

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

транспортна система країни надає країні завершену продукцію з мінімальними затратами часу, раціональним використанням рухомого складу, енергетичних ресурсів і грошових коштів (експлуатаційних витрат) видів транспорту, що беруть участь у перевезенні, при мінімальних сукупних затратах на виробництво, транспорт і споживання вантажів, що перевозяться. Загальними принципами взаємодії різних видів транспорту є принципи: комплексності, системності, безперервності тощо.

Для комбінованих перевезень, ведучу роль в яких відіграють залізниці, основними принципами взаємодії з іншими видами транспорту, зокрема з автомобільним, є: принцип перевезення вантажу в одній і тій самій транспортній одиниці (наприклад, в контейнері, напівпричепі); принцип технічної сумісності залізничного транспорту і іншими видами транспорту з використанням мережі найважливіших міжнародних комбінованих перевезень; принцип комплексної експлуатації найважливіших об'єктів інфраструктури (терміналів, прикордонних пунктів, станцій обміну груп вагонів, станцій зміни колісних пар) в поєднанні з мережею залізничних ліній. Для подальшого розвитку комбінованих перевезень в Україні нагальними залишаються питання дотримання цих критеріїв і принципів при загальному дотриманні якості, надійності, швидкості й безперервності перевезень на рівні європейських стандартів.

УДК 338.330

Колесников О. М.

Українська державна академія залізничного транспорту

ВПЛИВ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ОТГУ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Проанализированы достоинства и недостатки создания и функционирования территорий со специальными правовыми режимами экономической деятельности, а также их влияние на возрастание потребностей в транспортных услугах, и в первую очередь, железнодорожного транспорта.

Світовий досвід доводить, що одним із дієвих механізмів залучення інвестицій в економіку країни з метою активізації господарської діяльності є створення та функціонування вільних економічних зон. В Україні для залучення інвестицій, активізації підприємницької діяльності, більш ефективного використання ресурсів, підвищення соціального рівня, розвитку експортно-орієнтованих та імпортозаміщуючих виробництв із використанням новітніх технологій та прогресивних методів господарювання, розвитку економічної інфраструктури, в т.ч. транспортної, створювалися спеціальні (вільні) економічні зони (СЕЗ) та території пріоритетного розвитку (ТПР) із спеціальним режимом інвестиційної діяльності (СПІД). Такі особливі територіально-господарські утворення (ОТГУ) являють собою частину території України, на якій встановлюється спеціальний

правовий режим економічної діяльності (спрощена система реєстрації, сприятливий валютний режим, податкові пільги, низькі митні ставки тощо). За даними Міністерства економіки в Україні було створено 11 спеціальних економічних зон. У 9 регіонах країни на територіях пріоритетного розвитку запроваджено спеціальний режим інвестиційної діяльності, а загальна територія, на якій запроваджено режим СЕЗ та ТПР, становить 10,5 % території України. За розрахунками Міністерства економіки, наведеними в техніко-економічному обґрунтуванні на період до 2010 року:

а) передбачалось залучити інвестицій у розмірі 15796 млн доларів США, в т.ч. по усіх СЕЗ – 2356 млн доларів США, по всіх ТПР – 13440 млн доларів США;

б) прогнозний приріст виробництва в усіх СЕЗ та ТПР мав скласти 27471 млн гривень, в т.ч. СЕЗ – 3107 млн гривень, по всіх ТПР – 24364 млн гривень;

в) прогнозна кількість збережених та створених робочих місць 381 тис., в т.ч. по СЕЗ – 85 тис., по ТПР – 296 тис.;

г) реалізації інвестиційних проектів – понад 600 затверджених інвестиційних проектів.

Однак, зважаючи на низьку результативність застосування спеціального правового режиму економічної діяльності було запропоновано ввести мораторій на утворення нових СЕЗ, ТПР та СРІД. Основні проблеми, які обумовлюють низьку ефективність застосування спеціального правового режиму економічної діяльності в ОТГУ, пов'язані із неузгодженістю між інтересами усіх суб'єктів ОТГУ. Про це свідчить наявність абсолютно протилежних думок щодо ефективності створення та функціонування ОТГУ.

Противники створення та функціонування ОТГУ зазначають таке:

1. Більшість ОТГУ в їх теперішньому вигляді вичерпали свої можливості для залучення реальних інвестицій, про що свідчить уповільнення темпів залучення інвестицій.

2. Пільги з оподаткування не є головним фактором для інвесторів при прийнятті рішення щодо інвестування, а отже пільги не завжди будуть мати реальний вплив на інвестиційну діяльність на територіях ОТГУ.

3. Українські СЕЗ, ТПР та СРІД мають переважно імпорتنу спрямованість, проте створювалися вони, як зазначено в законодавстві, для нарощування експорту товарів, послуг та розвитку виробництв, спрямованих на імпортозаміщення.

4. Продукція завозиться та виробляється практично без оподаткування, що з одного боку створює нерівні умови для функціонування інших суб'єктів господарської діяльності та підриває конкуренцію, а з іншого – призводить до зниження величини сукупних податкових надходжень до бюджету. За період функціонування ОТГУ перевищення надходжень до бюджетів над сумами наданих пільг відбувалося лише по ТПР в Луганській та Закарпатській областях, а також в СЕЗ “Азов” та “Миколаїв”.

5. Створення конкурентних переваг суб'єктам господарської діяльності в ОТГУ не сприяє притоку інвестицій в країну, а лише спричинює перетік капіталу у середині країни.

6. Реальна необхідність подальшого законодавчого регулювання умов реалізації інвестиційних проектів в ОТГУ обумовлює постійні зміни законодавства, що в свою чергу знижує інвестиційний рейтинг України.

7. Низька якість підготовки інвестиційних проектів обумовлена відсутністю в законодавстві чітких критеріїв ефективності створення та функціонування ОТГУ.

Отже, необхідна розробка науково-обґрунтованої методики оцінки ефективності від впровадження спеціального правового режиму економічної діяльності.

Проте, як зазначають науковці, існують досить вагомі аргументи на користь існування ОТГУ в Україні, які полягають:

1. Економічна діяльність суб'єктів ОТГУ є суттєвим джерелом податкових надходжень до місцевих бюджетів.

2. Створення ОТГУ допомагає вирішувати соціальні проблеми, пов'язані із створенням нових та збереженням існуючих робочих місць у депресивних регіонах країни.

3. Наявність мультиплікативного економічного ефекту від діяльності суб'єктів ОТГУ, який полягає в сприянні економічному розвитку тих підприємств країни, які поставляють цим суб'єктам або купують у них продукцію. Збільшення обсягів виробництва на таких підприємствах сприяє зростанню потреби у транспортних послугах, що зумовлює розвиток транспортної галузі. Для умов України це, в першу чергу, стосується підприємств залізничного транспорту, оскільки саме вони задіяні в перевезенні більшої частини масових вантажів в середині країни. Зростання обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом при наявності резервів пропускних спроможностей приводить до зниження собівартості перевезень та підвищення прибутковості залізниць, що створює додаткові можливості для забезпечення їх інноваційно-інвестиційного розвитку.

УДК 338.246.025.2..656.072

Котик В. О., Котик В. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стаття посвящена решению актуальной проблемы теоретического обоснования роли функционирования пассажирских перевозок железнодорожного транспорта как составляющей экономики и управления национальным хозяйством Украины с целью повышения качества оказываемых услуг и эффективности его работы.

У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, в якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Значний вклад у розроблення теорії державного регулювання зробили багато зарубіжних та вітчизняних вчених-економістів, які займались вирішенням: питань

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
