

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Орлова Вікторія Миколаївна**

УДК: 339.92:656.2 (477)

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ  
ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства інфраструктури України.

**Науковий керівник:**

доктор економічних наук, професор  
**Чебанова Наталія Володимирівна,**  
Українська державна академія залізничного транспорту,  
завідувач кафедри обліку та аудиту.

**Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор  
**Пащенко Юрій Євгенович,**  
Міжнародний науково-технічний університет ім. академіка Ю.Бугая,  
професор кафедри міжнародної економіки;

кандидат економічних наук, доцент  
**Якименко Наталія Василівна,**  
Українська державна академія залізничного транспорту, докторант кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Захист відбудеться «08» квітня 2011 р. о 13<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «03» березня 2011 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Інтеграція як процес взаємодії та взаємовпливу соціально-економічних систем все частіше розглядається як пріоритетний шлях розвитку на макро- та мікрорівнях. Проте неефективне управління економікою України за часів незалежності перетворило її в аутсайдера глобальної економічної системи, що ускладнює інтеграцію в європейський економічний простір.

Ефективна діяльність залізничного транспорту, що відповідає вимогам та потребам міжнародного та європейського залізничного права, запорука позитивних змін в економіці України, необхідна передумова її європейського майбутнього.

Європейські орієнтири розвитку економіки України активно досліджуються економічною наукою. Різним аспектам цієї проблеми присвячені праці Амоші О., Гейця В., Данилишина Б., Копійки В., Лукінова І., Макогона Ю., Чистіліна Д., Шостки Л. та ін. Дослідженню інтеграції в транспортному секторі економіки в умовах формування пріоритетів євроінтеграційного розвитку присвятили увагу Бакаєв О., Бараш Ю., Гурнак В., Дикань В., Кірпа Г., Костюк М., Пащенко Ю., Пшінько О., Сич Є., Юхновський І., Якименко Н. та ін. Окремі пріоритетні напрямки розвитку залізничного транспорту відповідно до міжнародних вимог щодо надійності, швидкості та безпечності перевезень розглядають Гненний М., Данько М., Дейнека О., Ейтутіс Г., Ільчук В., Компанієць В., Позднякова Л., Цветов Ю., Чебанова Н. та ін.

Разом з тим не дістали належного висвітлення принципово важливі питання комплексного дослідження теоретичних засад інтеграції вітчизняного залізничного транспорту в європейську транспортну систему; недостатньо розкрито особливості процесу інтеграції в транспортній галузі та її необхідні передумови. Відчувається нагальна потреба аналізу та визначення шляхів вирішення проблеми формування спільного залізничного транспортного простору, що гарантує отримання комплексного результату для народногосподарського комплексу України. Не відповідає потребам розвитку залізничного транспорту України існуюча державна політика регулювання та підтримки вітчизняного транспортного комплексу. Рівень економічного потенціалу залізничного транспорту України не забезпечує його адаптивність до змін зовнішнього та внутрішнього середовища. Ці обставини визначили вибір теми дисертації, її логіку і структуру.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана як ініціативна згідно з планом науково-дослідної роботи Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів», відповідає цілям Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 рр., Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р., Стратегії економічного і соціального

розвитку України на 2004-2015 рр. «Шляхом європейської інтеграції», Програмі економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава».

**Мета та завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є визначення теоретичних аспектів інтеграційних процесів в транспортній сфері та розробка практичних рекомендацій щодо шляхів розвитку залізничного транспорту України з урахуванням необхідності впровадження європейських стандартів діяльності галузі.

Реалізація мети зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- розкрити роль вітчизняного залізничного транспорту в процесі євроінтеграції України;
- визначити зміст поняття «інтеграція», особливості інтеграції в транспортній галузі;
- розглянути організаційне та нормативно-правове підґрунтя інтеграційних процесів в транспортній галузі;
- проаналізувати сучасний стан залізничного транспорту України та проблеми його розвитку;
- дослідити проблему євроінтеграції вітчизняного залізничного транспорту в контексті теорії систем управління;
- сформулювати методичні основи оцінки відповідності рівня розвитку залізничного транспорту вимогам функціонування транс'європейської залізничної транспортної системи;
- обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення механізму державного регулювання діяльності залізничного транспорту в умовах європейського вектору розвитку галузі;
- розглянути особливості формування, структуру та стратегічні цілі розвитку економічного потенціалу залізничного транспорту України як основи його інтеграції в європейську транспортну систему;
- розробити концептуальний підхід до адаптивного управління економічним потенціалом залізничного транспорту;
- розробити рекомендації щодо удосконалення практики виховання та розвитку управлінського персоналу підприємств залізничного транспорту в контексті забезпечення ефективності управління економічним потенціалом залізничного транспорту.

**Об'єкт дослідження** – процеси інтеграції в транспортній галузі в умовах формування спільного європейського транспортного простору.

**Предмет дослідження** – теоретичні засади та методичні положення щодо розвитку залізничного транспорту України в процесі інтеграції в європейську транспортну систему.

**Методи дослідження.** Теоретичну та методичну основу дослідження становили такі методи дослідження: *метод логічного узагальнення* – для уточнення сутності понять «інтеграція», «економічний потенціал», визначення їх особливостей; *системний аналіз* соціально-економічного розвитку залізничного транспорту та проблем його інтеграції в європейський транспортний простір;

*статистичний аналіз* – для аналізу діяльності залізничного транспорту України; *абстрактно-логічний метод* – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків дослідження; *метод логічного моделювання* - для структурування складових економічного потенціалу залізничного транспорту; *графічний метод* – для наочного оформлення результатів дослідження; *економіко-математичний метод* – для визначення впливу інноваційної та науково-технічної діяльності на збільшення адаптивності залізничного транспорту.

Інформаційну базу дослідження склали: закони України, міжнародні та державні галузеві нормативно-правові документи, статистичні матеріали Державної адміністрації залізничного транспорту України та Держкомстату України, наукові праці вітчизняних та зарубіжних фахівців з питань інтеграції, управління залізничним транспортом, матеріали науково-практичних конференцій.

**Наукова новизна отриманих результатів.** Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у наступному:

*удосконалено:*

– методичний підхід до виховання та розвитку управлінського персоналу як інструменту реалізації антикорупційних заходів в системі управління економічним потенціалом залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на ідеологічно-виховній підготовці кадрового резерву галузі;

– визначення сутності поняття «економічний потенціал залізничного транспорту», що, на відміну від існуючих, розкриває його як сукупність економічних потенціалів суб'єктів залізничної галузі, при взаємодії та поєднанні яких утворюється синергетичний ефект і забезпечується сталий розвиток залізничного транспорту в цілому;

*дістали подальшого розвитку:*

– теоретичні аспекти процесів інтеграції в транспортній сфері за рахунок розкриття принципів, визначення рівнів та особливостей, а також факторів, які їх визначають;

– підхід до дослідження проблеми євроінтеграції залізничної транспортної системи України, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на використанні методології теорії систем управління щодо обґрунтування структурованості проблеми, визначення етапів аналізу, цілей та шляхів її вирішення;

– показники оцінки результатів діяльності залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, дозволяють визначити зміни в удосконаленні послуг, забезпеченні експлуатаційної сумісності залізничної мережі, розвитку інфраструктури та забезпеченні безпеки перевезень;

– пропозиції щодо удосконалення механізму державного регулювання розвитку залізничного транспорту України за рахунок додаткових принципів та завдань, реалізація яких забезпечить комплексність змін та ефективність функціонування;

– визначення змісту економічного потенціалу залізничного транспорту України за рахунок виокремлення складових та елементів, розробки механізму формування, обґрунтування впливу на забезпечення конкурентоспроможності

галузі, що дозволило запропонувати заходи управління ним, які узгоджені з цілями та завданнями євроінтеграції;

– концептуальний підхід до адаптивного управління економічним потенціалом залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, враховує тенденції у зовнішньому та внутрішньому середовищі, пропозиції та вимоги їх суб'єктів, передбачає визначення невідповідності рівня економічного потенціалу стратегічним цілям розвитку галузі, обґрунтування доцільності, визначення змісту, обсягу та терміновості змін.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає в можливості використання обґрунтованих в дисертації пропозицій в процесі опрацювання стратегії розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах європейського вибору, при розробці та реалізації законодавчих актів з питань державного регулювання і функціонування транспортного сектору економіки України. Практичне значення також мають такі науково-прикладні розробки дисертації: методичний підхід до оцінки відповідності рівня розвитку залізничного транспорту вимогам функціонування транс'європейської залізничної транспортної системи, пропозиції щодо удосконалення організаційної структури та функцій Головного управління по роботі з персоналом Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Наукові розробки та пропозиції щодо необхідних напрямків змін на залізничному транспорті України з урахуванням потреби забезпечення експлуатаційної сумісності знайшли застосування на Південній залізниці при визначенні пріоритетних заходів технічної модернізації (акт впровадження № 145/П-а від 27.05.2010 р.). Рекомендації щодо заходів управління економічним потенціалом залізничного транспорту враховані керівництвом Укрзалізниці під час розробки стратегії розвитку на 2011 рік (акт впровадження УЗМ-21/347 від 07.09.2010 р.). Концептуальні положення та результати дисертаційного дослідження використано у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств», «Управління потенціалом підприємства», «Міжнародні економічні відносини» (акт впровадження № 01-12/184 від 21.04.2010 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація є самостійно виконаним дослідженням, в якому викладені авторські теоретичні положення та практичні розробки. В наукових працях, що виконані в співавторстві, здобувачу належать: визначення передумов реструктуризації підприємств залізничної галузі [1]; обґрунтування особливостей процесів інтеграції в транспортній галузі, визначення рівнів, принципів інтеграції та факторів, що на неї впливають [7]; розкриття ролі інвестицій в перехідній економіці України [13].

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та результати дослідження пройшли апробацію на п'яти міжнародних науково-практичних конференціях та міжнародному науковому конгресі, перелік яких наведено в авторефераті у списку опублікованих праць.

**Публікації.** Основні положення і висновки дисертаційної роботи, всі пункти

наукової новизни викладено у 18 наукових працях, серед яких 12 статей у наукових фахових виданнях. Загальний обсяг наукових публікацій складає 5,1 друк. арк., з них особисто автору належить 4,7 друк. арк.

**Обсяг та структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 191 сторінку, в т. ч. основний текст займає 142 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 25 рисунками, 10 таблицями та містять 10 додатків. Список використаних джерел налічує 174 найменування.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано її мету та завдання, визначено об'єкт, предмет, методи наукового дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значимість отриманих результатів.

У розділі 1 "**Теоретичні основи інтеграційних процесів в транспортній галузі в аспекті євроінтеграційних перспектив України**" обґрунтовано роль залізничного транспорту в економіці України та вплив його діяльності на формування засад інтеграції України до Європейського Союзу (ЄС); викладено методологічні положення щодо понятійного апарату дослідження, зокрема визначено сутність, зміст та рівні процесів інтеграції в транспортній сфері, принципи та чинники, що їх обумовлюють, організаційне та нормативно-правове підґрунтя.

Сприйняття України суб'єктами європейського економічного простору в якості рівноправного партнера можливо за умови збільшення її конкурентоспроможності, що залежить від комплексу економічних, політичних та соціальних перетворень і структурних реформ. В сучасних умовах зростає значення транспортного сектору вітчизняної економіки, зокрема залізничного транспорту (ЗТ), діяльність якого забезпечує: збільшення мобільності населення, налагодження транскордонного співробітництва, зростання рівня розвитку інфраструктурних галузей, збільшення транзитного потенціалу та логістичної ефективності країни; підвищення конкурентоспроможності національних товаровиробників.

Актуальність процесів інтеграції як тих, що сприяють якісним змінам в економіці країни в цілому та її суб'єктів зокрема та характеризуються становленням нової цілісності в результаті упорядкування, узгодження і об'єднання в просторі та в часі структур і функцій вже існуючих відкритих систем, обумовила потребу розгляду їх відносно транспортної сфери. Галузева особливість транспортної інтеграції виявляється у її багаторівневості.

Перший рівень – глобальний, що розглядається відносно транспортних систем декількох країн. Глобальна інтеграція вітчизняної транспортної системи в світову та європейську визначена як процес поєднання функціональних можливостей транспортних систем (вітчизняної та закордонних) з метою формування спільного транспортного простору, що гарантує отримання

комплексного результату для народногосподарського комплексів країн за рахунок: 1) солідарної відповідальності за процеси формування та обслуговування вантажопотоків та процеси забезпечення переміщення населення на міжнародному рівні; 2) спільної матеріальної зацікавленості всіх учасників інтеграційного процесу. Особлива поєднуюча роль в світовій транспортній системі належить міжнародним транспортним коридорам, що забезпечують міждержавні зв'язки та складають основу світової логістичної системи.

Другий рівень - передбачає взаємодію різних видів транспорту в межах країни та пов'язаний з формуванням Єдиної транспортної системи України, що характеризується: поєднанням технологічних процесів видів транспорту (комбіновані перевезення), комплексністю інформатизації перевізного процесу; розвиненістю логістичного сектору транспортного ринку; правовою узгодженістю дій перевізників.

Третій рівень – характеризується інтеграцією суб'єктів, що діють на ринку перевезень окремого виду транспорту (залізниці, оператори залізничних перевезень, логістичні та страхові компанії, фінансові установи, митні служби тощо). Вона є процесом узгодження інтересів суб'єктів, що ґрунтується на матеріальній зацікавленості кожного з них в підвищенні обсягів залізничних перевезень, збільшенні їх доступності та якості, та передбачає нормативно-правове урегулювання їх взаємодії та чітке дотримання принципу узгодженості дій щодо досягнення мети – збільшення конкурентоспроможності певного виду транспорту.

Процес інтеграції в транспортній галузі, як і будь-який інший процес, ґрунтується на певних принципах. Такими визначено принципи: збалансованого розвитку, повноти використання потенціалів, єдності мети, синергетичності, відкритості до змін, інноваційності, узгодженості транспортних політик, солідарної відповідальності, багатовекторності розвитку.

Успіхи інтеграційних процесів на транспорті залежать від факторів, які за рівнями формування та впливу запропоновано розподілити на наднаціональні та національні. Перші включають: норми та положення Європейської транспортної політики, вектори та динаміку розвитку країн та регіонів світу, міжнародні стандарти якості, рівень розвитку та економічні умови функціонування транспортних систем країн світу, рівень та динаміку розбудови об'єктів європейської та світової логістичної системи, світовий інноваційний процес та світові інноваційні технології на транспорті, динаміку світового виробництва та тенденції розвитку галузей, що формують основні товаропотоки тощо. Другі, розподіляються на зовнішні (державний рівень формування) та внутрішні (формування на рівні суб'єктів транспортного ринку). До складу останніх пропонується зарахувати: існуючу систему управління підприємств та рівень її корумпованості, прийняту загальну та інноваційну стратегію їх розвитку, існуючий техніко-технологічний рівень виробництва, розвиненість логістичної складової транспортного процесу, соціальну спрямованість організаційної культури на підприємствах, фінансову забезпеченість виробничого процесу та процесів інтеграції, їх мотиваційний механізм тощо.



Основа інтеграційних процесів складають нормативно-правове та організаційне забезпечення. Узгоджена європейська транспортна політика пріоритетними задачами розвитку ЗТ визначає: вдосконалення структур управління галуззю, перехід на дворівневу систему управління, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростаючих вимог користувачів до їх якості, проведення гнучкої тарифної політики, упровадження комбінованих перевезень, забезпечення рівного доступу до послуг залізничного транспорту для всіх учасників ринку експедиторських послуг, забезпечення відповідності залізничних мереж європейським стандартам. Транспортна політика ЄС ґрунтується на принципах лібералізації та гармонізації, скасовуючи обмеження для транспорту різних країн та визначаючи єдині правила діяльності на ринку. Її мету автор дисертації бачить у об'єднанні транспортних потенціалів країн-членів з наступним удосконаленням та забезпеченням ефективності залізничних перевезень. Сутність транспортного потенціалу визначається системною єдністю технічних, технологічних, інфраструктурних, інформаційних ресурсів та можливостей, які використовуються для формування обсягів та забезпечення якості перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні. Особливість його виявляється у складі учасників: залізниці, промислові підприємства ЗТ, суб'єкти, що належать до науково-дослідного сектору ЗТ; суб'єкти логістичної, інформаційної та інноваційної інфраструктури, що обслуговують ринок залізничних перевезень; державні установи та організації, які впливають на умови ринку залізничних перевезень; промислові підприємства, що обслуговують потреби ЗТ. Отже євроінтеграційна стратегія розвитку вітчизняного ЗТ повинна базуватися на єдності інтересів та взаємодії суб'єктів, результати діяльності яких забезпечать необхідне підґрунтя інтеграції залізничної транспортної системи України до європейської.

**Розділ 2 «Аналіз процесів функціонування та проблем розвитку залізничного транспорту України»** присвячено розгляду сучасного стану ЗТ України, вивченню шляхів вирішення проблеми його інтеграції до європейської транспортної системи, розкриттю необхідних заходів та принципів державного регулювання розвитку в контексті європейського вектору розвитку галузі.

Динаміка якісних та кількісних показників діяльності ЗТ підтверджує зменшення її ефективності. Така ситуація обумовлена проблемами галузі, які склалися та залишаються невирішеними, обмежуючи участь ЗТ України в європейських інтеграційних процесах. До них належать: недосконалий розподіл доходів від перевезень, високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів, обмеженість державної підтримки розвитку галузі, неефективність залізничної та транспортної інфраструктури, невідповідність якості послуг зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам, низький рівень інформатизації транспортного процесу, складність в отриманні кредитів тощо.

Формуючи власну точку зору на проблему інтеграції вітчизняного ЗТ до європейської транспортної системи та використавши системний підхід, в дисертації здійснюється її структуризація. Основна мета інтеграції визначена як формування спільного залізничного транспортного простору, що гарантує

отримання комплексного результату для народногосподарського комплексу України. При цьому основні зусилля варто спрямувати на вирішення конкретних завдань, які згруповані та складають зміст цілей зазначеної проблеми (рис. 1).

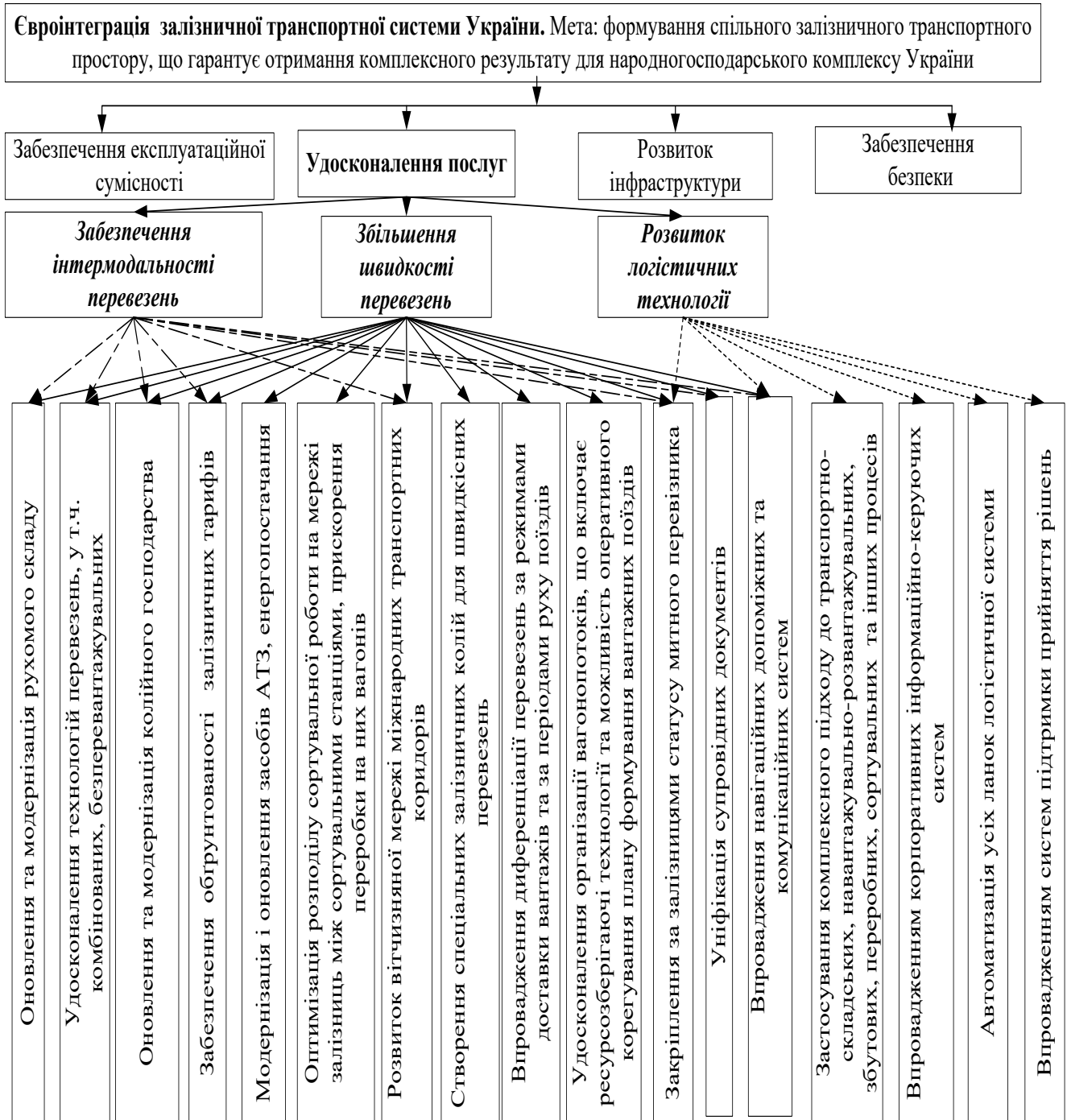


Рис. 1. Склад цілей та підцілей загальної мети - інтеграція вітчизняного залізничного транспорту до європейської транспортної системи (складові цілі – удосконалення послуг)

Оцінювати результати реалізації окреслених в дисертації заходів, які свідчать про певні поступки щодо формування спільного залізничного транспортного простору за участю України, доцільно за показниками, згрупованими за цілями загальної мети євроінтеграції. Нижче наведено деякі з рекомендованих оціночних показників:

1) «удосконалення послуг»: річний обсяг перевезення вантажів контейнерами, у тому числі з застосуванням бімодальних технологій перевезень; кількість одиниць рухомого складу, тягового рухомого складу та кілометрів колії, що пристосовані до обслуговування швидкісних перевезень; середня дальності перевезень; кількість кілометрів колії, обсяги перевезень вантажів на вітчизняних дільницях міжнародних транспортних коридорів (МТК); середні обсяги переробки вантажів логістичними об'єктами (центрами, терміналами), що створено на ЗТ; витрати на автоматизацію та інформатизацію перевізних та логістичних процесів; середні витрати часу на митне оформлення вантажів; витрати на ресурсозберігаючі технології тощо;

2) «забезпечення експлуатаційної сумісності»: кількість кілометрів «широкої колії», що простягається територією сусідніх країн; кількість рухомого складу, що відповідає європейським стандартам; довжина залізничних колій, що відповідають європейським стандартам; рівень шуму навколишнього середовища; кількість вагонів колії 1435/1520 мм, відповідно до вимог пам'ятки ОСЖД/УІС 516 і Технічних умов інтероперабельності (TSI); кількість дорожньо-транспортних пригод та кількість постраждалих пасажирів та машиністів; частка об'єктів залізничної інфраструктури (станцій, переїздів та ін.), що відповідають вимогам TSI, в загальній кількості об'єктів тощо;

3) «розвиток інфраструктури»: кількість об'єктів логістичної інфраструктури на ЗТ, що обслуговують інтермодальні перевезення; кількість кілометрів вітчизняної мережі МТК, що модернізовано відповідно до європейських стандартів; сума інвестиційних проектів модернізації залізничної інфраструктури та будівництва об'єктів логістичної інфраструктури, що реалізовані в поточному періоді, тощо;

4) «забезпечення безпеки»: кількість випадків крадіжок та сума збитків; кількість дорожньо-транспортних пригод та сума збитків; сума компенсації за збиток, спричинений навколишньому середовищу; кількість осіб, що одержали серйозні травми і загинули (окремо по пасажирів, працівникам залізниць, користувачам переїздів; кількість зламаних коліс і осей на експлуатованому рухомому складі; кількість робочих годин персоналу, що втрачені внаслідок аварій, тощо.

Складноструктурованість проблеми формування спільного європейського залізничного транспортного простору визначає і декілька рівнів її вирішення. Такими встановлено наднаціональний (в особі міжнародних інститутів транспорту) та національний, що розподіляється на державний, галузевий та рівень підприємств ЗТ.

Необхідність посилення регулюючої та підтримуючої функції держави щодо розвитку ЗТ дозволило удосконалити принципи державної політики в цій сфері, серед яких: 1) першочерговість національних інтересів при визначенні заходів розвитку в результаті взаємодії з міжнародними транспортними організаціями; 2) відповідність та взаємодоповнюваність заходів державної промислової, транспортної, інвестиційної, соціальної та інших політик загальній меті – забезпечення конкурентоспроможності національної залізничної

транспортної системи; 3) обов'язковість виконання зобов'язань, що визначені в державних програмах та стратегіях розвитку; 4) прогнозованість заходів державного регулювання. Обов'язковими завданнями держави щодо ЗТ мають бути: 1) створення правового, організаційного, економічного підґрунтя фінансово-інвестиційного забезпечення розвитку; 2) регулювання питань реформування, що відповідає б сучасним умовам функціонування, міжнародним вимогам, захисту національних інтересів; 3) підтримка національного виробника тягового та рухомого складу, фінансування інвестиційних проектів за рахунок держбюджету (держзамовлення); 4) удосконалення нормативно-правової бази діяльності; 5) здійснення та контроль виконання заходів екологічної політики; 6) підтримка і розвиток інноваційного сектора економіки; стимулююча політика інновацій; 7) розвиток вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів та їх інфраструктури тощо.

**У розділі 3 «Шляхи розвитку економічного потенціалу залізничного транспорту України як інструменту реалізації стратегічних напрямків його інтеграції до європейської транспортної системи»** досліджено особливості економічного потенціалу залізничного транспорту (сутність, структура, механізм формування), запропоновано концептуальний підхід до адаптивного управління ним на основі науково-технічної та інноваційної діяльності; визначено роль кадрової складової у процесі його формування і розвитку та розроблено пропозиції щодо її посилення за рахунок організаційно-навчально-виховних заходів.

Результатом вивчення необхідного підґрунтя формування спільного залізничного транспортного простору за участю України став висновок щодо необхідності розвитку економічного потенціалу залізничного транспорту (ЕПЗТ), що є сукупністю економічних потенціалів суб'єктів залізничної галузі (сукупність їх здатностей (компетенцій) та можливостей (ресурсів) реалізовувати основні функції та розвиватися), при взаємодії та поєднанні яких утворюється синергетичний ефект і забезпечується сталий розвиток залізничного транспорту в цілому. При цьому він є частиною економічного потенціалу більш високого ієрархічного рівня – галузі; формується поєднанням та взаємодією економічних потенціалів суб'єктів ЗТ (рис.2); пов'язаний прямим і зворотнім зв'язком з потенціалами сусідніх ієрархічних рівнів.

Враховуючи специфіку залізничного транспорту як великого виробничо-господарського комплексу та суб'єкту ринкових відносин, складовими ЕПЗТ визначено:

1) транспортно-виробничу складову, що характеризує можливості щодо ефективного здійснення основної функції – перевезення вантажів та пасажирів з урахуванням вимог їх надійності, безпечності, швидкості. Вона включає: виробничий, інвестиційно-інноваційний та ринковий (транзитний, логістичний, маркетинговий, інформаційний та потенціал безпеки) потенціали;

2) соціальну складову, що характеризує можливості щодо ефективного здійснення соціально-економічних перетворень як в межах, так і поза межами галузі;



Рис. 2. Схема формування ЕПЗТ

3) організаційно-управлінську складову, що характеризує можливості щодо організації ефективного управління усіма процесами галузі на основі: достатнього фінансового забезпечення, наявності та виховання кваліфікованого управлінського персоналу, формування оптимальної організаційної структури управління галузі та ефективної взаємодії зі стратегічними партнерами. До її складу включено: потенціал системи управління, організаційної структури та взаємодії, адміністративний потенціал.

Участь України у формуванні спільного європейського залізничного транспортного простору має відбуватися на основі удосконалення системи управління ЕПЗТ, що дозволить скоординувати напрями його розвитку з потребами галузі, національними та глобальними транспортними проблемами. В зв'язку з цим запропоновано принципову схему узгодження заходів управління ЕПЗТ з цілями та завданнями інтеграції залізничної транспортної системи України (в розрізі рівнів управління – загальнодержавний, галузевий, рівень суб'єктів залізничного транспорту) (табл.).

Як свідчить практика функціонування ЗТ України, складність його структури управління, домінування вертикальних зв'язків, відсутність самостійності у прийнятті стратегічних рішень структурними підрозділами зменшують його гнучкість та швидкість реагування на збурення зовнішнього середовища та зміну внутрішніх умов функціонування. Адаптивне управління ЕПЗТ може розглядатися як необхідний крок до збільшення рівня конкурентоспроможності залізничного транспорту, його адаптивності внутрішнім та зовнішнім змінам. Запропонований в дисертації концептуальний підхід до адаптивного управління ЕПЗТ основним інструментом адаптації визначає науково-технічну та інноваційну діяльність.

Вплив інноваційної та науково-технічної діяльності на збільшення адаптивності ЗТ (його економічного потенціалу) оцінюється за показником ринкової адаптивності, що характеризує спроможність укріпити позиції на

Схема взаємозв'язку заходів управління ЕПЗТ з цілями та завданнями інтеграції залізничної транспортної системи України до європейської

Цілі євроінтеграції залізничної транспортної системи України	Завдання управління економічним потенціалом залізничного транспорту України	Рівень управління	Форми та засоби управління економічним потенціалом
<p>1) Удосконалення послуг.</p> <p>2) Розвиток інфраструктури.</p> <p>3) Забезпечення експлуатаційної сумісності.</p> <p>4) Забезпечення безпеки.</p>	<p>1). Оновлення та модернізація основних фондів.</p> <p>2). Удосконалення технологій перевезень.</p> <p>3). Збільшення транзитоспроможності залізничної мережі.</p> <p>4). Збільшення швидкості перевезень.</p> <p>5). Збільшення інформатизації перевізного процесу.</p> <p>6). Розвиток логістичного обслуговування перевізного процесу.</p> <p>7). Зменшення рівня корупції на залізничному транспорті.</p> <p>8). Забезпечення достатньої фінансової підтримки пріоритетних заходів.</p> <p>9). Збільшення кількості розроблених та впроваджених інноваційних заходів.</p> <p>10). Зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище.</p> <p>11). Забезпечення безпеки транспортного обслуговування.</p> <p>12). Формування довготривалих зв'язків з суб'єктами зовнішнього середовища з метою науково-технічного, інформаційного, логістичного, виробничого розвитку галузі тощо.</p>	Загально-державний	<p>1). Державні програми та стратегії розвитку залізничного транспорту.</p> <p>2). Фінансова підтримка галузі.</p> <p>3). Заходи податкової, митної, антикорупційної та інших політик.</p> <p>4). Необхідне нормативно-правове забезпечення діяльності залізничного транспорту тощо.</p>
		Галузевий	<p>1). Галузеві програми розвитку на базі адаптивної моделі управління економічним потенціалом залізничного транспорту.</p> <p>2). Науково-дослідні програми оновлення та модернізації основних фондів галузі.</p> <p>3). Антикорупційні галузеві заходи.</p> <p>4). Галузева система менеджменту якості.</p> <p>5). Розвиток інноваційної та логістичної системи галузі.</p> <p>6). Науково-дослідні та виробничі програми та плани з ресурсозбереження.</p> <p>7). Галузеві екологічні програми.</p> <p>8). Уніфікація перевізних документів.</p> <p>9). Заходи розвитку управлінського персоналу та навчально-виховна система розвитку персоналу.</p> <p>10). Організаційно-економічний механізм наукової підтримки розвитку суб'єктів галузі тощо.</p>
		Суб'єктів залізничного транспорту	<p>1). Мотиваційний механізм залучення робітників у процес інноваційного розвитку галузі.</p> <p>3). Мотиваційний механізм стимулювання економії ресурсів на підприємствах галузі.</p> <p>4) Система менеджменту якості на підприємствах галузі тощо.</p>

ринку внаслідок реалізації науково-технічних та інноваційних заходів та розраховується за формулою:

$$I_{pa} = K_n \cdot K_v, \quad (1)$$

де  $K_n$  - показник, що враховує динаміку обсягів перевезень до і після реалізації науково-технічних та інноваційних заходів;

$K_v$  - показник, що враховує динаміку обсягів перевезень у вартісному виразі до і після реалізації науково-технічних та інноваційних заходів.

$$K_n = \overline{Q_{ijnti}} / \overline{Q_{ij}}, \quad (2)$$

де  $\overline{Q_{ij}}$ ,  $\overline{Q_{ijnti}}$ , - середня частка ринку, що займають прогресивні види перевезень (перевезення контейнерами, бімодальні перевезення тощо), здійснювані вітчизняним залізничним транспортом на внутрішньому і зовнішньому ринках, відповідно до і після реалізації науково-технічних та інноваційних заходів.

$$K_v = V_{ijnti} / V_{ij}, \quad (3)$$

де  $V_{ij}$ ,  $V_{ijnti}$  - обсяги певних прогресивних видів перевезень на внутрішньому і зовнішньому ринках у вартісному виразі відповідно до і після реалізації науково-технічних та інноваційних заходів, тис. грн.

Можливість стратегічних трансформацій на залізничному транспорті та ефективність управління ЕПЗТ визначається якістю управлінського персоналу, яка характеризується його професіоналізмом, компетентністю, відповідальністю, гнучкістю та моральністю. Розвиток останньої риси – головна передумова зниження корумпованості галузі. Формування нового виду керівників вищої ланки пов'язано з необхідністю переходу від методів прямого адміністрування до науково-обґрунтованого управління суб'єктами галузі, що дозволить: досягти більшої відкритості обрання кандидатів на керівні посади; забезпечити можливість оцінки праці керівників та удосконалити систему їх стимулювання; покращити відбір, професійне зростання та мобільність вищих керівників; удосконалити планування та управління людськими ресурсами за рахунок розробки нових навчальних програм.

З метою гнучкого керівництва та досягнення необхідного якісного складу управлінського персоналу доведено необхідність створення відділу підготовки вищого кадрового резерву залізничного транспорту, що має увійти до складу Головного управління по роботі з персоналом. Це дозволить сконцентрувати увагу на проблемах формування та виховання кадрового резерву, що розглядається як першочерговий захід щодо зменшення корумпованості галузі, збільшення її інвестиційної привабливості та конкурентоспроможності, так як

керівник є головною особою в процесах забезпечення соціально-економічного розвитку галузі. Цілями нового процесу формування резерву керівників на ЗТ повинні стати такі: забезпечення цілеспрямованої та системної підготовки кваліфікованих керівних кадрів, організація їх кар'єрного зростання; проведення горизонтальної та вертикальної ротації кадрів на всіх рівнях управління та тісний зв'язок їх підготовки з організаційною культурою залізничного транспорту. Серед основних напрямків підготовки управлінського персоналу має бути їх ідеологічне виховання (рис. 3).

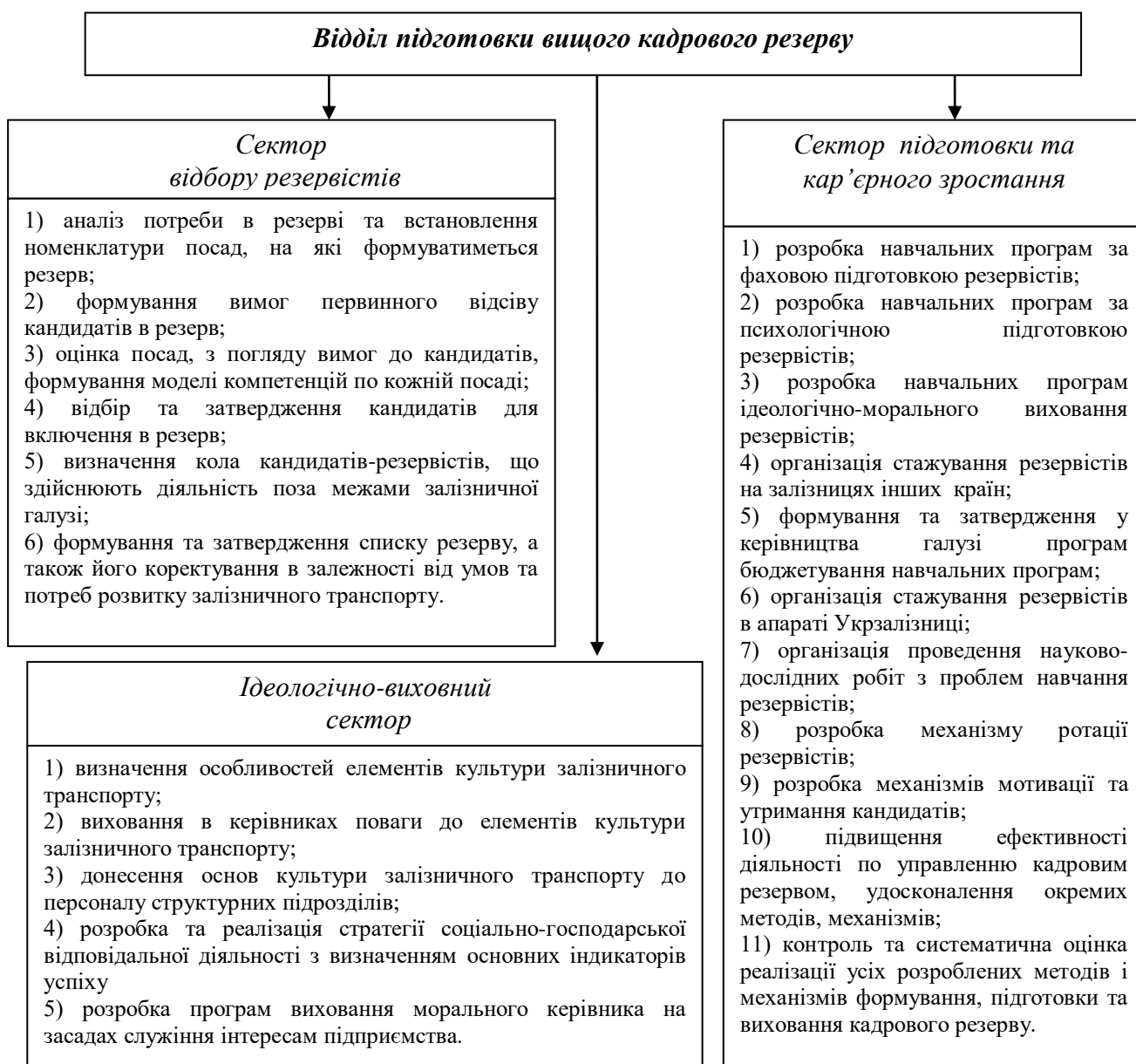


Рис. 3. Завдання відділу підготовки вищого кадрового резерву

Його відмінність від існуючого за часів СРСР в тому, що основною ідеологією повинна стати не політична, а культурно-моральна, що ґрунтується на підтримці та розвитку в керівниках загальнолюдських цінностей: благородство, чесність, моральність, вихованість, відданість справі, вимогливість до себе та до інших тощо. Запропонована в дисертації система підготовки кадрового резерву



ґрунтується на принципах адаптивності, гнучкості, послідовності, науковості, підпорядкованості особистих інтересів загальним, систематичного фахового навчання, гласності та прозорості, комплексності, захисті та розвитку організаційної культури ЗТ та ін.

## ВИСНОВКИ

Основні висновки дисертації полягають у наступному:

1. Функціонування залізничного транспорту як одного з найкрупніших соціально-господарських комплексів країни в умовах домінування в Україні європейського вектору трансформацій позитивно позначається на організації транскордонного співробітництва, збільшенні транзитного потенціалу, логістичній ефективності країни та мобільності населення, підвищенні конкурентоспроможності національних виробників тощо.

2. Розмаїття існуючих підходів до визначення сутності категорії «інтеграція» створило необхідність визначитися з її категоріальним апаратом та особливостями стосовно транспортної сфери. Інтеграційні процеси в цій сфері охоплюють як глобальний, макро-, так і мікрорівень, а тому розглянуто глобальну інтеграцію вітчизняної транспортної системи в світову та європейську, інтеграцію різних видів транспорту в межах країни та інтеграцію суб'єктів, що функціонують на ринку перевезень окремого виду транспорту.

3. Інтеграційні процеси в транспортній сфері потребують організаційного та нормативно-правового підґрунтя. На глобальному рівні перше вимагає взаємодії транспортних потенціалів країн-членів з наступною модернізацією залізничних перевезень та забезпеченням їх ефективності. Друге, вимагає розробки та обов'язкового виконання норм транспортної політики, що діють на державному та міжнародному рівнях.

4. Одержані результати аналізу діяльності залізничного транспорту підтвердили невирішеність проблем, що створює перешкоду процесам інтеграції до європейської залізничної транспортної системи. Так невідкладного усунення потребують такі з них: суміщення функцій державного регулювання та господарського управління; недосконалий розподіл доходів від перевезень; високий рівень фізичного та морального зносу основних фондів; незадовільний рівень технології організації перевізного процесу; низький рівень транспортного сервісу та інформатизації транспортного процесу; труднощі при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України; технічна невідповідність вітчизняної та європейської транспортних мереж; недостатність державної підтримки інноваційного розвитку галузі тощо.

5. Враховуючи вимоги європейського залізничного законодавства щодо необхідних змін на залізничних мережах країн ЄС та країн-кандидатів, розвиток вітчизняного залізничного транспорту повинен відбуватися у таких напрямках: удосконалення послуг, забезпечення експлуатаційної сумісності залізничних мереж, розвиток інфраструктури та забезпечення безпеки перевезень. Відповідно до них запропоновано до реалізації комплекс заходів, що мають бути виконанні

на державному, галузевому рівнях та рівні підприємств залізничного транспорту. Проте на теперішній час їх виконання обмежено, що дозволило розглянути проблему інтеграції залізничного транспорту до європейської транспортної системи в аспекті її складових: фінансова, організаційна, управлінська, інвестиційно-інноваційна тощо.

6. Набуття певних позитивних результатів у вирішення кожної складової загальної проблеми - інтеграція залізничного транспорту до європейської транспортної системи, позначиться на ефективності його функціонування, що може бути оцінено комплексом показників, що згруповані у чотири групи та характеризують ступінь відповідності стану вітчизняного залізничного транспорту європейським вимогам.

7. Неefективність державного регулювання та підтримки розвитку вітчизняного залізничного транспорту на протязі десятків років, стало в основі зменшення його конкурентоспроможності. Потребують перегляду принципи державної політики відносно проблем та перспектив залізничного транспорту. Сьогодні вона повинна ґрунтуватися на принципах: 1) оптимальність ступеню державного втручання; 2) комплексність та багатовекторність регулювання; 3) захист національних інтересів; 4) відповідність та взаємодоповнюваність заходів державної промислової, транспортної, інвестиційної, соціальної та ін. політик загальній меті; 5) обов'язковість виконання зобов'язань, що визначені в державних програмах та стратегіях розвитку залізничного транспорту; 6) прогнозованість заходів державного регулювання. Заходи державної політики повинні позначитися на інвестиційній привабливості галузі, її оновленні та модернізації, можливості швидкого реагування на виклики зовнішнього середовища, що складає основу її конкурентоспроможності.

8. Внутрішні можливості залізничного транспорту щодо участі у формуванні спільного європейського залізничного простору визначаються рівнем розвитку його економічного потенціалу, що формується за участю усіх суб'єктів галузі. Стратегічні заходи його розвитку з метою формування передумов участі в інтеграційних процесах на глобальному рівні мають бути реалізовані у найближчому майбутньому на державному, галузевому рівнях та рівні підприємств. Відповідні пропозиції щодо таких заходів містяться в дисертації.

9. Важливою передумовою можливості реагування залізничного транспорту України на зміни є формування адаптивного управління його економічним потенціалом, основною метою якого є пошук шляхів забезпечення його відповідності потребам та умовам внутрішнього та зовнішнього середовища залізничного транспорту.

10. Визначення обсягів необхідних змін на залізничному транспорті, їх забезпечення та реалізація визначається професіоналізмом, компетентністю, гнучкістю та моральністю управлінського персоналу, управління яким розглядається як інструмент реалізації антикорупційних заходів в системі управління економічним потенціалом залізничного транспорту. Трансформація системи професійної підготовки та виховання управлінського персоналу на залізничному транспорті України повинна враховувати необхідність

ідеологічного виховання, в основі якого знаходиться культурно-моральна ідеологія.

## СПИСОК ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *- статті у наукових фахових виданнях:*

1. Орлова В.М. Дослідження реструктуризації підприємств залізничної галузі /Т.І. Єфименко, В.М. Орлова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2003. - № 3. – С. 67-69.
2. Орлова В.М. Управління власністю і її соціально-економічні аспекти / В.М. Орлова // Вісник Нац. техн. ун-ту «Харківський політехнічний інститут». Тематичний випуск «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2006. - 14 (1). – С. 129-130.
3. Орлова В.М. Принцип простоти і методи аналізу соціально-економічних явищ / В.М. Орлова // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». Сер.: «Економічні науки». – 2007. - № 77. – С. 205 – 212.
4. Орлова В.М. Моделювання динаміки оборотних засобів в умовах зміни форм власності на підприємствах / В.М. Орлова // Актуальні проблеми економіки. – 2007. - № 6 (72). – С. 197-204.
5. Орлова В.М. Європейська транспортна політика: орієнтири для залізничного транспорту України / В.М. Орлова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. - № 31. – С. 52-56.
6. Орлова В.М. Роль транспорту у наблизненні європейського майбутнього України / В.М. Орлова // Зб. наук. праць Київ. держ. екон.-технол. ун-ту транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2010. - № 16.– С. 13-21.
7. Орлова В.М. Інтеграція в транспортній галузі / Н.В. Чебанова, В.М. Орлова // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2010. – Вип. 264, Т. III. - С. 599-610.
8. Орлова В.М. Проблема євроінтеграції вітчизняного залізничного транспорту в контексті теорії систем управління / В.М. Орлова //Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля. – 2010. - № 11 (153), ч.2. – С. 258-266.
9. Орлова В.М. Сутність та формування сукупного економічного потенціалу залізничного транспорту України / В.М. Орлова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. - № 32. – С. 34-39.
10. Орлова В.М. Роль держави у розвитку залізничного транспорту України / В.М. Орлова //Вісник ХНАУ: Серія «Економічні науки».– 2010 - № 8. - С. 200- 208.
11. Орлова В.М. Адаптивне управління залізничним транспортом як умова забезпечення його конкурентоспроможності / В.М. Орлова // Вісник ХНАУ: Серія «Економічні науки».– 2010. - № 10. - С. 237-246.
12. Орлова В.М. Розвиток управлінського персоналу підприємств залізничного транспорту / В.М. Орлова // Проблеми системного підходу в економіці: електронне наукове видання. – К.: Нац. авіа. ун-т. – 2010. - №.4. Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010\\_4/Orlova\\_410.htm](http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_4/Orlova_410.htm).

### *- тези доповідей на конференціях:*

13. Орлова В.М. Фактори впливу інвестицій у перехідній економіці України / В.М. Орлова, Н.М. Островерх, А.І. Куденко // Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я: матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 2004р.— Харків, 2004. — С. 638.

14. Орлова В.М. Взаємодія зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства / В.М. Орлова // Державне управління та місцеве самоврядування: матеріали V Міжнар. наук. конгресу, Харків, 23 лютого 2005р.— Харків: ХарПІНАДУ, 2005. — С.24-25.

15. Орлова В.М. Стратегія розвитку залізничного комплексу в контексті євроінтеграційних процесів / В.М. Орлова // Наука в інформаційному просторі: матеріали VI Міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ, 16-17 вересня 2010 р., т 5. — Дніпропетровськ, 2010. — С.42-43.

16. Орлова В.М. Финансовое обеспечение инновационного развития железнодорожного транспорта / В.М. Орлова // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства : Міжнар. наук.-практ. конф., Харків, 25-26 листопада 2010 р, ч.1. — Харків, 2010. - С. 96-97.

17. Орлова В.М. Оцінка європерспектив залізничного транспорту України / В.М. Орлова // Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2010: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., Яремче, 24-26 листопада 2010 р. — Дніпропетровськ, 2010. — С. 40- 41.

18. Орлова В.М. Взаємозв'язок заходів управління сукупним економічним потенціалом з цілями та завданнями євроінтеграції залізничної транспортної системи України / В.М. Орлова // Образование и наука без границ: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф., 5-17 грудня 2010 р., т 5. — Przemysl, Sp. z o.o. "Nauka I studia", 2010. — С. 10-12.

## АНОТАЦІЯ

**Орлова В.М. Розвиток залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції.** - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. - Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2011.

Дисертацію присвячено встановленню теоретичних аспектів інтеграційних процесів в транспортній сфері та розробці практичних рекомендацій щодо шляхів розвитку залізничного транспорту України з урахуванням необхідності впровадження європейських стандартів розвитку галузі.

Розкрито уявлення щодо принципів та мети європейської транспортної політики, розроблено концептуальні положення щодо удосконалення механізму державного регулювання та підтримки діяльності залізничного транспорту України, досліджено зміст та сутність категорії «інтеграція» відносно особливостей залізничного транспорту; вивчено проблему інтеграції залізничної транспортної системи України до європейської з використанням теорії систем управління; запропоновано перелік оціночних показників позитивних змін розвитку залізничного транспорту України відповідно до цілей інтеграції до

європейського транспортного простору; розглянуто особливості формування, структуру та управлінські передумови розвитку економічного потенціалу залізничного транспорту, запропоновано підхід до адаптивного управління ним; удосконалено методичний підхід до виховання та розвитку управлінського персоналу як інструменту реалізації антикорупційних заходів в системі управління економічним потенціалом залізничного транспорту.

**Ключові слова:** інтеграція, економічний потенціал, європейська транспортна система, державне регулювання, адаптивне управління, кадровий резерв, залізничний транспорт.

## АННОТАЦІЯ

**Орлова В.Н. Развитие железнодорожного транспорта Украины в условиях евроинтеграции. - Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук за специальностью 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. - Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2011.

Диссертация посвящена рассмотрению теоретических аспектов интеграционных процессов в транспортной сфере и разработке практических рекомендаций относительно направлений развития железнодорожного транспорта Украины с учетом необходимости внедрения европейских стандартов развития отрасли.

Определено категориальный аппарат и особенности интеграции в транспортной сфере. Обосновано, что интеграционные процессы охватывают глобальный, макро- и микроуровень, а поэтому рассмотрена глобальная интеграция отечественной транспортной системы в мировую и европейскую, интеграция разных видов транспорта в пределах страны и интеграция субъектов, которые функционируют на рынке перевозок отдельного вида транспорта.

Процесс интеграции в транспортной отрасли основывается на принципах: сбалансированного развития, полноты использования потенциалов, единства цели, синергетичности, открытости к изменениям, инновационности, согласованности транспортных политик, солидарной ответственности, разновекторности развития.

Успехи интеграционных процессов на транспорте зависят от факторов, которые по уровням формирования и влияния разделены на наднациональные и национальные.

Транспортная политика ЕС основывается на принципах либерализации и гармонизации, снимает ограничения для транспорта разных стран, определяет единые правила деятельности на рынке. Ее цель автор диссертации видит в объединении транспортных потенциалов стран-участников с последующим усовершенствованием и обеспечением эффективности железнодорожных перевозок. Сущность транспортного потенциала определяется единством технических, технологических, инфраструктурных, информационных ресурсов и

возможностей, которые используются для формирования объемов и обеспечения качества перевозок во внутреннем и международном сообщении. Его особенность проявляется в составе участников: железные дороги, промышленные и научно-исследовательские предприятия железнодорожного транспорта, субъекты логистической, информационной и инновационной инфраструктуры, которые обслуживают рынок железнодорожных перевозок; государственные учреждения и организации, которые влияют на условия рынка железнодорожных перевозок; промышленные предприятия, которые обслуживают потребности железнодорожного транспорта.

Результаты анализа деятельности железнодорожного транспорта Украины подтвердили наличие проблем, которые создают препятствия процессам интеграции. Безотлагательного решения требуют такие из них: совмещение функций государственного регулирования и хозяйственного управления; несовершенное распределение доходов от перевозок; значительный физический и моральный износ основных фондов; неудовлетворительный уровень технологий перевозочного процесса; низкий уровень транспортного сервиса и информатизации транспортного процесса; трудности при перемещении грузов через государственную и таможенную границы Украины; техническое несоответствие отечественной и европейской транспортных систем; недостаточность государственной поддержки инновационного развития отрасли.

Формируя собственную точку зрения на проблему интеграции отечественного железнодорожного транспорта с европейской транспортной системой и используя системный подход, в диссертации осуществляется ее структуризация, определяются этапы анализа, цели и подцели, предлагаются конкретные пути решения. Основная цель интеграции определена как формирование общего железнодорожного транспортного пространства, которое гарантирует получение комплексного результата для народнохозяйственного комплекса Украины.

Внесено предложения относительно усовершенствования механизма государственного регулирования развития железнодорожного транспорта Украины за счет дополнительных принципов и заданий, реализация которых обеспечит комплексность изменений и эффективность функционирования.

Результатом изучения необходимых условий формирования общего железнодорожного транспортного пространства при участии Украины стал вывод относительно необходимости развития экономического потенциала железнодорожного транспорта. Определено сущность экономического потенциала железнодорожного транспорта Украины за счет выделения составляющих и элементов, разработки механизма формирования, обоснования влияния на обеспечение конкурентоспособности отрасли, что позволило предложить мероприятия управления им.

Предложено концептуальный подход к адаптивному управлению экономическим потенциалом железнодорожного транспорта.

Установление перечня и объема необходимых изменений на железнодорожном транспорте, их обеспечение и реализация определяется

профессионализмом, компетентностью, гибкостью и нравственностью управленческого персонала, управление которым рассматривается как инструмент реализации антикоррупционных мероприятий в системе управления экономическим потенциалом железнодорожного транспорта. Трансформация системы профессиональной подготовки и воспитания управленческого персонала на железнодорожном транспорте Украины должна учитывать необходимость идеологического воспитания, в основе которого находится культурно-моральная идеология. Разработано методический подход к воспитанию и развитию управленческого персонала как инструмента реализации антикоррупционных мероприятий в системе управления экономическим потенциалом железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** интеграция, экономический потенциал, европейская транспортная система, государственное регулирование, адаптивное управление, кадровый резерв, железнодорожный транспорт.

## SUMMARY

**Orlova V.M. The development of railway transport of Ukraine under the condition of Eurointegration.** – Manuscript.

The dissertation to obtain the scientific degree of the candidate of economic sciences according to the speciality 08.00.03 – economics and national economy management. – Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2011.

The dissertation is dedicated to the ascertainment of theoretical aspects of integration processes in the sphere of transport and to the development of practical recommendations as to the ways of the development of railway transport of Ukraine taking into account the necessity of the introduction of the European standards of the branch development.

The idea concerning the principles and the purpose of the European transport policy has been revealed; the conceptual statements as to the state regulation mechanism improvement and the support of the Ukrainian railway transport operation have been developed; the content and the essence of such category notion as “integration” concerning the peculiarities of railway transport have been investigated; the problem of the integration of railway transport system of Ukraine into the European, making use of the theory of management systems, has been studied; the list of the estimation indices of positive changes in the development of railway transport of Ukraine according to the purposes of integration into the European transport space has been offered; the formation peculiarities, structure and managerial conditions of the railway transport economic potential development have been considered and the approach to the adaptive management has been offered; the methodical approach to the training and the development of managerial personnel as an instrument of the realization of anticorruption measures in the system of railway transport economic potential management has been improved.

Key words: integration, economic potential, European transport system, state regulation, adaptive management, personnel reserve, railway transport.

Орлова Вікторія Миколаївна

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ  
ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.С. Каличева

---

Підписано до друку . .2011 р.  
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.  
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.  
Зам. № . Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7