

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Ю. С. БАРАШ

**Управління  
залізничним  
транспортom  
країни**

2006

Рецензенти: д-р екон. наук, проф. **Є. М. Сич**  
д-р екон. наук, проф. **В. М. Загорулько**  
д-р екон. наук, проф. **А. А. Покотілов**

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (протокол № 5 від 30.01.2006 р.)

**Бараш Ю. С.**

**Б24** Управління залізничним транспортом країни: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.  
ISBN 966–8471–22–9

Монографія присвячена проблемі підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України за рахунок проведення структурної реформи та зниження збитковості пасажирських перевезень. Розглянуто досвід реформування структури управління залізничним транспортом країн Європи та Азії. Досліджено три моделі управління залізничним транспортом країн Європи, запропоновано ще дві моделі, які можна впровадити в Україні. Розроблено методику визначення раціонального варіанта структурної реформи, економічний критерій для вибору найкращої моделі управління залізничним транспортом. Запропоновано нову структуру управління залізничним транспортом України, наведені принципи побудови організаційних структур компаній інфраструктури та компаній-операторів. Детально розроблені організаційні структури новоутворених пасажирських компаній.

Для наукових працівників, економістів, спеціалістів Укрзалізниці, викладачів аспірантів, магістрів і студентів вищих навчальних закладів транспортної галузі.

Іл. 97. Табл. 24. Бібліогр.: 180 назв.

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

**Ю. С. Бараш**

**УПРАВЛІННЯ  
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ  
КРАЇНИ**

**Монографія**

**Видання друге, перероблене і доповнене**

Видавництво Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

**2006**



ВСТУП .....	5
Розділ 1. ПРИРОДНА МОНОПОЛІЯ ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ .....	9
1.1. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту .....	9
1.2. Різновиди моделі управління залізничним транспортом у деяких країнах світу .....	25
1.3. Реформування суб'єктів природних монополій в Україні .....	50
1.4. Структура управління залізничним транспортом України .....	57
Висновки до розділу 1 .....	63
Розділ 2. МЕТОДИКА ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРСПЕКТИВНОЇ МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ .....	65
2.1. Сучасна структура ринку залізничних перевезень та необхідність її реформування .....	66
2.2. Місія залізничного транспорту та цілі структурної реформи .....	72
2.3. Вплив зовнішнього середовища на залізничний транспорт .....	77
2.4. Управлінське обстеження слабких та сильних сторін залізничного транспорту України .....	82
2.4.1. Маркетинг .....	82
2.4.2. Фінанси .....	85
2.4.3. Операції (реалізація послуг) .....	88
2.4.3.1. Вантажні перевезення .....	88
2.4.3.2. Пасажирські перевезення .....	95
2.4.4. Рухомий склад .....	100
2.5. Дослідження стратегічних моделей управління залізничним транспортом.....	106
2.6. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту – необхідна передумова структурної реформи в Україні .....	111
Висновки до розділу 2 .....	114
Розділ 3. ПРИНЦИПИ РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ .....	117
3.1. Визначення раціонального співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур та ступенем їх самостійності .....	118
3.2. Етапність структурної реформи та її нормативне забезпечення .....	122
3.3. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом .....	130
3.4. Доцільність утворення єдиного суб'єкта господарювання .....	141
3.5. Визначення раціональної схеми оподаткування суб'єкта господарювання .....	144
3.6. Основні напрямки структурної реформи в Україні .....	145
Висновки до розділу 3 .....	152
Розділ 4. ОПТИМІЗАЦІЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ .....	154
4.1. Аналогова і математична моделі фінансових потоків та економічної діяльності нових структур управління залізничним транспортом .....	154



4.2. Критерій оптимальності для порівняння моделей управління залізничним транспортом .....	
4.2.1. Вибір критерію оптимальності та принципи його побудови .....	
4.2.2. Математична модель критерію .....	
4.3. Аналіз та прогнозування складників критерію .....	
4.4. Алгоритм вибору оптимального варіанта управління залізничним транспортом .....	
4.4.1. $\alpha$ -метод у дисконтуванні .....	
4.4.2. Якісне дослідження чистого дисконтного доходу .....	
4.4.3. Алгоритм порівняння варіантів структурної реформи залізниць України .....	
Висновки до розділу 4 .....	
<b>Розділ 5. МЕХАНІЗМ ПОБУДОВИ СТРУКТУР УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИ ГОСПОДАРСТВОМ .....</b>	
5.1. Принципи побудови організаційних структур компаній залізничного транспорту .....	
5.2. Основні напрямки структурної реформи пасажирського господарства .....	
5.2.1. Варіанти організаційних форм пасажирських компаній [151] .....	
5.2.2. Функції, органи управління та майно компанії «Перевезення пасажирів у дальньому сполученні» зі статусом юридичної особи [151] .....	
5.3. Організаційна структура Державної акціонерної компанії з перевезень пасажирів у дальньому сполученні зі статусом юридичної особи.....	
5.3.1. Принципи побудови організаційної структури Головного центру з управління пасажирськими перевезеннями дальнього сполучення [151] .....	
5.3.2. Принципи побудови організаційної структури регіонального центру з обслуговування та перевезення пасажирів у дальньому сполученні (РЦ) [151] .....	
5.3.3. Принципи побудови організаційної структури дирекції пасажирських перевезень у дальньому сполученні (ДППДС) [151] .....	
5.3.4. Етапність реформування пасажирського господарства .....	
5.4. Організаційна структура Дорожнього центру .....	
5.5. Механізм технологічної взаємодії Державної акціонерної компанії з перевезення пасажирів у дальньому сполученні з Укрзалізницею .....	
Висновки до розділу 5 .....	
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ .....</b>	
<b>Додаток А. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗМЕЖУВАННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ .....</b>	
<b>Додаток Б. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗПОДІЛУ ГОСПОДАРСЬКИХ ФУНКЦІЙ МІЖ КОМПАНІЄЮ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА КОМПАНІЯМИ-ОПЕРАТОРАМИ .....</b>	

## ВСТУП

Залізничний транспорт займає провідне місце в забезпеченні потреб виробничої сфери та населення України в перевезеннях. Його питома вага в загальному вантажообігу всіх видів транспорту (без врахування трубопроводного) складає 85,0 %, у загальному пасажирообігу – 56,8 %.

Спад рівня суспільного виробництва в останньому десятиріччі минулого століття викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. При цьому потреба в утриманні в належному стані всієї матеріально-технічної бази галузі, збереженні знижених тарифів на соціально необхідні пасажирські перевезення залишилася. Становище ускладнювалося відсутністю реальної фінансової підтримки з боку держави, зокрема не здійснювалися кошти на придбання пасажирського рухомого складу, не виплачувалися компенсації за перевезення пільгових категорій громадян.

Одночасно в Україні почали формуватися ринкові відносини, до яких залізничний транспорт був не зовсім готовий.

Галузь стала відчувати на собі значний негативний вплив зовнішніх чинників, до яких слід віднести не тільки дії споживачів транспортних послуг та конкурентів, а також стан економіки, соціально-культурні, політичні фактори, науково-технічний прогрес і законодавчу базу.

Подолання кризових явищ в економіці держави, поступове зростання суспільного виробництва, підвищення життєвого рівня населення, здійснення заходів з реструктуризації залізничного транспорту, впровадження на залізницю нових підходів до фінансово-економічної діяльності залізниць дали можливість починаючи з 2000 року збільшити обсяги перевезень, забезпечити стабільну фінансово-економічну діяльність галузі, за короткий термін погасити борги до бюджетів усіх рівнів та з виплати заробітної плати, розпочати відновлення технічних засобів і одночасно вкладати кошти у виробництво та придбання вітчизняної техніки.

Незважаючи на зростання капітальних вкладень, розміри наявних інвестицій недостатні для задоволення потреб технічного переоснащення залізничного транспорту. На залізницях прогресує тенденція до збільшення фізичного зносу й морального старіння основних фондів. Загальний



ступінь їх зносу у 2005 році становив більше 60 %, у тому числі активні частини – 80...90 %.

Щороку на модернізацію, оновлення та капітальний ремонт основних фондів потрібно близько 4,5 млрд грн, а Укрзалізниця може акумулювати лише близько 20 відсотків вказаної суми. Зростання інвестицій за рахунок внутрішніх джерел об'єктивно вимагає значного підвищення тарифів перевезення й скорочення витрат. Але обидва ці фактори мають істотні обмеження через низку суб'єктивних чинників (платоспроможність користувачів послуг залізничного транспорту, податкова та бюджетна політика).

Усе це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських залізничних перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Залучення недержавних інвестицій в умовах діючої системи господарювання ускладнено неврегульованістю ряду правових та інших питань, недосконалістю організаційної структури залізничного транспорту та необхідністю надання іноземним інвесторам державних гарантій.

За цих умов структурна реформа на залізничному транспорті України надзвичайно важливим фактором реалізації стратегічних завдань розвитку галузі, швидке впровадження яких дозволило б:

1. Створити умови для ефективного функціонування й розвитку залізничного транспорту України та його подальшого пристосування до ринкових умов за рахунок:

- приведення структури управління залізничного транспорту у відповідність до законодавства України та її адаптації до ринкових умов;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій на залізничний транспорт з метою оновлення його виробничо-технічної бази;

- збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;

- збільшення прибутковості перевезень шляхом удосконалення роботи залізничного транспорту.

2. Залізничному транспорту України інтегрувати до європейської та світової транспортних систем.



Тому найактуальнішою сьогодні є проблема розробки та впровадження економічної стратегії структурної реформи залізничного транспорту України. Успішність структурної реформи напряму пов'язана з підвищенням конкурентоспроможності залізничного транспорту в окремих його господарствах, особливо в пасажирському, яке є збитковим.

У процесі дослідження даної проблеми були використані наукові праці провідних вчених та спеціалістів у галузі реформування залізничного транспорту, зокрема О. О. Бакаєва, А. Г. Белової, А. А. Босова, Т. В. Будько, В. Г. Галабурди, В. Д. Герамі, В. М. Гурнака, В. Л. Диканя, В. М. Загольсько, Ю. Ф. Кулаєва, Л. О. Мазо, М. В. Макаренко, В. І. Пасічника, О. О. Позднякової, О. М. Пшінька, В. М. Самсонкіна, В. І. Сенько, М. Сича, Ю. М. Цвєтова, І. М. Аксьонова, В. С. Верлоки, М. В. Гненного, О. М. Гненного, О. В. Громова, А. П. Зубка, Т. І. Єфіменко, Г. М. Кірич, Н. М. Колеснікової, І. П. Корженевича, Ю. О. Кутаха, І. Ю. Левицької, Н. Б. Малахової, Т. А. Мукмінової, О. В. Нікуліної, А. М. Новикової, О. А. Позднякової, А. А. Смаглія, В. І. Сіракова, Ю. М. Федюшина, Ю. Ю. Чередниченко та інших.

Слід зауважити, що велика частина цих розробок присвячена вивченню окремих аспектів реформування системи управління залізничним транспортом без достатнього економічного обґрунтування оптимальної моделі організаційної структури, організаційно-правової форми суб'єкта господарювання, без використання методів менеджменту та запровадження необхідних антикризових заходів під час здійснення структурної реформи.

Основною метою даного дослідження є підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України в ринкових умовах за рахунок запровадження економічно обґрунтованої структурної реформи з урахуванням антикризових заходів, які необхідно виконати на перших її етапах.

Монографія складається з п'яти розділів:

У *першому розділі* досліджується досвід реформування залізничного транспорту в Україні та інших країнах світу. Особлива увага приділяється різновидам моделі управління залізничним транспортом. Описано досвід реформування суб'єктів природних монополій в Україні.

У *другому розділі* наведена методологія розвитку управління залізничним транспортом України. Згідно з правилами менеджменту зроблено



стратегічний прогноз розвитку структурної реформи, розглянуто п альтернативних варіантів реформування залізничного транспорту України.

У *третьому розділі* розроблені принципи реформування структури управління залізничним транспортом, запропоновано розподіл функцій між державою та новоутвореними структурами, етапність структурної реформи, основні напрямки реформи в Україні.

У *четвертому розділі* подано економічний критерій, за яким можна значити найбільш раціональний варіант структурної реформи з урахуванням основних чинників та антикризових заходів.

У *п'ятому розділі* розроблені принципи реформування пасажирського господарства за двома варіантами: окремо від інших господарств України та у складі всього залізничного транспорту.

Методичною базою даного дослідження є системний підхід, закони закономірності економічної теорії і менеджменту, результати фундаментальних і прикладних наукових праць.

У процесі підготовки видання використано результати багатьох науково-дослідних робіт, які виконував Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (керівник НДР був автор) на замовлення Укрзалізниці.

Отже, у монографії зроблена спроба ознайомити наукову громадськість та широке коло працівників транспорту з найбільш важливими науковими результатами дослідження перспективного розвитку й напрямків підвищення ефективності роботи залізничного транспорту при впровадженні структурної реформи.

## РОЗДІЛ 1. ПРИРОДНА МОНОПОЛІЯ ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ

### 1.1. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту

У підручнику з менеджменту [51, с. 307] наведено визначення реструктуризації підприємства як сукупності організаційно-економічних, правових, робничо-технічних заходів, спрямованих на зміну структури підприємства, збільшення обсягів випуску конкурентоспроможної продукції та підвищення ефективності виробництва.

Найскладнішим видом реструктуризації є *корпоративна реструктуризація* (поширена назва – структурна реформа). Вона передбачає реорганізацію підприємства з метою зміни власника статутного фонду, створення нових юридичних осіб або нової організаційно-правової форми діяльності. У межах такої реструктуризації виконують:

- часткову або повну приватизацію;
- поділ великих підприємств на частини;
- відокремлення з великих підприємств деяких підрозділів, зокрема об'єктів соціально-культурного побуту та інших непрофільних структур;
- приєднання до інших чи злиття з іншими потужними підприємствами.

Таку корпоративну реструктуризацію планується виконати на залізничному транспорті України з одночасною реєстрацією єдиного суб'єкта господарювання.

Проблемі структурної реформи приділяється велика увага в наукових журналах та газетах світу. Цьому питанню присвячено багато статей описового характеру, що видаються в Україні або можна отримати з Інтернету, але наукові праці, у яких фундаментально досліджується реформування залізничного транспорту та його наслідки, належать в основному представникам України, Росії та Казахстану.

Проблема структурної реформи дуже складна і стосується тільки країн ринковою або перехідною економікою, у яких залізничний транспорт став втрачати свої позиції, конкуруючи з іншими видами транспорту.

У країнах Східної Європи і СНД, які переходять чи тільки перейшли до ринкової економіки, втрата залізничним транспортом частки на транспортному ринку ще не набула значних масштабів, проте відсутність реальної підтримки з боку держави призвела до значного старіння основних фондів залізниць. Саме проблема старіння основних фондів спонукала залізничні адміністрації цих країн шукати необхідні кошти на їх оновлення за рахунок



удосконалення менеджменту на залізничному транспорті та часткової приватизації його окремих підрозділів, господарств або видів перевезень.

Незважаючи на те що основні положення структурної реформи були зроблені Європейським союзом ще в 1991 році, досі не визначена оптимальна організаційна структура управління залізничним транспортом, доцільність його корпоратизації, організаційно-правова форма нової компанії, форма власності, етапність реформування, взаємовідносини та розподіл функцій. У науковій літературі та розробках ця проблема вирішується за окремими напрямками, а не взагалі й в основному без економічного обґрунтування.

Проблема структурної реформи в даній праці розглядається одночасно з питаннями беззбиткового функціонування майбутніх компаній-операторів з вантажних і пасажирських перевезень, компаній інфраструктури залізниць та інших новоутворених структур. Тому в першому розділі роботи значна увага приділяється заходам, які пов'язані з підвищенням конкурентоспроможності залізничного транспорту, зменшенням збитковості пасажирських перевезень, оновленням рухомого складу тощо.

Автори статті [37] розглядають залізничний транспорт Німеччини після 10 років реформи і відмічають, що є два підходи до вирішення питання, кому повинна належати інфраструктура залізниць. Перший реалізований у Великобританії, де об'єкти інфраструктури були передані в приватні руки, негативно позначилося на діяльності залізничного транспорту країни. Другим скористалися в Нідерландах, де інфраструктура залізниць залишилася в державній власності, що вирішило багато проблем, проте не виключило необхідність бюджетної дотації. На залізницях Німеччини впровадили проміжний варіант реформування, за яким інфраструктура залишається у власності акціонерного товариства, а у сфері перевезень впроваджується конкуренція. Для вирішення цих завдань було запропоновано три етапи реформування:

- утворення акціонерного товариства (1994 р. – початок першого етапу);
- його реструктуризація за видами діяльності (1999 р. – початок другого етапу);
- остаточний розподіл компаній та господарств згідно з чинним законодавством, після чого неприбуткові структури можна виставляти на торги.

Слід сказати, що модель структурної реформи залізничного транспорту Німеччини в основному відповідає вимогам директив ЄС, відмінність полягає в утворенні двох компаній інфраструктури – окремо для залізничної колії та для пасажирських станцій і вокзалів. У Німеччині вокзали виконують



багато функцій – обслуговування пасажирських перевезень, ведення торговельної діяльності у великих обсягах та надання приміщень для проведення зборів, конференцій та інших заходів, завдяки чому вокзальний комплекс країни може працювати з прибутком. Для України утворення двох компаній інфраструктури слід економічно обґрунтувати.

Б. Іванов [72] критикує модель реформування залізниць Великобританії, яка призвела до зниження обсягів перевезень та їх надійності. Автор визнає, що не слід було приватизувати інфраструктуру залізниць, так як це стало причиною зменшення інвестицій на їх розвиток і сприяло тільки виплаті значних дивідендів акціонерам. Проблеми почалися в 1999 році, коли сталася найбільша катастрофа у Лондонському районі, у якій загинуло багато людей. Целя цього стало зрозуміло, що система безпеки на залізницях потребує досконалості. Британський уряд встановив контроль за діяльністю компанії «Rail Track», якій належить залізнична інфраструктура країни і яка знаходиться на межі банкрутства. «Rail Track» може бути реструктурована, а нові прибутки замість дивідендів будуть спрямовані на розвиток залізниць. Зараз завдяки діям уряду ситуація покращилася.

Британський варіант структурної реформи є найбільш невдалим у Європі. Використання його для України неможливо, бо це може привести до негативних наслідків.

У статті [147] вказано, що у найближчі кілька років Національне товариство залізниць Бельгії (SNCB) може втратити статус монополіста, а функції управління інфраструктурою будуть передані незалежній адміністрації. Передбачається розробити та впровадити нові форми фінансового забезпечення інвестицій. Сучасна зовнішня ситуація сприяє попиту на транспортні послуги і характеризується сталим зростанням мобільності населення. Це є основою для потенційного успіху компанії. Фінансові проблеми 2003 року були на 90 % зумовлені накопиченими борговими зобов'язаннями, інвестиціями тільки на 20 % збитками від експлуатації. Але продуктивність праці залишилася низькою, рівень корпоративної культури був ще недостатньо розвинений для того, щоб прийняти лібералізацію відповідно до директив ЄС. На відміну від інших європейських держав уряд Бельгії в 1990-х роках не прийняв на себе боргові зобов'язання SNCB, що ускладнило фінансування будівництва високошвидкісних залізничних мереж, погіршило становище залізничної адміністрації. Радикальною зміною в політиці можна вважати рішення уряду про утворення незалежної адміністрації інфраструктури. Це



продиктовано прагненням зберегти національні залізниці завдяки організації при міністерстві транспорту департаменту, відповідального за ліцензування розподіл пропускнуої здатності та інвестиційну політику. Але з погляду адміністрації SNCB, при такому варіанті стикаються позиції департаментів інфраструктури й експлуатації SNCB. Аналіз зарубіжного досвіду допоміг рішити це питання завдяки об'єднанню двох департаментів на базі нової міністрації інфраструктури.

Керівництво Укрзалізниці підтримує новації Бельгії в цьому питанні, проте, на наш погляд, ліцензування, розподіл пропускнуої здатності та інвестиційну політику слід залишити у компетенції Міністерства транспорту зв'язку України.

У статті [179] міністр шляхів сполучення Росії повідомляє, що уряд у ході підготовки й впровадження структурної реформи залізничного транспорту визначив такі цілі:

- підвищення надійності роботи залізничного транспорту, його доступність для забезпечення єдиного економічного простору країни та загального економічного розвитку;
- формування єдиної гармонічної транспортної системи країни;
- зниження сукупних витрат на перевезення вантажів залізничним транспортом;
- задоволення зростаючого попиту на послуги залізничного транспорту.

Першим етапом структурної реформи на російських залізницях передбачена реалізація таких принципів та завдань:

1. Розподіл функцій державного управління та організації господарської діяльності на залізничному транспорті з одночасним виділенням з монополістичної структури конкурентних видів діяльності.
2. Збереження єдиної державної виробничої інфраструктури залізничного транспорту та централізованого диспетчерського керування.
3. Поетапне припинення перехресного субсидування між вантажними і пасажирськими перевезеннями.
4. Удосконалення тарифної політики з делегуванням урядовій комісії функцій регулювання на залізничному транспорті.
5. Подальший розвиток конкуренції у сфері перевезень, ремонту рухомого складу, обслуговування пасажирів.
6. Заборона злиття підприємств, що діють в потенційно конкурентному середовищі, з підприємствами природно-монопольного сектору.



7. Забезпечення гарантованого не дискримінаційного доступу до інфраструктури федерального залізничного транспорту незалежних компаній-операторів та користувачів рухомого складу.

8. Виділення зі сфери діяльності федеральних залізниць об'єктів соціально-побутового та іншого призначення для зниження невиробничих витрат.

9. Забезпечення фінансової прозорості усіх видів господарської діяльності залузі, у тому числі ведення окремих фінансових обліків.

10. Підвищення матеріальної зацікавленості працівників залізничного транспорту та забезпечення соціальних гарантій.

Таким чином, ще раз були підтверджені основні положення про те, що господарську діяльність на залізничному транспорті буде здійснювати державна компанія «Российские железные дороги», 100 % акцій якої будуть належати державі.

Принципи структурної реформи в Україні, що були запропоновані Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна в 2004 році [58, с. 87–107], в основному схожі з російськими, але є суттєві відмінності в побудові організаційних структур управління компанією – Державною акціонерною компанією «Українські залізниці» (ДАК «УЗ») та її структурними підрозділами. Передбачалось, що ДАК «Українські залізниці» буде мати дирекцію та шість основних філій, якими стануть залізниці України, що втратять статус юридичної особи. Крім того, до компанії увійдуть інші філії. На другому етапі структурної реформи на базі ДАК «УЗ» сформується три філії: компанії-оператори з перевезень пасажирів у дальньому сполученні, приміському сполученні та з перевезень вантажів. На третьому етапі структурної реформи на базі шести філій (у минулому залізниць) пропонується утворити окрему філію – компанію інфраструктури. Компанії-оператори з окремих видів перевезень набувають подальшого розвитку для самостійної роботи в умовах ринку, але залишаються філіями компанії ДАК «УЗ». Перетворення компаній-філій у окремі юридичні особи можливе після 3-5 років сталої роботи на транспортному ринку.

О. А. Позднякова кілька років тому вважала, що утворення єдиного акціонерного товариства – компанії «Российские железные дороги» призведе до ще більшої централізації управління господарською діяльністю [120]. Це суперечить чинному законодавству, принижує статус залізниць та їх структурних підрозділів. Врешті-решт в особі ВАТ «РЖД» з'явиться новий монстр



з правами більшими, ніж у Міністерства шляхів сполучення. На користь реструктуризації залізничного транспорту існує два головних аргументи:

1. Реструктуризація галузі є часткою загального завдання реформування економіки Росії, що приведе структуру управління федеральних залізниць у відповідність до структур управління інших видів транспорту, тобто бажано сприяти гармонізації умов їх роботи.

2. Матеріально-технічна база залізниць зношена, державних інвестицій, технічне переоснащення та модернізацію не вистачає, а залучення зовнішніх інвестицій для акціонування галузі неможливе.

3. Реформування залізничної галузі, на думку автора вказаної статті, є об'єктивно необхідним процесом, але порядок проведення реформи, її зміст та етапність вирішення окремих питань повинні бути іншими.

А. Г. Белова – колишній заступник міністра шляхів сполучення Росії (впровадження реформи) приділяла увагу проблемам правового забезпечення структурної реформи, реструктуризації кредиторської заборгованості підприємств транспорту, соціальної захищеності працівників, державного регулювання залізничного транспорту, тарифної політики та залучення інвестицій [36]. Одним з основних завдань структурної реформи вона вважала створення умов для розвитку конкуренції у сфері перевезення вантажів і пасажирів, ремонту рухомого складу. Основні складники плану дій на другому етапі структурної реформи, на її думку, такі:

- реорганізація ВАТ «РЖД» шляхом виділення в дочірні підприємства окремих структурних підрозділів, які виконують окремі види підприємницької діяльності на залізничному транспорті (пасажирські перевезення у міжнародному та приміському сполученні, окремі спеціалізовані перевезення вантажів, послуги з ремонту вагонів, а також інші види діяльності, непов'язані з перевезеннями);

- поетапне скорочення перехресного субсидування;
- створення умов для підвищення конкуренції у сфері вантажних і пасажирських перевезень;
- перехід до вільного ціноутворення в конкурентному секторі;
- створення умов для придбання компаніями-операторами магістральних локомотивів;
- залучення інвестицій для розвитку залізничного транспорту.

Усі заходи, що перелічені вище, необхідно виконати будь-якій країні, яка буде проводити структурну реформу. Різниця полягає в етапності

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Администрация железных дорог Франции по инфраструктуре // Железные дороги мира. – 1999. – № 3. – С. 28-31.
2. Аксенов И. М. Управление экономикой пассажирского поезда // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 4. – С. 40-43.
3. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
4. Аксьонов І. М. Вдосконалення системи обслуговування пасажирів // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 2. – С. 34-37.
5. Амелин В. М. Капитальный ремонт электропоездов с продлением срока службы // Ж.-д. трансп. – 2001. – № 6. – С. 52-56.
6. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях та підсобно-допоміжній діяльності пасажирського господарства за 2003-2004 р. / Укрзалізниця. – К., 2005.
7. Бараш Ю. С. Аналіз реформування структур управління залізничним транспортом у розвинених країнах Європи // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – Вип. 1. – С. 158-162.
8. Бараш Ю. С. Антикризове управління на залізничному транспорті // Тези доп. 4-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2005. – С. 17-18.
9. Бараш Ю. С. Варіанти зміни структури ринку залізничних перевезень в Україні // Тези доп. третьої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технології, економіка і управління». Сер.: Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2005. – С. 22-23.
10. Бараш Ю. С. Вплив зовнішнього середовища на залізничний транспорт // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 5. – С. 19-21.
11. Бараш Ю. С. Вплив ринкових чинників зовнішнього середовища на раціональний розвиток вагонного господарства // Тези доп. 3-ї міжнар.



- наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2003. – С. 50-51.
12. Бараш Ю. С. Досвід європейських країн щодо реформування структури управління залізничним транспортом // Тези доп. 3-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2003. – С. 49-50.
13. Бараш Ю. С. К вопросу снижения затрат на жизненный цикл железнодорожного колеса / Ю. С. Бараш, А. С. Блохина // Вісн. Харк. нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна. Економічна серія 512'2001. Передвісники економічного розвитку промисловості та залізничного транспорту України. – Х.: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2001. – С. 12-14.
14. Бараш Ю. С. Критерій вибору раціональної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 6. – С. 19-21.
15. Бараш Ю. С. Методика складання оптимального плану формування пасажирських поїздів / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2005. – Вип. 205, т. 4. – С. 1186-1198.
16. Бараш Ю. С. Монополії на транспорті та можливі шляхи їх реформування // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 2. – С. 76-78.
17. Бараш Ю. С. Некоторые экономические проблемы развития вагонного хозяйства в рыночных условиях // Економіка: проблеми теорії та практики: Міжвузівський зб. наук. пр. – Д.: Наука і освіта, 2000. – Вип. 14. – С. 81-88.
18. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 9. – С. 208-213.
19. Бараш Ю. С. Определение затрат на жизненный цикл вагона / Ю. С. Бараш, В. И. Романко, И. И. Сидоренко // Тези доп. 2-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2002. – С. 28-29.

20. Бараш Ю. С. Определение затрат на жизненный цикл грузового вагона / Ю. С. Бараш, В. И. Романко, И. И. Сидоренко. // Вісн. Харк. нац. ун-ту Економічна серія. – Х., 2002. – Вип. 565. – С. 47-49.
21. Бараш Ю. С. Определение рациональной последовательности инвестирования / Ю. С. Бараш, А. А. Босов, Г. Н. Кирпа // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2005. – Вип. 6. – С. 36-48.
22. Бараш Ю. С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 2. – С. 3-5.
23. Бараш Ю. С. Основні тенденції та умови розвитку Європейських залізниць // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2003. – Вип. 183. – С. 567-573.
24. Бараш Ю. С. Принципи побудови структури управління залізничним транспортом // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 3. – С. 66-68.
25. Бараш Ю. С. Прогнозування обсягів перевезень вантажів залізничними України до 2010 року / Ю. С. Бараш, В. І. Романко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2002. – Вип. 130. – С. 112-117.
26. Бараш Ю. С. Рациональные соотношения между капитальным и текущим ремонтом грузовых вагонов и их закупкой / Ю. С. Бараш, В. И. Романко // Тези доп. 2-ї міжнар. наук. конференції «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2002. – С. 27-28.
27. Бараш Ю. С. Реформування пасажирського господарства залізничного транспорту України // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економіки і технологій трансп. Сер.: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2003. – Вип. 3. – С. 74-80.
28. Бараш Ю. С. Реформування пасажирського господарства України // Тези доп. першої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління». Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2003. – С. 69-70.



29. Бараш Ю. С. Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 6. – С. 41-46.
30. Бараш Ю. С. Стратегічні альтернативи розвитку структурної реформи залізничного транспорту // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. пр. – К., 2005. – Вип. 2. – С. 11-17.
31. Бараш Ю. С. Стратегія розвитку вагоноремонтної бази України на найближчі роки // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 1. – С. 47-48.
32. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України // Зб. наук. пр. Київ. ун-ту економ. і технологій трансп. Сер.: Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004. – Вип. 6. – С. 195-200.
33. Бараш Ю. С. Структурна реформа на залізничному транспорті України: Тези доп. другої наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління». Ч. 2. Економіка і управління / КУЕТТ. – К., 2004. – С. 69-70.
34. Белов И. В. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов / И. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. Ф. Данилин и др.; Под ред. И. В. Белова. – М.: Транспорт, 1989. – 351 с.
35. Белов И. В. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов ж.д. трансп. / И. В. Белов, Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда и др.; Под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
36. Белова А. Г. Особенности нынешнего этапа реформирования // Ж.-д. трансп. – 2002. – № 12. – С. 19-25.
37. Берндт Т. Железные дороги Германии: десять лет реформ / Т. Берндт, С. В. Власенко // Железные дороги мира. – 2004. – № 9. – С. 9-13.
38. Блохин Е. П. Комплексная оценка ресурса пассажирских вагонов после капитально-восстановительного ремонта. Ч. 1 / Е. П. Блохин, О. М. Савчук, В. Л. Горобец и др. // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 6. – С. 24-29.

- 39.Блохин Е. П. Комплексная оценка ресурса пассажирских вагонов после капитально-восстановительного ремонта. Ч. 2 / Е. П. Блохин, О. М. Савчук, В. Л. Горобець и др. // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 3. – С. 23–17.
- 40.Бобровицкий А. Последствия быстрой приватизации // Деловые ведомости. – 2003. – № 79 (2884). – С. 1.
- 41.Босов А. А. Математическая постановка задачи о рациональном инвестировании / А. А. Босов, А. А. Сидоренко // Транспорт. Математичне модулювання в інженерних та економічних задачах транспорту: Зб. наук. пр. – Д.: Січ, 1999. – С. 5–13.
- 42.Босов А. А. Методика попередньої оцінки варіантів структурної реформи залізничного транспорту України / А. А. Босов, Ю. С. Бараш, Н. А. Мухіна // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 1. – С. 14–19.
- 43.Босов А. А. Рациональная последовательность инвестирования / А. А. Босов, Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 3. – С. 76–82.
- 44.Босов А. А. Формирование вариантов рациональной сети линий высокоскоростного движения поездов в Украине / А. А. Босов, Г. М. Кирпа. – Д.: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В Лазаряна, 2004. – 144 с.
- 45.Буркхардт Э. А. Эффективна ли смешанная собственность предприятий? // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 1. – С. 58–59.
- 46.Визначення існуючих обсягів перевезень і майбутньої структури вантажних вагонних і локомотивних парків до «Розробки проекту державної цільової програми розвитку залізничного вантажного рухомого складу»: Пояснювальна записка. Шифр 4862-ПЗ / ВАТ «Інститут Дніпродіпротранс». – Д., 2001. – 27 с.
- 47.Визначення обсягів перевезень вантажів на 2001-2010 рр. до «Розробки проекту державної цільової програми розвитку залізничного вантажного рухомого складу» / ВАТ «Інститут (Центр) комплексних транспортних проблем (ІКТП – Центр)». – К., 2001. – 59 с.



48. Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 роках. Розрахункова вартість модернізації та реконструкції основних напрямків залізниць України для впровадження швидкісного руху: Додатки до концепції / Державна адміністрація залізничного транспорту України. – К., 2004. – 36 с.
49. Второй этап реформы железных дорог Германии // Intern. Railway Journ. – 1999. – № 7.
50. Гапеев С. Н. Пассажирские вагоны, электро- и дизель-поезда // Ж.-д. трансп. – 2001. – №3. – С. 17-21.
51. Гірняк О. М. Менеджмент: Підруч. для студентів вищих закладів освіти / О. М. Гірняк, П. П. Лазановський. – Л.: «Магнолія плюс», 2004. – 352 с.
52. Гненний О. М. Оцінка ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті в умовах невизначеності і ризиків: Автореф. дис. ... канд. екон. наук. – Х.: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. ак. В. Лазаряна, 2004. – 21 с.
53. Говорухин В. Компьютер в математических исследованиях / В. Говорухи, В. Цыбулин. – СПб.: Питер, 2001. – 624 с.
54. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-ІУ.
55. Громова О. В. Підвищення економічної ефективності залізничних перевезень в сучасних умовах: Автореф. дис. ... канд. екон. наук. / Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2002. – 17 с.
56. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества // Official № L 237. – 1991. – С. 25-28.
57. Довідник основних показників роботи залізниць України (1993-2003 роки) / Під кер. О. В. Юрченко; виконавці Л. І. Пасечник, О. В. Смокал, Н. В. Гринь та ін. – К.: Видавничий дім «Мануфактура», 2004. – 44 с.
58. Дослідження перспективної моделі управління залізничним транспортом в ринкових умовах з визначенням оптимальної організаційно-правової форми суб'єкта господарювання / Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0103U007280. – Д., 2004. – 159 с.

59. Дослідження та науково-технологічне обґрунтування життєвого циклу пасажирських вагонів / Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0104 U006659. – Д., 2004.
60. Економіка і залізничний транспорт України: Моніторинг макроекономічних і галузевих показників (1996-2001 рр.) / Наук. керівн. Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 316 с.
61. Економіка та менеджмент: Навчальний посібник. – Л.: Держ. ун-т «Львівська політехніка», 1996. – 828 с.
62. Економіка України: стратегія і політика довгострокового розвитку / За ред. акад. НАН України В. М. Гейця. – К.: Ін-т. екон. прогнозув., Фенікс, 2003. – 1008 с.
63. Естиваль Ж.-П. Організаційні моделі залізниці: національні критерії побудови // Залізничний трансп. України. – 2005. – № 1. – С. 68-71.
64. Євтушевський В. А. Основи корпоративного управління: Навч. посібн. – К.: Знання – Прес, 2002. – 317 с.
65. Єфименко Т. І. Методологічні основи реструктуризації підприємств залізничної галузі (економіко-організаційний аспект): Автореф. дис. ... канд. екон. наук / Українська державна академія залізничного транспорту – Х., 2002. – 18 с.
66. Железнодорожники Европы отстаивают свои права // Гудок. – 1998. – 27 нояб. – С. 3.
67. Железнодорожное сообщение на юго-западе Эстонии будет заменено на автобусное // Транспорт. – 2001. – №5. – С. 19.
68. Железные дороги в XXI веке: Монография / Под общ. ред. Г. М. Кириш. – Д.: Изд-во Днепропетр. нац. ун-та ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.
69. Железные дороги Германии сегодня // Гудок. – № 212. – 1997. – 19 нояб. – С. 4.
70. Железные дороги Швейцарии – плоды интеграции // Железные дороги мира. — 2002. – № 4. – С. 9-15.



- 71.Звіт про доходи і витрати підприємств основної діяльності залізничного транспорту України за січень – грудень 2004 р. / Відомча статистична звітність. Форма № 14 зал. – К., 2005.
- 72.Иванов Б. Шаг к национализации как шаг к спасению британских железных дорог (по материалам газеты «Гудок») // Приднепровская магистраль. – 2002. – № 47 (9313), 22 нояб.
- 73.Каррон Н. Железные дороги в общей транспортной политике Швейцарии // Железные дороги мира – 2004. – № 6. – С. 9-17.
- 74.Кисилев А. Н. Интермодальные системы в пригородных пассажирских перевозках //Ж.-д. трансп. – 2003. – № 10. – С. 65-67.
- 75.Кірка Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
- 76.Комплексна програма реструктуризації державних підприємств, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 серпня 2001 р. № 401-р. / Лист Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції від 13.09.01 р. № 23-40/2127 з дод. на 19 арк.
- 77.Конституція України. – К.: Преса України, 1997. – 80 с.
- 78.Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 роках / Державна адміністрація залізничного транспорту України. – К., 2004. – 43 с.
- 79.Концепція політики Кабінету Міністрів України щодо управління об'єктами державної власності, схвалена розпорядженням КМУ від 05.10.01 р. № 467-р.
- 80.Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затверджена рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.01 р: Наказ МТУ від 05.11.01 р. № 764.
- 81.Концепція та Програма реструктуризації на залізничному транспорті України / Укрзалізниця. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.

- 82.Криворучко Н. З. Вагонное хозяйство. – М.: Трансжелдориздат, 1961. – 320 с.
- 83.Кулаев Ю. Ф. Проблема обеспечения транспортного комплекса Украины специалистами высшей квалификации // Залізничний транспорт України. – 2000. – №1. – С. 24–26.
- 84.Кутах Ю. О. Оптимізація сполучення конкурентних переваг різних видів транспорту // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 2. – С. 11–13.
- 85.Кушнир І. Ю. Ефективність вантажних залізничних перевезень в Україні та її підвищення в умовах глобалізації: Автореф. дис. ... канд. екон. наук / І. Ю. Кушнир. – Київ: Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2004. – 18 с.
- 86.Лapidус Б. М. Оценка социально-экономических последствий структурной реформы / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет // Ж.-д. транспорт. – 2002. – № 12. – С. 30–32.
- 87.Ложачевська О. Характеристика транспортної галузі України // Економіст. – 2002. – № 10. – С. 42–45.
- 88.Макроекономічне моделювання економічного розвитку України. Монографія / О. О. Бакаєв, Т. Г. Кравченко, Т. А. Мукмінова; За заг. ред. О. О. Бакаєва, Т. А. Мукмінової. – К.: Транспорт України, 2004. – 124 с.
- 89.Марко В. В. Обновление пассажирского вагонного парка путем капитально-восстановительного ремонта / В. В. Марко, И. В. Мариненко, О.М. Савчук // Залізничний трансп. України. – 2000. – № 3. – С. 14–17.
- 90.Медведев А. Экономическое обоснование предпринимательского проекта // Мировая экономика и международные отношения. – М.: Наука, 1992. – № 6. – С. 86–95.
- 91.Мескон М. Х. Основы менеджмента: Пер. с англ. / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М.: Дело, 1992. – 702 с.
- 92.Методы экономической оценки инвестиционных проектов в транспорте: Учебно-методическое пособие / Сост. Ю. Ф. Кулаев. – К.: Транспорт України. – 2001. – 182 с.



93. Модели управления железными дорогами // Железные дороги мира. – 2002. – № 11. – С. 9–11.
94. Модель инфраструктуры железных дорог Великобритании // Железные дороги мира. – 2002. – № 5. – С. 74–75.
95. Мукмінова Т. А. Визначення оптимального співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступенем їх самостійності // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем: Зб. наук. пр. – К.: Міжнародний науково-навчальний центр інформаційних технологій і систем НАН та МОІН України, 2004. – Вип. 6. – С. 48–69.
96. Мукмінова Т. А. Удосконалення управління залізничним транспортом України // Автореф. дис. ... канд. екон. наук. – К.: УАННП «Фенікс», 2002. – 22 с.
97. Надежды «Дойче Бан» // Гудок. – № 34. – 1999. – 24 февр. – С. 6.
98. Начало приватизации железных дорог в Польше // Железные дороги мира. – 2001. – № 10. – С. 9–10.
99. Некоторые итоги реструктуризации железных дорог Германии // Железные дороги мира. – 2002. – № 12. – С. 9–17.
100. Нікуліна О. В. Підвищення ефективності функціонування природних монополій в умовах ринку (за матеріалами залізничного транспорту): Автореф. дис. ... канд. екон. наук. / Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2003. – 19 с.
101. О работе совета МКПЖ после 1-го конгресса МКПЖ и основные направления деятельности Конфедерации на 2002-2007 гг. // Информ. бюл. Междунар. конф. профсоюзов железнодорожников и трансп. строителей. – 2003. – № 26-27. – С. 8–14.
102. Об итогах работы ОАО "Российские железные дороги" в 2003 г. и задачах на 2004 г. по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта в условиях реформирования // Ж.-д. трансп. – 2004. – № 2. – С. 2–12.
103. Організаційна структура Державної адміністрації залізничного транспорту України станом на 01.01.2003 р.

104. Організаційна структура Придніпровської залізниці на 2003 р.
105. Остапюк Б. Я. Потреба у планових видах ремонту пасажирських вагонів на прогностні роки / Б. Я. Остапюк, Ю. С. Бараш // Тези доп. 3-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна – Д., 2003. – С. 50–51.
106. Остапюк Б. Я. Проблема оновлення парка пасажирських вагонів / Б. Я. Остапюк, Ю. С. Бараш // Вісн. Харк. нац. ун-ту. Економічна серія – Х., 2002. – Вип. 565. – С. 88–91.
107. Остапюк Б. Я. Визначення оптимального терміну служби пасажирського вагону / Б. Я. Остапюк, Ю. С. Бараш // Тези доп. 2-ї міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. держ. техн. ун-т залізн. трансп. – Д., 2002. – С. 52–53.
108. Панасик В. М. Податковий облік: Навчальний посібник / В. М. Панасик, С. К. Ковальчук, С. В. Бобрівець. – Т.: Карт-бланш, 2002. – 260 с.
109. Пасічник В. І. Економічна стратегія розвитку експлуатаційної діяльності залізничного транспорту: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук – К.: Науковий світ, 2004. – 36 с.
110. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
111. Пастернак-Таранушенко Г. Конкуренция. Курс лекций и практических занятий на русском и украинском языках / Г. Пастернак-Таранушенко, В. Рожок. – К.: ЦУЛ, 2002. – 322 с.
112. Перелік залізниць та підприємств, що входять до сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту, станом на 01.01.2003 р.
113. Перепелюк А. В. Основи менеджменту на залізничному транспорті / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутіс. – Д.: Січ, 1996. – 174 с.
114. Перепелюк А. В. Основи маркетингу на залізничному транспорті / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутіс. – Д.: Континент, 1996. – 182 с.



115. Перспективные структуры управления на европейских железных дорогах: По материалам Railway Gazette International (2001, № 5, p. 329–340) // Железные дороги мира. – 2002. — N 2. – С. 9–25.
116. Перспективы развития железных дорог Польши // Железные дороги мира. – 2002. – № 12. – С. 25–28.
117. Позднякова Л. А. Стабилизация работы железнодорожного транспорта в условиях убыточности // Бизнесинформ. – 1999. – № 5-6. – С. 64-69.
118. Позднякова Л. А. Реструктуризация управления на железнодорожном транспорте Украины / Л. А. Позднякова, В. В. Котик // Тези доп. 4-ї Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (28.04-29.04.2005) / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2005. – 111–112 с.
119. Позднякова Л. О. Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. – Х., 2002. – 30 с.
120. Позднякова О. А. О возможности структурной реформы на железнодорожном транспорте // Транспорт РЖ ВИНТИ. – 2002. – № 3. – С. 2–9.
121. Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262.
122. Правдин Н. В. Прогнозирование грузовых потоков / Н. В. Правдин, М. Л. Дыканюк, В. Я. Негрей. – М.: Транспорт, 1987. – 247 с.
123. Предварительное технико-экономическое обоснование проекта высокоскоростных железных дорог в Украине / «SYSTRA». – К., 2002.
124. Приватизация железных дорог в Канаде // Railway Gazette International. – 2001. – № 7.
125. Про господарські товариства: Закон України від 19.09.91 р. № 1576-XII // ВВР – 1991. – № 49. – ст. 682. Введений в дію Постановою ВР 3 1577-XII від 19.09.92 р. ст. 683 із змінами.

126. Про затвердження переліку підприємств, які мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 серпня 1997 р. № 911.
127. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 11.06.98. № 615/98.
128. Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій: Указ Президента України від 19.08.1997 р. № 893/97
129. Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій: Указ Президента України від 19 серпня 1997 року № 853/97.
130. Про невідкладні заходи щодо впорядкування діяльності державних (національних) акціонерних та холдингових компаній: Указ Президента України від 07.11.2001 р. №1049/2001.
131. Про невідкладні заходи щодо прискорення приватизації майна в Україні: Указ Президента України від 29.12.1999 р. № 1626.
132. Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності: Закон України від 18.02.1992 р. № 2133 // ВВР. – 1992. – № 21. – Ст. 296.
133. Про оподаткування прибутку підприємств: Закон України у редакції Закону України від 22.05.1977 р. № 283/97-ВР // Все про бух. облік. – 2005. – 20 верес. (86). – С. 2-44.
134. Про основні напрямки конкурентної політики на 2002-2004 р.: Указ Президента України від 19.11.2001 р. // Уряд кур'єр. орієнтир. – 2001. – 28 листоп. – С. 1-3.
135. Про підприємства в Україні: Закон України від 27.03.91 р. № 887-XII Серія «Закон України» – К., 1998. – С. 3-33.
136. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. № 1682 // Уряд. кур'єр орієнтир. – 2000. – 24 трав. – С. 5-9.
137. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 квітня 2000 року «Про стан залізничного транспорту України та заходи щодо його ефективного функціонування»: Указ Президента України від 20.04.00 р. № 603/2000.



138. Про розподіл виробничих потужностей інфраструктури і оплату за користування інфраструктурою залізниць: Директива Ради Європейського співтовариства 95/19 ЄС від 19.05.95 р.
139. Про управління об'єктами державної власності: Проект Закону України.
140. Про холдингові компанії, що створюються в процесі приватизації: Указ Президента України від 11.05.94 р. № 224/94 // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 76-77. – С. 2.
141. Проведення наукових досліджень та розробка розділів проекту технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагонів / Дніпропетр. нац. ун-т. заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0105001795. – Д., 2005.
142. Прогноз показателей работы ж/д транспорта Украины на 2000 – 2015 гг. // Транспорт. – 1999. – № 39. – С. 33–34.
143. Програма розвитку рухомого складу Укрзалізниці / Держ. наук.-дослід. центр залізничного трансп. України. – К., 2005.
144. Программа реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004 – 2006 годы / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. – Астана, 2004. – 26 с.
145. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. 2. Основные направления структурной реформы железнодорожного транспорта в России // Версия для печати.
146. Рейдемейстер А. Г. Влияние профиля поверхности катания колес вагонов на затраты, связанные с тягой поездов / А. Г. Рейдемейстер, Ю. С. Бараш, А. С. Блохина и др. // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 3. – С. 24–26.
147. Реформы на железных дорогах Бельгии (по материалам Railway Gazette International, 2004, № 1, р. 25-28) // Железные дороги мира. – 2004. – № 5. – С. 9–11.
148. Розвиток рейкового рухомого складу залізниць України (вантажні перевезення): Галузева науково-технічна програма / Дніпропетр. нац.

ун-т. заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна; № ДР 0101V002586 – Д., 2006.

149. Розробка концепції впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2005-2015 роках / Дніпропетр. нац. ун-т. заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2004.
150. Розробка науково-обґрунтованої програми розвитку пасажирського господарства в умовах ринкових перетворень / Східний науковий центр Транспортної академії України; № ДР 0104U008415. – Д., 2003.
151. Розробка техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) та програми реформування пасажирського господарства / Східний науковий центр Транспортної академії України; № ДР 0103U007781. – Д., 2003.
152. Романко В. І. До проблеми впровадження вантажних вагонів нового покоління / В. І. Романко, Ю. С. Бараш // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 5. – С. 10–11.
153. Самсонкін В. М. Про підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті // Залізничний трансп. України. – 2004. – № 1. – С. 43–45.
154. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова – К.: Вид-во «Аспект – Поліграф», 2004. – 248 с.
155. Скалозуб В. В. Задачі оптимального планування та управління нелінійними економічними процесами організації перевезень залізничного транспорту України в умовах дефіциту рухомого складу та інвестицій / В. В. Скалозуб, Ю. С. Бараш, В. Б. Землянов, О. В. Солтисюк // Моделі управління в ринковій економіці: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. Ю. Г. Лысенко. Спецвыпуск. Донецьк: Изд-во ДонНУ, 2005. – С. 141–147.
156. Скворцов Н. Н. Налоговый менеджмент: стратегия и тактика: В 10 кн. Кн. 1. От стагнации к стабилизации. Практическое руководство / Под ред. В. П. Давыдовой – К.: Вища шк., 2002. – 222 с.



157. Соколовська Н. С. Сучасне становище залізничної галузі і соціально-економічна трансформація // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 3. – С. 2.
158. Статистичний щорічник України за 2002 рік / Держкомітет статистики України; за ред. О. Г. Осауленка. – К.: Консультант, 2003. – 663 с.
159. Статут залізниць України. – К.: Транспорт України, 1998. – 83 с.
160. Стратегия коммерциализации Укрзализныци: Доклад / ЕБРР, Агентство торговли и развития США. – 1996.
161. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства: Офіційний документ «Біла книга» / Комісія Європейського співтовариства. – Брюссель, 30.07.96 COM (96) 421, остаточна редакція.
162. Структурна схема апарату управління Укрзалізниці станом на 01.01.2003 р.
163. Телекомунікації України / За заг. ред. С. О. Довгого. – К.: Техніка, 2001.
164. Темпы реформ на европейских железных дорогах // Железные дороги мира. – 2002. – № 7. – С. 9–11.
165. Томпсон А. А. Стратегический менеджмент: искусство разработки и реализации стратегии / А. А. Томпсон, А. Дж. Стрекленд / Пер. с англ. под ред. Л. Г. Зайцева, М. И. Соколовой. – М.: ЮНИТИ, 1998. – 577 с.
166. Транспорт і зв'язок України: Стат. зб. / Держкомітет статистики України; Відп. за вип. І. Калачова. – К., 2003. – 219 с.
167. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства (організації): Навчальний посібник / За ред. І. Ю. Сіваченко. – К.: ЦУЛ, 2003. – 106 с.
168. Усиление регулирующих функций Федерального бюро железных дорог Германии // Железные дороги мира. – 2002. – № 1. – С. 14–16.
169. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации: Учебное пособие. – М.: Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.

170. Федюшин Ю. М. К проблеме обновления подвижного состава железных дорог Украины / Ю. М. Федюшин, Ю. Е. Пашенко, В. И. Букин // Залізничний трансп. України. – 2001. – № 2. – С. 7–10.
171. Философия реформы железных дорог Китая // Железные дороги мира – 2002. – № 3. – С. 9–11.
172. Фінансовий менеджмент: Навч.-метод. посіб. для самостійного вивчення дисципліни. – К.: КНЕУ, 2001. – 296 с.
173. Цыган Б. Г. Модернизация пассажирского подвижного состава – действенный путь его обновления / Б. Г. Цыган, Л. И. Пирогов, А. В. Донченко и др. // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 2. – С. 21–27.
174. Чередниченко О. Ю. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: Автореф. дис. ... канд. екон. наук / Українська державна академія залізничного транспорту. – Х., 2004. – 19 с.
175. Шаров В. А. Перевозка грузов в условиях рыночных отношений // Ж-д трансп. – 1991. – № 11. – С. 15–18.
176. Швейцарські залізниці користуються перевагами інтеграції // Залізничний трансп. України. – 2002. – № 5. – С. 66.
177. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для вузов / Под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М., 2001. – 597 с.
178. Экономика России XXI век // МПС/СМИ о реформе железнодорожного транспорта // [htm](#). – 26.12.2000.
179. Экономика России XXI век // МПС/СМИ о реформе железнодорожного транспорта // [htm](#). – 09.11.02.
180. «UNIDO Manual for the Preparation of Industrial Feasibility Studies», Vienna, UNIDO, JD/206, – 1986.