

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

наявній матеріально-технічній базі і майже не потребує суттєвих капітальних інвестицій. Такий вид діяльності є *конгломератною* диверсифікацією.

Необхідно відмітити, що за кордоном транспортні компанії надають велике значення розвитку диверсифікації як засобу збільшення прибутку. Так, залізничні компанії володіють готелями, ресторанами, магазинами, пунктами прокату побутової техніки, автомобілів, вкладають кошти в акції промислових компаній. На Північно-Кавказькій залізниці створено підрозділ з організації туризму з власною мережею пансіонатів, ресторанів, розважальних закладів. У США залізниці проводять самостійно розробку залягань корисних копалин, володіють значними площами землі, на яких організують сільськогосподарські підприємства (садово-ягідні та овочеві плантації, тваринні та молочні ферми), утримують курортні комплекси. Деякі транспортні підприємства самі з'явилися у результаті диверсифікації крупних компаній та концернів.

Безумовно, сьогодні не стоїть питання про відкриття молочних ферм на залізницях, але, для зміцнення фінансової стабільності залізниці розширювати горизонти у цьому напрямку необхідно.

УДК 656.23

Ревуцька О. Є.

Українська державна академія залізничного транспорту

ПРИНЦИПИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ В УМОВАХ ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ

Обоснованы принципы государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки, использование которых позволит повысить эффективность функционирования железных дорог в условиях активизации конкуренции на рынке транспортных услуг.

В умовах ринку рівень тарифів стає важливим фактором повного забезпечення вимог суб'єктів ринку транспортних послуг, що позначається як на фінансовому стані залізниць, так і на ефективності функціонування галузей економіки та економіки держави в цілому. Монопольне положення залізниць, недосконалість чинного законодавства вимагає втручання держави у ціноутворення на залізничні перевезення. В основу державного регулювання тарифів на пасажирські та вантажні перевезення на залізничному транспорті мають бути покладені принципи, необхідні для забезпечення ефективності функціонування транспортної галузі. У статті 9 Закону України „Про природні монополії” зазначено принципи, на основі яких здійснюється державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, до яких на залізничному транспорті відноситься лише сектор інфраструктури, тому для забезпечення ефективного державного регулювання ціноутворення необхідно доповнити їх принципами, які сприятимуть підвищенню ефективності функціонування як природномонопольного, так і потенційно конкурентного секторів залізничного транспорту. Принципи державного

регулювання ціноутворення на залізничному транспорті мають спиратися на об'єктивні економічні закони з ціллю використання позитивних тенденцій в їх дії. Принципи державного регулювання ціноутворення природномонопольного та потенційно конкурентного секторів залізничного транспорту поділяються на загальні та специфічні для кожного сектору окремо. Для залізничного транспорту ключовим виступає принцип системності, метою застосування якого є не тільки забезпечення потреб споживачів за доступними цінами, але й комплексне вирішення техніко-економічних задач удосконалення перевізного процесу, підвищення якості перевезень тощо. Принцип гласності та відкритості процедур державного регулювання полягає у відкритості та гласності таких факторів впливу на державне регулювання, як законодавча база, податкова та бюджетна політики, оскільки спираючись на законодавство можливо забезпечити відтворювальний процес, який не тільки задовольнить та захистить потреби споживачів, але й надасть змогу залізницям отримувати прибутки та розвиватися. Принцип простоти та прозорості має забезпечити відсутність складності та заплутаності структури тарифів, оскільки простота знижує інформаційну невизначеність тарифної системи, що позитивно впливає на діяльність галузі. Відсутність прозорості побудови тарифів призводить до того, що залізниці не можуть вчасно обґрунтувати зміну тарифів у зв'язку зі зміною цін на продукцію, яку вони споживають. Тому більш зрозуміла та прозора структура побудови тарифу набагато більше зацікавить споживачів транспортних послуг, а також позитивно впливатиме на забезпечення нормального відтворювального процесу. Принцип фінансової забезпеченості сприятиме встановленню тарифу у секторі інфраструктури на рівні середніх витрат, які вважаються суспільно необхідними для монополій. Оскільки середні витрати не враховують прибутків, необхідних для забезпечення відтворювального процесу, то держава повинна надавати фінансову підтримку галузі за рахунок коштів державного бюджету. У разі державного втручання в діяльність сектору експлуатації рівень тарифу може бути встановленим на рівні нижче граничних витрат, що зумовлює необхідність державної фінансової підтримки. Загальним для обох секторів принципом регулювання є стимулювання підвищення якості послуг і задоволення попиту на них. Задачею залізниць є не перенасичення відповідних ринків послугами, які надаються споживачам, та відповідно отримання прибутку від своєї діяльності. Принцип забезпечення захисту прав споживачів виявляється у розробці відповідних нормативних актів, які будуть включати в себе перелік прав споживачів транспортної продукції та можливі приклади вирішення проблемних ситуацій, що виникають. Принцип адресності регулювання, його спрямованості на конкретний суб'єкт природної монополії пов'язаний зі створення бар'єрів на шляху підвищення тарифів за користування інфраструктурою або обмеження обсягу послуг з боку залізниць. Суб'єктам природної монополії держава надає виняткові привілеї в обмін на право уряду регулювати ціни на послуги природної монополії з метою недопущення зловживання монопольною владою. Метою законодавства є можливість забезпечення споживачів якісним обслуговуванням та послугами за доступними цінами, а також отримання споживачами переваг від економії, зумовленої масштабами виробництва. Державне регулювання ціноутворення у сфері експлуатації має ґрунтуватися на принципі забезпечення конкурентних умов. Система адаптації тарифів до умов конкуренції на транспортному ринку повинна бути гармонізованою з ціллю підвищення цінової конкурентоспроможності залізничного транспорту. Державне регулювання має

забезпечити поступовий перехід від монополістичної конкуренції до вільної, і тільки в цьому разі держава може поступово відійти від регулювання тарифів у сфері експлуатації, оскільки в цьому секторі тарифи повинні формуватися на основі вільного ціноутворення без участі держави. Таким чином, метою державного регулювання ціноутворення у секторі експлуатації є не тільки забезпечення процесу перевезення, а й активний розвиток вільної конкуренції, що сприятиме підвищенню ефективності функціонування всієї транспортної галузі.

Обґрунтовані принципи мають бути покладені в основу розробки науково-методичних підходів до державного регулювання тарифоутворення в залізничній галузі, що дозволить забезпечити баланс інтересів всіх учасників перевізного процесу, споживачів транспортних послуг та держави.

УДК 338.47

Савостенко Т. О.

Дніпропетровський регіональний інститут державного управління національної академії державного управління при Президентові України

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Рассматриваются проблемы железнодорожного транспорта Украины, связанные с необходимостью выполнения требований ЕС, в частности – перекосы в ценообразовании на услуги отрасли, износ основных фондов, отсутствие средств на их обновление, несоответствие современным требованиям инфраструктурных объектов.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її цивілізованості та розвитку технічного прогресу. Потреба України у високорозвиненій транспортній системі все більше підсилюється, оскільки вона стає базисом для ефективного входження країни у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

У ході переговорів з країнами-кандидатами керівні органи Європейського Союзу висунули низку вимог стосовно саме залізничного транспорту, які мають бути обов'язково виконані. Основними з них є забезпечення певного рівня загально-економічної готовності, що дозволить протистояти конкурентному тискові ринку; введення в дію у повному обсязі законодавчих актів у сфері залізничного транспорту, чинних в ЄС ще до часу вступу країни в Європейську спільноту; здійснення реструктуризації залізничного транспорту, яка забезпечить ефективне управління його діяльністю.

Однак, щоб відповідати загальноєвропейському рівню Україні треба буде розв'язати ряд проблем, що накопичувалися десятиліттями й особливо загострилися в останні роки в умовах переходу галузі до ринкових відносин.

Серйозним фактором, що сприяв перетворенню раніше високорентабельної галузі в збиткову, став дисбаланс між цінами на фонди споживання й цінами за

| | |
|---|------------|
| 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 |
