких як цінова політика держави, уподобання споживачів, сезонні коливання попиту, дії конкурентів, поява технологічних інновацій тощо. Без застосування ефективних і зручних у використанні систем підтримки прийняття рішень неможливо вирішувати постійно в оперативному режимі складні питання ефективного планування розвитку основних і допоміжних технологічних систем та інфраструктури, ціноутворення, організації зовнішніх і внутрішніх перевезень, оптимізації роботи навантажувально-розвантажувальних комплексів і складського господарства, оптимізації процесів обслуговування постійних і разових споживачів.

Аналіз функціонування залізничної галузі показує, що головною метою модернізації системи управління галуззю є забезпечення головних (планування, регулювання, координація, контроль) та допоміжних (експертно-аналітична, нормативно-методична, інформаційна) функцій системи. Для досягнення цієї мети необхідно розв'язати низку задач, головними з яких є: опис наявних процесів управління основною діяльністю залізничного транспорту з метою удосконалення моделей управління; аналіз діяльності та реорганізація виробничих та організаційно-управлінських структур з метою поліпшення якості послуг і зниження собівартості перевезень; побудова і впровадження у практику на різних рівнях ієрархії моделей управління з метою забезпечення прийняття ефективних управлінських рішень; організація взаємодії різних видів транспорту при виконанні перевезень.

Необхідною умовою глибокого і всебічного аналізу процесу перевезень є наявність достовірних даних про місцезнаходження, стан, склад вагонів та призначення об'єктів транспортного процесу: поїздів, локомотивів, груп вагонів, окремих вагонів та вантажів, що забезпечують стеження за навантаженням, просуванням і розвантаженням об'єктів перевезення, виникненням небажаних відхилень від попередньо спланованого ходу перевезень.

Під організаційною структурою управління розуміють сукупність певним чином пов'язаних між собою управлінських ланок. Ключовими поняттями організаційної структури є кількість органів управління, порядок їх взаємодії та функції, які вони виконують. Головне призначення організаційної структури – забезпечити ефективну діяльність управлінського персоналу.

На більшості підприємств традиційно застосовується лінійно-функціональна структура управління. В її основу покладена ієрархічна організація процесу управління за функціями (виробництво, постачання і збут, бухгалтерський облік, фінансування тощо). За кожною з цих функцій формується лінійна система служб, що пронизує все підприємство зверху донизу: від директора через відділи і служби з їхніми начальниками до майстрів та бригадирів. Така структура управління має певні переваги: простота керівництва, відсутність дублювання функцій та інші. Однак забезпечити необхідну пристосованість підприємства до мінливого ринкового середовища цей вид організаційної структури управління неспроможний, адже має надто складну передачу інформації між функціональними підрозділами, як і процес прийняття рішень загалом.

Існує також командна структура управління. Забезпечити її можна шляхом радикальної реорганізації існуючої системи управління, формуванням замість лінійно-функціональних - командних структур. Останні з'являються, коли підприємство розділяють на невеликі господарські одиниці, які являють собою "команди" робітників і інженерів або службовців, що самостійно вирішують питання, пов'язані з виробництвом та реалізацією певного продукту або послуги. Таку організаційну перебудову можна здійснити на будь-якому підприємстві будь-якої галузі. Вона дає змогу одержати необхідний економічний ефект.

В умовах гострої конкуренції підприємства, які мають ієрархічні (бюрократичні) структури, виступають першими претендентами у банкрути. З цієї причини на зміну їм сьогодні приходять більш гнучкі організації, в яких кількість управлінських ланок зменшується. Це приводить до децентралізації управління, скорочення вертикальних зв'язків на користь горизонтальних. Останнє означає, що дедалі більше робітників поряд зі своєю спеціалізованою діяльністю починають виконувати управлінські функції. Управління стає демократичнішим і переміщується на низовий рівень. Можна виділити такі закономірності розвитку організаційних структур управління підприємством:

- надання більшої автономії підрозділам шляхом формування структур, орієнтованих на готовий продукт (створення «центрів прибутку», «робочих центрів»);
- розвиток дублюючих підрозділів всередині підприємства з метою появи елементів ринкової конкуренції;
- руйнування традиційних бар'єрів між підрозділами за рахунок створення командних структур управління;
- створення різного виду неформальних об'єднань фахівців для здійснення новацій;
- запровадження структур, які забезпечують соціальне партнерство на рівні підприємства.

Взагалі сучасна організаційна структура залізничного транспорту має лінійно-функціональний тип, що має ряд недоліків. Але система управління залізничного транспорту повинна бути достатньою мірою централізованою щодо управління інфраструктурою, а також структурними підрозділами.

Виходячи з огляду літературних джерел, а також аналізу наукових досліджень, в якості принципового підходу до вирішення проблеми побудови критеріально раціональної організаційної структури управління, пропонується прийняти системний підхід. Обґрунтовано це тим, що він найбільш повно відповідає цільовим задачам, які стоять при вирішенні проблем, у тому числі і управлінських.

Дослідження суті системного підходу на основі аналізу процесу вирішення багатьох різних проблем, показали, що його методологічна універсальність повинна визначатися насамперед необхідністю реалізації об'єктивної логічної послідовності розгляду будь-якої проблеми як такої у напрямку її успішного вирішення. При цьому будь-яку проблему як об'єкт дослідження та вирішення слід сприймати як систему. Тобто, не тільки проблемний об'єкт, але і сама проблема повинна розглядатися як щось цільне, яке утворюється і водночас визначається взаємопов'язаними та обумовленими її складовими. Такими складовими загальної проблеми є протиріччя більш низьких порядків. Тобто існує ієрархічність проблем. Для успішного подолання загальної проблеми слід, в першу чергу, вирішувати її первинно-причинні складові.

Для сучасної структури управління залізничного транспорту України необхідна гнучка організаційна структура управління, побудована на застосуванні системного підходу, яка привела б до балансу вертикальних та горизонтальних зв'язків, могла б швидко та без додаткових витрат адаптуватися до різних змін, як обсягів залізничних перевезень, так і будь-яких економічних змін держави.

## ЗМІСТ

### Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

<b>Пшінько О. М., Скалозуб В. В.</b> ПРОБЛЕМИ АНАЛІЗУ ТА СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ РЕЙТИНГОВИХ ОЦІНОК .....	5
<b>Аксьонов І. М., Шерепа К. М.</b> ОБГРУНТУВАННЯ НЕ МОНОПОЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	6
<b>Бараш Ю. С.</b> РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ КОЛИШНЬОГО СРСР .....	9
<b>Безугла Ю. Є.</b> СИСТЕМНЕ ПРЕДСТАВЛЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ .....	11
<b>Бобиль В. В., Бєлікова Т. М.</b> ВПЛИВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ .....	14
<b>Гайдук А. Ю.</b> ПРИВАТИЗАЦІЯ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ .....	15
<b>Глушенко Т. М.</b> РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	16
<b>Дейнека О. Г.</b> СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	18
<b>Дейнека А. Г., Чирочка А. В.</b> ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ .....	19
<b>Дергоусова А. О.</b> НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	20
<b>Дикань В. В.</b> ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ .....	21
<b>Дребот Х. В.</b> АНАЛІЗ РЕФОРМУВАННЯ РОСІЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ .....	24
<b>Ейтутіс Г. Д.</b> МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ .....	26
<b>Єлагін Ю. В.</b> СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	28
<b>Задоя В. О.</b> ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	29
<b>Каличева Н. Є.</b> СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ .....	30
<b>Кірдіна О. Г.</b> ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВИРІШЕНІ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ .....	31
<b>Кондратюк М. В.</b> КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ .....	33
<b>Кравченко О. О.</b> НАПРЯМКИ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ .....	35
<b>Маркова І. В.</b> ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА .....	37
<b>Орлова В. М.</b> ОЦІНКА ЄВРОПЕРСПЕКТИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ .....	40
<b>Паламарчук І. В.</b> СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ .....	42