

**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

---

---

Федерації та інших країн СНД. В зазначених умовах фахівці не виключають відмови Міністерства шляхів сполучення РФ від перспективи збільшення транзитних залізничних перевезень територією України.

Таким чином, неефективне використання залізничної структури Харківського регіону створює загрозу втрати частини ринку міжнародних транзитних залізничних перевезень. Це потребує негайного розв'язання зазначених проблемних питань, що забезпечить залучення України до МІС та в цілому позитивно відіб'ється на обсягах перевезень вантажів залізничним транспортом України у міжнародному сполученні.

*УДК 656.2*

***Чередниченко О. Ю.***

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ ЯК ЗАСІБ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ**

**Анализируется возможность использования финансового лизинга для обновления подвижного состава железнодорожного транспорта, приводятся возникающие проблемы и предлагаются пути их решения.**

На залізничному транспорті щорічно спостерігається збільшення обсягів перевезень, однак невирішеними залишаються проблеми, що стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги, головними серед яких є недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного стану сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій тощо.

На сьогодні знос основних фондів залізниць України складає від 50 % до 80 %. Насамперед, це стосується активної частини основних фондів – рухомого складу, наслідком чого стає незадоволення в повному обсязі потреб в перевезеннях вантажів та пасажирів, втрата частини доходів та стримування економічних процесів в державі.

Однією з можливостей відновлення основних фондів є подальше стимулювання інвестиційної діяльності на залізничному транспорті. Однак низький рівень інвестиційної привабливості підприємств залізничної галузі України практично не дозволяє використовувати таке джерело відтворення.

В умовах зниження інвестиційної привабливості, відсутності необхідного бюджетного фінансування, реальних ліквідних застав та гарантій з боку держави для залучення кредитів «Укрзалізницею» була обрана приваблива для інвесторів форма – фінансовий лізинг.

Програма придбання відповідних основних фондів за схемами фінансового лізингу була розроблена «Укрзалізницею» таким чином, що виробництво рухомого складу і обладнання здійснювалося протягом від трьох місяців до року. Забезпечувати фінансування виробництва потрібних основних фондів за вказаною

---

---

---

---

програмою погодилися як вітчизняні, так і закордонні фінансові організації, а саме: ОАО «Банк ВТБ», ЗАО «Альфа банк», Deutsche bank, Credit Suisse Group.

Слід зауважити, що фінансовий лізинг на відміну від оперативного – це продаж, а не оренда майна. Надане в лізинг майно наприкінці строку дії договору має незначну залишкову вартість, і лізингоотримувач може отримати об'єкт лізингу у власність в період дії договору лізингу чи в момент його закінчення за ціною нижче ринкової. Ще важлива особливість полягає в тому, що надане у фінансовий лізинг майно є спеціально виготовленим за замовленням лізингоотримувача і після закінчення дії договору не може бути використано іншими особами, окрім лізингоотримувача.

Важливе значення мають і інші особливості фінансового лізингу, наприклад: лізингоотримувачу не потребується одразу вся сума на отримання основних засобів, тому що лізингові платежі виплачуються рівномірно в період строку дії договору. При цьому платежі відносяться на собівартість лізингоотримувача, що у випадку застосування механізму прискореної амортизації приводить до значного зменшення податкової бази щодо податку на прибуток. Крім того, і орендна плата відноситься на собівартість виготовленої продукції і відповідно теж зменшує прибуток, що оподатковується. Необхідно зазначити, що до вартості лізингу включаються і страхування предмету лізингу, вартість доставки, митні податки і збори ( у випадку кредиту це додаткові платежі).

Таким чином, фінансовий лізинг надає можливість використання нових видів техніки, оскільки для залізниць вигідніше витратити гроші на придбання основних фондів поступово, частками, а прибуток спрямовувати на вирішення інших питань.

Зацікавленими у впровадженні схем фінансового лізингу є і профільні промисловці, так як це забезпечує їм стабільність і впевненість щодо отримання заказів, надає можливість у вирішенні виробничих та соціальних питань.

В той же час, існує ряд проблемних питань щодо реалізації процедури фінансового лізингу, пов'язаних, перш за все, з недосконалістю існуючого механізму контролю за використанням коштів та матеріальних цінностей, неготовністю відповідальних осіб міністерств та відомств до реалізації процедур фінансового лізингу.

Отже, для ефективної реалізації процедур фінансового лізингу необхідно удосконалити механізм контролю за використанням фінансових засобів державних підприємств, впроваджувати вказані процедури в межах державних програм, затверджених Кабінетом Міністрів України, з урахуванням європейського досвіду вносити відповідні корективи у законодавчі та нормативні акти, що регулюють процедури фінансового лізингу, в тому числі з іноземними партнерами, долучати до реалізації вказаних процедур досвідчених працівників міністерств та відомств, насамперед Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства промислової політики України тощо.

Викладене дає підстави стверджувати, що зростання обсягів та поліпшення якості перевезень на залізницях України буде залежати, перш за все, від своєчасних змін у законодавстві держави, змін у тарифній політиці, своєчасного оснащення транспортних підприємств сучасною технікою, машинами і механізмами, що позитивно вплине на безпеку руху та якісне забезпечення транспортно-економічних зв'язків.

---

---

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

---

---