

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

Широкова О. М.

Українська державна академія залізничного транспорту

РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Процес адаптації залізничного транспорту к рыночным условиям функционирования требует проведения реструктуризации. Необходимость и целесообразность реструктуризационных преобразований подтверждается положительным опытом, в данном вопросе, стран СНГ, и в частности Республики Казахстан.

Наявна організаційна структура залізничного транспорту і сформована, за довгу історію розвитку, система керування, яка не достатньо відповідає вимогам ринкової економіки, вимагають системної адаптації для виходу галузі на принципово новий шлях розвитку. Адаптація організаційної структури і системи керування являє собою процес реструктуризації залізничного транспорту.

Проведення реструктуризації – це складний, взаємозалежний з багатьма факторами й обставинами, процес. Тому вивчення досвіду його проведення в різних країнах актуальний не тільки на початкових етапах здійснення структурних перетворень, але й у процесі їх широкого і глибокого впровадження. Найбільш необхідним є аналіз реструктурування залізниць країн СНД, в силу існування аналогічних, залізничному транспортові України, проблем. Тому, дана робота присвячена ознайомленню з підсумками реструктуризації залізничного транспорту Казахстану.

Метою реструктуризації залізничного транспорту Республіки Казахстан, що завершилася у 2006 р., був розвиток конкуренції в перевізній діяльності та діяльності з обслуговування, відчуження непрофільної сфери і зосередження національної залізничної компанії на природно-монопольних послугах.

Аналіз результатів реструктуризації залізничної галузі підтвердив доцільність вибору стратегічних орієнтирів розвитку. Реформа позитивно вплинула на діяльність залізничного транспорту, підвищила його інвестиційну привабливість.

Зокрема, від основної діяльності національні компанії залізничного транспорту, створені у вигляді акціонерного товариства, були відділені, а потім продані на торгах підприємства обслуговуючої діяльності (підприємства по ремонту колії, вагонів і локомотивів). У результаті на ринку ремонтних послуг функціонує більше 45 самостійних підприємств приватної форми власності, що мають можливість гнучко реагувати на зміни зовнішньоекономічного середовища і залучати приватні інвестиції. Розвиток конкуренції в ремонтній діяльності припускає підвищення якості послуг і зниження собівартості ремонту.

У сфері надання вантажних вагонів також створене конкурентне середовище. Інвентарний вагонний парк було передано окремо створеній акціонерній компанії, але вона не монополіст. Існує близько 180 приватних

операторів вагонів, експлуатаційний парк яких складає третину усього вагонного парку Казахстану.

Локомотивний парк також був переданий відповідній акціонерній компанії, для рівного доступу всіх перевізників до послуг локомотивної тяги.

Національна компанії залізничного транспорту йде по шляху скорочення витрат: об'єкти тепло- і водопостачання, що обслуговують місцеве населення і не пов'язані з функціонуванням магістральної залізничної мережі, а також вокзали 1-5 класів передані місцевим виконавчим органам.

В сфері пасажирських перевезень, для здійснення субсидування безпосередньо перевізника і досягнення прозорості його діяльності, сервісна і обслуговуюча діяльність були цілком виділені від основної в самостійні юридичні особи.

Існуючі умови дозволяють приватним компаніям виходити на ринок пасажирських перевезень. Сьогодні, крім національного пасажирського перевізника (також акціонерної компанії) і його дочірніх компаній, що здійснюють перевезення в міжобласному і приміському сполученнях, послуги надають і приватні перевізники. При цьому право надання послуг по перевезенню пасажирів (маршрути пасажирських потягів) визначається на конкурсній основі. Організатором конкурсу є уповноважений державний орган в особі Міністерства транспорту і комунікацій Республіки Казахстан.

Право обслуговування пасажирів у вагонах-ресторанах також надається приватним підприємцям на конкурсній основі.

Одним з важливих досягнень у реструктуризації галузі є початок практики часткового субсидування збитків від перевезення пасажирів перевізникам з республіканського бюджету. Однак, коштів, які виділяються, недостатньо для покриття всіх збитків, пов'язаних з організацією перевезень. У перспективі, з огляду на соціальну значимість пасажирських перевезень, планується збільшити розмір субсидій до необхідного рівня.

Існування великої кількості суб'єктів перевізного процесу вимагає обліку вартості послуг кожного з учасників, тому у даний час введено у дію тимчасовий преїскурант, в основу якого увійшли витрати за послуги магістральної мережі, за локомотивну тягу, за забезпечення вагонним парком і плата за вантажну і комерційну роботу. При цьому, плата за послуги локомотивної тяги, користування вагонним парком, вантажна і комерційна роботи не підлягають державному регулюванню і затверджуються самостійно суб'єктами ринку.

В галузі тарифної політики залізниці Казахстану намагаються ліквідувати сформоване перехресне субсидування збитків залізничної галузі від перевезень масових вантажів (вугілля, залізної руди) за рахунок перевезень нафтових вантажів, чорних і кольорових металів. Це здійснюється на основі впровадження диференціації тарифів за видами вантажів.

Таким чином, реалізація заходів реструктуризації залізничного транспорту свідчить про ефективність проведення цього процесу та подальшого розширення і зміцнення ринкових відносин в залізничній галузі.

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
