

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

законними и обоснованными. Другое дело – неакцептованные авизо которые требуют усиленного внутреннего контроля, поскольку этот факт может вести к завуалированным нарушениям в отношении расчетов между линейными предприятиями, необъективности результатов по отдельным хозяйственным операциям и несогласованности итоговых данных в сводной финансовой отчетности.

Привлекательной является практика взаиморасчетов линейных предприятий без применения авизо, а непосредственно «живыми» деньгами. Положительным в этом случае является упрощение обобщения данных при составлении отчетности, которая позволит увидеть реальную картину финансового состояния структурных подразделений.

Повышение эффективности контрольных аналитических процедур обработки отчетных данных при складывании отчетности также достигается путем применения компьютерных программ, которые в частности разрешают подробнее проанализировать входные данные по всем статьям. Таким образом, средства внутреннего контроля с помощью компьютерной обработки данных помогают достижению цели внутреннего контроля предприятия.

Внутрихозяйственный контроль создает предпосылки к выявлению и мобилизации скрытых резервов предприятия, организует систему оперативного управленческого учета, создает условия, которые обеспечивают планирование рационального расхода ресурсов предприятия, существенным образом влияет на организацию и повышение эффективности производства, усиление режима экономии. Грамотно построенная система внутреннего контроля разрешает не только найти недостатки в работе предприятия, но и своевременно принять меры к их устранению.

УДК 656.2.078

Маркова І. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

ДО ПИТАННЯ ПРО ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЯ»

Составной частью процесса реформирования железных дорог Украины является коммерциализация производственно-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Для продолжения структурных изменений в железнодорожной отрасли необходимо более глубоко раскрыть понятие коммерциализации.

Нові можливості розкриття потенціалу вітчизняного залізничного транспорту пов'язані із реформуванням галузі. Основна мета реформування економічних відносин у сфері залізничного транспорту України полягає у вільному та ефективному перерозподілі власних ресурсів і активів для повного задоволення потреб суспільства і економіки держави у перевезеннях вантажів та пасажирів, створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг.

Комерціалізація залізниць як головний вид вантажного та пасажирського комплексу в державі є основним елементом процесу економічного реформування. Тому доцільним стає розгляд сутності даного поняття.

Термін «комерціалізація» походить від слова «комерція», що у перекладі з латинської мови означає «торгівля». У широкому розумінні комерція являє собою підприємницьку діяльність. За сучасним трактуванням підприємницька діяльність є ініціативною, самостійною, здійснюваною від свого імені, на свій ризик, під свою майнову відповідальність діяльність фізичних та юридичних осіб, спрямованою на систематичне отримання прибутку від користування майном, продажу товарів, виконання робіт чи надання послуг.

У науковій літературі поняття комерціалізації стало широко використовуватися з розвитком ринкових відносин. Сучасними економічними словниками комерціалізація трактується як процес підпорядкування діяльності підприємства цілям отримання прибутку з широким використанням комерційних засад. Російський вчений В.Я. Іохін розглядав комерціалізацію як один із способів роздержавлення. За його думкою, комерціалізація державних підприємств полягає в переведенні їх на комерційний розрахунок, підпорядкуванні діяльності цих підприємств принципам ринкової економіки. Комерціалізація державних підприємств припускає усунення оточуючого їх неринкового середовища, при чому держава або скорочує або повністю припиняє бюджетне фінансування таких підприємств, скасовує пільгове оподаткування, яке їм раніше надавалося, чине певні дії при списанні кредиторської заборгованості, оцінює результати господарської діяльності за допомогою критеріїв, які застосовуються у приватному секторі. Комерціалізація господарських об'єктів призводить до вирішення паралельної проблеми держави – скорочення дефіциту державного бюджету, оскільки держава звільняється як від субсидування, так і від інвестування в державні підприємства. Це, в свою чергу, призводить до оздоровлення грошового господарства країни, до зниження рівня інфляції. У публікаціях І.М. Щітинської під комерціалізацією державних підприємств розуміється зміна взаємовідносин підприємств з державою, надання їм самостійності в питаннях номенклатури, комерційних зв'язків, реалізації продукції, створення умов функціонування товаровиробників в режимі саморегулювання. Застосування комерційних відносин на залізничному транспорті України вперше було розглянуто Джоном Віннером у «Стратегії комерціалізації Укрзалізниці». Комерціалізація, за думкою Віннера, передбачала, що залізниці повинні функціонувати за принципами самофінансування, самостійно приймати рішення про ціноутворення, визначати рівень послуг і розробляти власні інвестиційні проекти на комерційній основі. Згідно з визначенням Віннера, сутність комерціалізації полягає у реструктуризації Укрзалізниці таким чином, щоб дозволити галузевим підприємствам перерозподілити свої ресурси і активи на різноманітні цілі, а також для обслуговування різних клієнтів і забезпечити можливість конкурувати один з одним. Програма комерціалізації залізниць була направлена на посилення конкурентного тиску на транспортну галузь, забезпечення нових джерел приватного інвестиційного капіталу для залізничного транспорту і підвищення ступені відкритості транспортної галузі ринковим перетворенням з метою забезпечення раціонального розподілу капіталу. У якості наслідків автор вказував на те, що комерціалізація сприятиме створенню в державі конкурентоспроможної, орієнтованої на сервіс та ефективної системи транспортних послуг, яка стане

важливим джерелом поповнення національного бюджету.

Проблемам комерціалізації господарської діяльності підприємств присвячені роботи багатьох вітчизняних та закордонних авторів, але, як показав аналіз вивчених робіт, вони не мають єдиної думки щодо визначення комерціалізації як процесу. Узагальнюючи сутність поняття комерціалізації, слід зазначити, що усі тлумачення комерціалізації наголошують на тому, що даний процес спрямований на підпорядкування діяльності підприємства цілям отримання максимально можливого прибутку. Комерціалізація характерна для державних підприємств, які знаходяться у процесі реформування. Необхідність проведення реформ викликана ринковими факторами, падінням обсягу роботи і погіршенням фінансових показників, підвищенням цін на продукцію, що споживається підприємствами залізничного транспорту.

З метою уточнення змістовності поняття комерціалізації представимо таке визначення. На наш погляд, під комерціалізацією слід розуміти процес пристосування державних підприємств, що підлягають реформуванню, до роботи в ринкових умовах, посилення конкуренції шляхом широкого використання комерційних відносин, самостійності у прийнятті рішень і відповідальності за результати діяльності з метою отримання максимального прибутку, забезпечення конкурентоспроможності на певному ринку, фінансової стійкості та інвестиційної привабливості.

УДК 385.5.:656223

Мирошниченко Р. В.

ОАО «Скоростные магистрали»

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНЫХ ДОГОВОРОВ НА ПОСТАВКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В современных условиях конкуренции все чаще предъявляются повышенные требования к коммерческо-эксплуатационным характеристикам подвижного состава. Это обусловлено тем, что оператор подвижного состава стремится повысить качество и надежность предоставляемых услуг, снизить свои коммерческие риски в условиях финансовой ответственности за срыв графика движения и опоздание поездов по причине ненадежности подвижного состава. В то же время из-за жесткой конкуренции на рынке перевозок происходит разделение перевозочной и ремонтной деятельности, когда оператор подвижного состава сосредотачивается на основном виде деятельности – перевозках. В таких условиях оператору часто становится выгоднее заключить договор с производителем подвижного состава на обслуживание и ремонт.

Таким образом, в современных условиях, когда цена подвижного состава российского производства вплотную приближается к ценам европейских производителей, а качество изготовления и эксплуатационные характеристики остаются недостаточными, то для снижения своих коммерческих рисков, заказчику подвижного состава необходимо предъявлять дополнительные

Ларікова А.В. АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ ФІНАНСОВОГО ПЛАНУ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ НА 2008 р. ЗА I КВАРТАЛ ПОТОЧНОГО РОКУ	123
Лут С.А. К ВОПРОСУ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ ОТЧЕТНОСТИ ...	124
Маркова І.В. ДО ПИТАННЯ ПРО ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ПОНЯТТЯ «КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЯ»	126
Мирошниченко Р.В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНЫХ ДОГОВОРОВ НА ПОСТАВКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	128
Мирошниченко Ю.В. ПРОБЛЕМИ ДОХОДНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	130
Морозова И.А. ИНВЕСТИЦИОННЫЙ АНАЛИЗ В ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ	131
Пашенко Ю.Є. ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНІЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНИ В ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ	133
Петренко А.Д., Петренко Е.А. О ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЦЕН ...	135
Петренко Е.А. ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИЕ МОДЕЛИ ДИНАМИКИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	136
Плєтнікова І.Л. ОЦІНКА КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	138
Погасій С.О., Краснокутська Ю.В. ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ...	139
Позднякова Л.О., Моцная І.В. РОЗРОБКА СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	141
Познякова О.В. ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА СОБІВАРТІСТЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	143
Потєтєєва М.В. УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗА ДОПОМОГОЮ КОНТРОЛІНГУ	145
Приймук О.Р. ОСНОВНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ШВИДКОГО МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ	146
Пугачева А.А., Дуплина Т.И., Малова М.В. МОДЕЛИРОВАНИЕ В СИСТЕМЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОГРАММ ОАО «РЖД» НА СТАДИИ ПЛАНИРОВАНИЯ	148
Пшеченко Н.П. ЕФЕКТИВНІСТЬ ПІДСОБНО-ДОПОМІЖНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦІ ЯК ОДИН ІЗ ЗАСОБІВ ЗМІЦНЕННЯ ЇЇ ФІНАНСОВОЇ СТАБІЛЬНОСТІ	150
Ревуцька О.Є. ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ	152
