

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

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

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИКО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА
(ГЭТУТ)**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

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

—

ЭКУЖТ 2008
23-27 июня 2008 года, г. Судак

КИЕВ – 2008

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Третьей
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решения в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания есть реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной отрасли.

Редакционная коллегия:

Бакаев О.О. – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

Гурнак В.М. – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Дёмин Ю.В. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

Джус Ю.Н. – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Духно Н.А. – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

Зубко А.П. – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Мироненко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития транспорта;

Пилипчук О.Я. – д-р биол. наук, проф., академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заведующий кафедрой «Экология и безопасность жизнедеятельности” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Пичкур Т.В. – канд. истор. наук, доцент, академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Родионов И.В. – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Семчик В.И. – д-р юрид. наук, проф., академик Академии правовых наук Украины, член-кор. Национальной академии наук Украины, заведующий отделом Института государства и права им. В.М.Корецкого Национальной академии наук Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Сыч Е.Н. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Цветов Ю.М. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Научного центра исследований экономических транспортных проблем, заведующий кафедрой «Учет и аудит» Государственного экономико-технологического университета транспорта.

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

Все торговые марки, названные или изображенные в издании, принадлежат их собственникам.

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

Без построения вышеописанной системы статистической отчетности невозможно обеспечение эффективного управления хозяйственной деятельностью предприятия, проведение качественного планирования средств и фондов компании, построение бюджетов и систем взаиморасчетов между юридическими лицами – участниками транспортного рынка.

Кроме этого, в получении достоверных статистических данных могут быть заинтересованы участники транспортного рынка, непосредственно не участвующие в перевозке пассажиров. Например, производители и ремонтники подвижного состава заинтересованы в информации о пробегах пассажирских вагонов, органы местного самоуправления – в информации об объеме и структуре пассажиропотоков.

Предпосылки возникновения потребности в автоматизации

За последнее время из статистической отчетности формы ЦО-22, являющейся основной формой статистического учета работы инфраструктуры при перевозке пассажиров, в силу определенных условий выпали объемы перевозок целого ряда компаний (например, ЗАО «Рефрижераторная компания «Паритет», ЗАО «ГрандСервисЭкспресс», ООО «Тверской экспресс», ОАО «Экспресс-пригород» и др.). Это привело к необоснованному занижению показателей работы пассажирского комплекса, невозможности правильного планирования работы инфраструктуры, отсутствию доказательного определения размеров выпадающих доходов и невозможности эффективного применения Прейскуранта.

УДК 338.47; 652.22

Зоріна О. І., Зорін А. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

ПРОГНОЗУВАННЯ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ

В работе рассмотрена проблема функционирования малодетельных участков железных дорог. Произведена прогнозная оценка основных показателей их работы. Сделаны выводы о тенденции их развития.

В сучасних умовах поглиблення ринкових відносин на залізничному транспорті дуже гостро постає проблема малодіяльних ділянок. Їх експлуатація вимагає постійного збільшення витрат на утримання застарілих основних фондів, зростання вартості матеріалів тощо. Це значною мірою відображається на підвищенні собівартості залізничних перевезень, що, в свою чергу, помітно знижує конкурентоспроможність залізниць щодо інших видів транспорту, зокрема автомобільного.

Прийняття рішення про подальшу долю малодіяльних ділянок залізниць неможливе без урахування майбутніх, тобто прогнозних показників їх роботи. За

прогнозною оцінкою показників функціонування ділянок Південної та Одеської залізниць видно, що загальна тенденція до збільшення кількості малодіяльних ділянок збережеться, хоч на певних ділянках і спостерігається зростання обсягів їх функціонування. На деяких з них за прогнозами зовсім припиниться вантажна робота.

До малодіяльних ділянок для Південної залізниці, згідно з проведеною прогнозною оцінкою до 2010 року, віднесено: Харків Товарний – Харків Сортивальний; Красноград – Мерефа; Покотилівка – Основа; Основа – Харків Балашовський; Мерефа – Зміїв; Основа – Харків Левада; Люботин – Мерефа; Індустріальний – Харків Балашовський; Шпаківка – Буди; Баварія – Шпаківка; Основа – Одноробівка; Ілек-Пенків – Баси; Лохвиця – Гадяч; Прилуки – Бахмач; Бахмач – Ромни; Кривохатки – Вакуленці; Ромни – Ромадан; Сватово – Куп'янськ; Куп'янськ – Нежеголь; Занки – Коробочкино; Боромля – Лебединська.

До малодіяльних ділянок Одеської залізниці віднесено: Арциз – Бессарабська; Мигасве – Ротове; Богачеве – Дашуковка; Христинівка – Андроусово; Христинівка – Умань; Шевченко – Гребінка; Шевченко – Помічна; Монастирище – Івахни; Зятковці – Гайворон; Гайворон – Голованівськ; Гайворон – Рудниця; Підгородна – Нікель – Побузький; Каховка – Снігурівка.

На даний час в залізничній мережі Південної залізниці питома вага малодіяльних ділянок вже наближається до 60 %, хоча ще кілька років тому цей показник наближався до 40 %. Аналогічні тенденції зберігаються і для Одеської залізниці. Такий стан негативно позначається на економічних показниках галузі, тому необхідним є вирішення цієї проблеми за рахунок довгострокової програми використання малодіяльних ділянок.

Представляється доцільним можливість здачі в оренду вже існуючих ділянок за умови забезпечення орендарями безпеки перевезень. Також ділянка може залишатися беззбитковою за рахунок скорочення персоналу з утримання інфраструктури шляхом суміщення професій, зважаючи на безпеку руху.

Наступним можливим кроком є перетворення малодіяльної ділянки на автомобільну дорогу, можливо відомчого підпорядкування. Розрахунки щодо доцільності їх реконструкції проведені для таких ділянок Південної залізниці: Лохвиця – Гадяч, Занки – Коробочкино, Боромля – Лебединська, Прилуки – Бахмач та для ділянки Монастирище – Івахни Одеської залізниці. Вони свідчать про те, що для такого перетворення не потрібне значних капіталовкладень, оскільки при будівництві будуть використані земляне полотно та щебеневий баласт з цих ділянок. Зменшити витрати на реконструкцію допоможе також утилізація верхньої будови колії. При цьому доцільним є здійснення перевезень власним транспортом Укрзалізниці. Для інших власників автомобільного транспорту може бути встановлена плата за проїзд, зважаючи на інтереси перевізників.

Також корисним може бути введення в експлуатацію рейкових автобусів. Південна залізниця вже відкрила такі маршрути, зокрема на напрямках: Харків – Суми, Харків – Двурічна – Тополі та Харків – Борова. Очікується, що інвестиції окупляться вже через два роки.

В окремих випадках необхідно розглянути можливість сезонного чи повного закриття малодіяльних ділянок, що дозволить зменшити витрати на утримання та обслуговування основних фондів. Але такий шлях в наші дні є не зовсім доцільним з огляду на те, що необхідно враховувати багато факторів, перш ніж приймати рішення про закриття. Зокрема необхідно врахувати, що якщо малодіяльна лінія є в

даній місцевості основним місцем роботи, то таку ділянку закривати не бажано; необхідно зберегти можливість доставки населення до місць розташування дач та городів, якщо альтернативні види транспорту на даному напрямку погано розвинені або зовсім відсутні; не виключена можливість того, що дана ділянка входить до Європейського транспортного коридору тощо.

УДК 338.47:332.12.

Карпов В. М.

Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Починаючи з 2000 р. залізничний транспорт нарощує обсяги перевезень, що позитивно відображається на фінансових результатах його діяльності. Потреби суспільного виробництва і населення у залізничних перевезеннях в основному задовольняються. Проте ефективність діяльності галузі, якість послуг, що надаються споживачам, не відповідають сучасним вимогам.

Системний аналіз стану і тенденцій розвитку галузі показує, що у її діяльності існує низка серйозних проблем:

1. Порушення принципу простого відтворення основних виробничих засобів. З 1992 р. потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольнялись лише на 25-30 %, в результаті чого знос основних виробничих засобів зріс з 38 до 79,9 % (рухомого складу – до 85,4 %).

З урахуванням вартості основних засобів, що вимагають заміни у період реформування, мінімальні інвестиційні потреби галузі складають 94,5 млрд грн.

Основними перешкодами розв'язання цієї проблеми є:

- зниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих засобів, що призвело до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань, штучного підвищення прибутків і відповідно податків;
- недостатня інвестиційна привабливість галузі, що обмежує можливість залучення іноземних та приватних інвестицій;
- збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази;
- недостатній рівень інвестиційної складової у тарифах на вантажні перевезення, які у середньому в 2 рази нижчі, ніж у країнах СНД, і у 3-5 рази нижчі, ніж в країнах Європи;
- зростання вартості продукції, що споживається залізничним транспортом, яка в 1,5-2 рази перевищує рівень підвищення тарифів;
- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі.

2. Недостатня ефективність системи державного регулювання діяльності галузі,

Андрієнко М.М. ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА СПОСОБІВ ДОСТАВКИ КОНТЕЙНЕРОПРИДАТНИХ ВАНТАЖІВ	94
Балака Є.І., Семенцова О.В. ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІДДІЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ВІД ГОСПОДАРСЬКОЇ РОБОТИ	96
Богомолова Н.І. ОРГАНІЗАЦІЙНО–ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ПРИСКОРЕННЯ ДОСТАВКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	98
Бойко О.В. ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	99
Глибин А.В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СНИЖЕНИЯ ЧАСТОТЫ СХОДОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	102
Гриценко Н.В. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ	104
Демченко М.А. СЕГМЕНТУВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	105
Жуков В.И. УЧЕТ ОБЪЕМА РАБОТЫ КОМПАНИИ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОКАЗЫВАЕМЫХ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА	106
Зоріна О.І., Зорін А.В. ПРОГНОЗУВАННЯ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ	108
Карпов В.М. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	110
Кисельов В.М. ЕКОНОМІЯ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ – ОСНОВА ПОКРАЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	111
Кірюхіна О.Ю. ПРИНЦИПИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО І АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	113
Колесников О.М. ВПЛИВ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ОТГУ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	115
Котик В.О., Котик В.В. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	117
Крихтіна Ю.О. ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ГОСПОДАРСТВА СИГНАЛІЗАЦІЇ І ЗВ'ЯЗКУ УКРЗАЛІЗНИЦІ	119
Кудрицька Н.В. СТРАХУВАННЯ ЯК МЕТОД ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ІНВЕСТИТОРІВ В РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	121
