

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

Перший рівень має включати найбільш важливі закони України: “Про природні монополії”, “Про захист економічної конкуренції”, “Про захист прав споживачів”, “Про ліцензування певних видів господарської діяльності”.

Транспортний рівень змін нормативно-правової бази має містити закони України “Про транспорт”, «Про залізничний транспорт», «Про транзитні вантажні перевезення» тощо.

Комплексний підхід перебудови діючої нормативно-правової бази залізничного транспорту до умов реформування, на загальнодержавному та транспортному рівнях, дозволить забезпечити ефективне підґрунтя для реалізації ринкової трансформації залізниць в сучасних умовах економічних перетворень на державному рівні. Спрямованість на вимоги Директив ЄС значно прискорить процес євроінтеграції залізничної галузі України.

УДК 658.152: 656.2

Чебанова Н. В., Мінка В. Ф.

Українська державна академія залізничного транспорту

ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Существующие на сегодняшний день источники инвестирования предприятий железнодорожного транспорта не позволяют в необходимом объеме обновить основные фонды украинских железных дорог. Необходима перестройка системы управления железнодорожным транспортом на рыночных основах и привлечение средств инвесторов.

Україна – держава, яка має потужну, розгалужену транспортну систему. Доля продукції її підприємств в ВВП становить близько 10 %. Надійність перевезень, висока провізна здатність залізничних магістралей, мінімальний вплив на навколишнє середовище і порівняно низька собівартість дозволяє зробити висновок, що з усіх видів транспорту найбільш перспективним є залізничний. На сьогодні в загальному вантажообігу усіх видів транспорту (без урахування трубопровідного) його питома вага складає 88,7 %, у загальному пасажирообігу – 47,4 %. Основні його складові – це залізнична інфраструктура (колії, інженерні споруди, сигналізація, енергозабезпечення, системи блокування і управління рухом, пристрої телекомунікацій) і рухомий склад (локомотиви, вагони, дизель- та електропоїзди).

Для інвестування розвитку залізничного транспорту України в сучасних умовах існує 5 джерел фінансування: бюджетні інвестиції; власні кошти Укрзалізниці; кредити банків і міжнародних фінансових організацій; доходи від спільної діяльності; лізинг. На сьогодні для галузі характерна тенденція збільшення фізичного зносу і морального старіння основних фондів. Знос пасажирських вагонів складає у середньому близько 86 % на 01.2005 р. У 2005 р. близько 3000 (50 %) пасажирських вагонів та локомотивної тяги досягли віку понад межами

терміну служби (28 років). За межами нормативно-встановленого терміну експлуатуються майже 50 % парку дизель-поїздів, приміських електропоїздів.

Тенденція збільшення фізичного зносу й морального старіння основних фондів є наслідком відсутності достатнього бюджетного фінансування галузі. Фінансування з Державного бюджету програм розвитку і оновлення рухомого складу передбачено Законом України «Про залізничний транспорт», але за останні роки кошти не виділялися.

Залізничний рухомий склад застарів не тільки фізично, але і морально. Усі типи локомотивів споживають енергії на 15-20 % більше, ніж одиниці нового покоління, потребують значно більших витрат на обслуговування і ремонт. В разі експлуатації рухомого складу за межами нормативних термінів суттєво зростають витрати ресурсів і енергоємність перевезень, погіршуються екологія і показники безпеки. Це веде, з одного боку, до збільшення тарифів, з іншого – до неможливості виконувати зростаючі обсяги перевезень через відсутність достатньої кількості рухомого складу і, як наслідок, до зменшення чистого прибутку Укрзалізниці, який може використовуватися для інвестування.

В країні поступово розвиваються ринкові відносини. Однак, до цього залізнична галузь була не зовсім готова. Розмір транспортних тарифів, якість збереження вантажів, швидкість їх доставки турбують, насамперед, відправників вантажів, вартість і комфортність перевезень – пасажирів. Незадовільний стан інфраструктури і рухомого складу є одним з важливих чинників відносно високої вартості залізничних перевезень за рахунок підвищених витрат на їх поточне утримання і ремонт. В умовах конкуренції частка залізничного транспорту на ринку транспортних послуг почала зменшуватись.

Інші чинники відсутності власних коштів для потреб інвестування – неповна (лише 41,8 %) компенсація за перевезення пільгових категорій пасажирів, а також невідповідність рівня тарифів на пасажирські перевезення вартості послуг, які надаються (компенсація в межах 38-55 %).

Одним з таких чинників є також встановлення державою дуже високих дивідендів (50 % у 2005-2006 рр.) на власність, що передана Укрзалізниці для використання.

За рахунок амортизаційних відрахувань нормальне відновлення основних фондів і рухомого складу неможливо. Дійсно, вартість основних фондів Укрзалізниці після гіперінфляції 90-х рр. зменшилась приблизно у 3 рази і складає 21 млрд грн. Як наслідок, частка амортизаційних відрахувань у собівартості перевезень зменшилась з 35 до 16 %.

Можливим джерелом інвестицій є лізинг. Лізинг, як джерело інвестування, доцільно використовувати лише у випадку, коли держава виділяє кошти на здешевлення кредитів для придбання рухомого складу через державне лізингове підприємство в такому обсязі, що відсотки по лізингу будуть менші, ніж банківській відсоток. У 2007 р. вперше в Державному бюджеті країни було передбачено 80 млн грн. на здешевлення кредитів для придбання пасажирських вагонів через таке підприємство.

Останнє з вказаних джерел інвестування (спільна діяльність) використовується залізницями України в невеликих обсягах на рівні підсобно-допоміжної діяльності. В принципі можливе внесення у таку діяльність придбання рухомого складу для їх експлуатації на території країни, але внаслідок складності оформлення таких

договорів і значної вартості нового рухомого складу на практиці ця можливість не використовується.

Отже, проведений аналіз показує, що вказані джерела інвестування не дозволяють в необхідному обсязі оновити основні фонди Укрзалізниці. Як наслідок, має місце зниження конкурентоспроможності і можливість втрати існуючих позицій на транспортному ринку. У багатьох країнах світу спостерігалася схожа ситуація. Їх досвід показує, що для забезпечення розвитку й модернізації залізничної інфраструктури та рухомого складу потрібне залучення коштів інвесторів. Тому важливим напрямком вирішення проблеми є перебудова системи управління залізничним транспортом на ринкових засадах.

УДК 330.341.1:656.2

Челядінова Н. Г.

Українська державна академія залізничного транспорту

НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

В тезисах рассмотрены основные направления внедрения инновационных проектов на железнодорожном транспорте, распределение проектов по степени инновационности, влияние модернизации технико-экономического обоснования инвестиционного проекта для включения его в программу и главные принципы бизнес-плана как основной формы технико-экономического обоснования.

На сучасному етапі розвитку вітчизняна економіка переходить на інноваційні принципи розвитку. Проекти, в результаті здійснення яких відбувається збільшення вантажопотоку, формування транспортної інфраструктури, що володіє принципово новими властивостями, відносяться до інноваційних проектів розвитку залізничного транспорту.

Інвестиційні проекти так само можна віднести до розряду інноваційних, якщо вони впливають на рівень сервісного обслуговування при перевезенні вантажів і пасажирів. Отже, враховуючи специфіку залізничної галузі, інвестиційні проекти розвитку і розширення залізничного транспорту слід вважати інноваційними.

До основних напрямів інноваційної діяльності можна віднести такі: модернізація існуючого та розробка нового типу рухомого складу; модернізація, реконструкція існуючих і розробка нових систем СЦБ і засобів зв'язку; посилення верхньої будови шляху та розробка нових типів його конструкцій; модернізація та реконструкція діючих та розробка нових пристроїв в господарстві електрифікації і енергетики; створення сучасної системи інформаційного забезпечення в управлінні розвитком, розширення сіті залізниць.

Про інноваційний характер і про ступінь новизни того або іншого інвестиційного проекту можна судити по тих показниках діяльності компанії, на які він впливає. Такий розподіл по напрямках інноваційного процесу обумовлений

Савостенко Т.О. ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ	154
Сергієнко М.М. РОЛЬ УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	156
Сидоренко І.В. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ	157
Сич Є.М., Колесникова Н.М. АДАПТИВНО-ГАРМОНІЗАЦІЙНЕ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ІНТЕГРАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ДО ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ	159
Сонін М.В., Острроверх Н.М. ПЕРЕДУМОВИ ПРОВЕДЕННЯ ПРИВАТИЗАЦІЇ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ	160
Тимофєєва Т.О. ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	163
Толкачева Е.В. СИСТЕМА ОПЕРАТИВНОЇ ОТЧЕТНОСТІ – ЕЛЕМЕНТ КОНТРОЛЯ І ПЛАНУВАННЯ ПРИГОРОДНИХ ПЕРЕВОЗОК	164
Труханов Ю.П. ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ БЮДЖЕТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ	166
Устинович Н.В. ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ДИРЕКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ІЗ ЗАЛІЗНИЦЕЮ	168
Фоміна Т.В. ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ДО РЕАЛІЗАЦІЇ РИНКОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	169
Чебанова Н.В., Мінка В.Ф. ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	170
Челядінова Н.Г. НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	172
Чередниченко О.Ю. ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	173
Чередниченко О.Ю. ФІНАНСОВИЙ ЛІЗІНГ ЯК ЗАСІБ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ	174
Шерепа К.М. СПРЯМОВАНІСТЬ НА УДОСКОНАЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ПРИМІСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ	176
Широкова О.М. РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	178
Шишкіна О.В. ВПЛИВ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ ФАКТОРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК МІСТОУТВОРЮЮЧИХ ПІДПРИЄМСТВ	180
