

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

Виникають дискусійні запитання щодо необхідності укладення колективних договорів в структурних підрозділах залізничного транспорту України, що не мають статусу юридичної особи і не мають компетенції підвищувати соціальні стандарти за локальним колективним договором.

Також, в процесі розвитку конкурентного середовища в галузі, необхідно провадити ефективну державну антидемпінгову політику. Адже державне підприємство або таке що їй підконтрольне, маючи колективний договір, буде працювати із неконкурентними показниками собівартості і в свою чергу буде втрачати прибутки та позиції на ринку, що в подальшому може привести до втрат кваліфікованих працівників і банкрутства. Основою такої антидемпінгової політики може бути Галузева угода, що має укладатися між працівниками (галузевою профспілкою) та Асоціацією роботодавців залізничної галузі. В такій угоді мають бути передбачені соціальні стандарти для усіх учасників ринку.

В той час, коли український парламент здійснює спроби усунути колізії та вдосконалити, кодифікувати та уніфікувати трудове законодавство, зокрема Закони України «Про оплату праці», «Про відпустки», «Про колективні договори і угоди», «Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)» та частково Закон України «Про охорону праці» сторонам колективних договорів в жодному разі не можна приймати рішення, що погіршуватимуть становище працівників. Навпаки, необхідно закріпити положення щодо прийняття рішення на користь працівника у разі неоднозначного трактування колективного договору. В той же час, вже сьогодні, необхідно робити спроби уникати дублювання та перенасичення колективних договорів нормами, що врегульовані на законодавчому рівні.

Вирішення цих та інших питань, що виникатимуть під час структурних перетворень та глибокої реформи галузі, можливо за умови спільної праці представників відповідних державних органів, роботодавця, трудового колективу в особі профспілки та часу, якого нам усім завжди не вистачає.

УДК 504:658.5 (477)

*Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Каграманян А. О.
Українська державна академія залізничного транспорту*

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

Сучасні темпи зростання продуктивних сил, зміни у галузевій структурі економіки, транспортній галузі, розвиток науково-технічного прогресу ставлять проблему сполучення подальшого росту продуктивних сил з гармонійним розвитком природи, постійно ускладнюють задачі оптимізації в еколого-економічних системах.

На фоні існуючих підходів щодо концепції обмеженого розвитку продуктивних сил, іноді і “нульового росту”, яка інколи з’являється на порядку денному в розвинутих країнах, можна стверджувати про те, що цей підхід заперечує всьому ходу історичного розвитку людського суспільства. Разом з тим, за умов

інтернаціонального розвитку еколого-економічних систем подальше відтворення продуктивних сил неминуче призводить до дефіциту основних видів природних ресурсів і поряд з цим до неприпустимо високого рівня забруднення навколишнього середовища. Досить актуальною проблемою є проблема забруднення навколишнього середовища транспортною галуззю. Зазначене є надзвичайно актуальним для України. Справа не тільки в тому, що валові показники викидів в атмосферу і викиду брудних вод у водоймища у галузі залізничних перевезень ще великі, але і в загальному, вкрай низькому коефіцієнті корисного використання природних ресурсів. Останнє утворює відходи, що повертаються до природного середовища.

Охорону природи неможливо протиставити розвитку продуктивних сил, у тому числі транспортній галузі. В той же час розвиток галузі і продуктивних сил вимагають обов'язкового обліку екологічних принципів і факторів. Подальший розвиток суспільного виробництва неможливий без його екологічної перебудови, екологізації усіх його ланок. Цей процес тісно пов'язаний з науково-технічним прогресом.

Екологізація галузі залізничних перевезень, як відомо, процес багатоетапний. На його початкових ланках знаходиться лише покращення відкритої моделі транспорту за рахунок залучення технологічних засобів з метою економії природних ресурсів і скорочення шкідливих викидів в екосистему (повітря, ґрунти, гідросферу).

Подальший розвиток екологізації транспорту передбачає:

- впровадження маловідхідних і замкнутих технологій, організацію використання відходів одних підприємств іншими, а також утилізацію відходів споживання (лінійні підприємства залізничного транспорту);

- на вищих ланках екологізації знаходяться системи комплексної безвідходної діяльності транспорту з доповнюючими їх спеціальними комбінатами з переробки всіх транспортних, промислових і побутових відходів у матеріали, що придатні для повторного використання.

В Україні немало вже зроблено для практичного впровадження замкнутих технологічних систем, елементів перспективних безвідходних систем у промисловому виробництві, на транспорті, АПК та невиробничій сфері.

Проте, в цілому перехід до загального впровадження комплексних безвідходних систем є справою майбутнього. Сучасні завдання базуються на впровадженні новітніх зразків екологізованої технології, а майбутні мають на меті екологічно чисту та економічно ефективну модель якісно нової індустрії, транспорту та сфери послуг.

Таким чином, екологізація суспільного виробництва – це не тільки маловідхідна або безвідходна технологія. Це відповідна організація всієї системи планування і господарських розрахункових відносин в транспортній галузі.

В Україні вирішення екологічних проблем в рамках виробничих систем, перш за все, пов'язано з удосконаленням двох напрямків діяльності:

- 1) економічне, комплексне використання природних ресурсів (в першу чергу, мінерально-сировинних, водних, земельних, біологічних);

- 2) ліквідація або обмеження негативного впливу господарської сфери на навколишнє середовище (в процесі виробництва).

При цьому зв'язок раціонального використання природних ресурсів з рівнем ефективності виробництва і транспортної галузі є очевидним і тісно пов'язаним.

Поряд з традиційними напрямками раціонального використання ресурсів в Україні за останні роки найбільшою мірою заявив про себе у виробничих системах природоохоронний напрямок. Реалізація його не дає максимального та термінового прибутку народному господарству (а тим більш регіону, галузі транспорту чи підприємству, де здійснюються ці заходи). Цей напрямок ставить за мету, перш за все, підтримання необхідних для життєдіяльності людини і суспільного виробництва стандартних умов господарювання при відповідних чистоті води, повітря, ґрунту, виключення можливостей повного вичерпання ресурсів та елементів середовища. Прямий ефект від цього напрямку природокористування не завжди можна спостерігати, а тим більше – розраховувати математично.

В цей же час було б методологічно невірним чітко розмежовувати між собою раціональне ресурсовикористання і природоохоронний напрямок. Вони постійно переплітаються, і дуже важко встановити, де закінчується один напрямок і починається другий. Адже в подальшому, у зв'язку з переходом до комплексних безвідходних систем, вони взагалі зливаються. Забруднення повітряного і водного басейнів пов'язано з викидом до атмосфери або гідросфери цілої гама цінних елементів, рухомих транспортних засобів та лінійних підприємств, значна частина яких є дефіцитними. Тому природоохоронна діяльність в сфері транспортної сфери не обмежується лише знешкодженням викидів. Вона має включати утилізацію різноманітних елементів як в промисловій, так і в транспортній діяльності.

Слід відмітити, що необхідність вирішення екологічних проблем значною мірою стимулює процес технічного переозброєння транспортних підприємств, модернізації обладнання. З старінням основних виробничих фондів зростає доля витрат, необхідних для знешкодження в загальній вартості продукції. Стає нерентабельним застосування існуючого газоочисного і пилоуловлюючого обладнання на технологічних лініях застарілого типу. До того ж необхідність природоохоронних заходів сприяє процесу росту концентрації виробництва, що має в цілому скоротити загальний рівень витрат з очистки на одиницю готової продукції чи транспортної роботи.

Задача регіональної політики у сфері природокористування полягає в тому, щоб привести у відповідність народногосподарську ефективність та інтереси галузей і підприємств з точки зору впровадження заходів із запобігання шкідливих впливів транспортного виробництва. При цьому вирішення проблеми народногосподарської ефективності, екологізації виробництва припускає погодження економічних, соціальних і екологічних критеріїв при обґрунтуванні вибору нової технології, впровадження тих чи інших моделей сучасного устаткування.

Одним з важливих критеріїв впровадження новітніх технологій є їхнє екологічне удосконалення порівняно з технологіями, що раніше застосовувалися (наприклад, скорочення шкідливих викидів на одиницю транспортної роботи). Але ступінь екологічної частоти моделі нової техніки не можна розглядати абстрактно, поза масштабів її народногосподарського, регіонального або локального використання.

У зв'язку з цим одним з важливих етапів процедури прийняття рішень з метою досягнення максимальної ефективності екологічних витрат (або точніше, витрат на впровадження екологічно удосконаленої техніки) є оцінка всього обсягу забруднення, яке може мати місце внаслідок використання нової техніки в народному господарстві на транспорті та регіоні впродовж усього терміну експлуатації.

Шуть О.В., Гладчук О.О. ОСНОВНІ ЕТАПИ УДОСКОНАЛЕННЯ КАДРОВОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ 65

Яновський П.О. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ 67

Яновський П.О. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ПЕРСПЕКТИВНОГО УДОСКОНАЛЕННЯ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ 68

Яновський П.О., Христофор О.В., Шевчук А.П. ХАРАКТЕРНІ ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНИХ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ 69

Ярош О.М., Швець П.А. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З РЕГІОНАМИ 71

СЕКЦІЯ 2 «Економіка залізничного транспорту»

Мирошниченко О.Ф., Морозова М.В. НОВЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПРОДУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ОРГАНИЗАЦИОННОГО РАЗДЕЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 74

Горілей С.В., Труханов Ю.П. НОВАЦІЇ БЮДЖЕТУВАННЯ ЗАКУПІВЕЛЬ 76

Глубока Г.О. МАКРОЕКОНОМІЧНА НЕСТАБІЛЬНІСТЬ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ РИНКУ 77

Бадей С.Б. ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИЗДЕРЖКАМИ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 79

Глубока Г.О. ВЗАЄМОДІЯ РЕАЛЬНОГО ТА ПОДАТКОВОГО СЕКТОРІВ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ 81

Заболоцька С.В. ПЛАНУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ, ЯК НАЙВАЖЛИВІША ФУНКЦІЯ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ 82

Гнатюк О.Г. УДОСКОНАЛЕННЯ КОЛЕКТИВНО-ДОГОВІРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ... 84

Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Каграманян А.О. ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ 87

Жердєв М.Д. РОЗВИТОК КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ 90

Чеховська І.С. ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ 91

Чорний В.В. ВИТРАТНО-СИНЕРГЕТИЧНИЙ МЕТОД ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ТАРИФІВ НА МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ 92