

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ
ДОСЛІДЖЕНЬ НАН УКРАЇНИ

RIGA TECHNICAL UNIVERSITY

ADAMAS UNIVERSITY

ЖЕШУВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені І. Лукасевича

ДП «БІЛОРУСЬКИЙ ІНСТИТУТ СИСТЕМОГО АНАЛІЗУ Й
ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ СФЕРИ»

БІЛОРУСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

**XV Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(20.04 - 21.04.2017)**

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ

**XV Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

ABSTRACTS OF THE REPORTS

**of the XVth International Scientific and Practical Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»**

Дніпро
2017

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПУБЛІЧНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ІНСТИТУТ ПРОБЛЕМ РИНКУ ТА ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНИХ
ДОСЛІДЖЕНЬ НАН УКРАЇНИ

RIGA TECHNICAL UNIVERSITY

ADAMAS UNIVERSITY

ЖЕШУВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені І. Лукасевича

ДП «БІЛОРУСЬКИЙ ІНСТИТУТ СИСТЕМНОГО АНАЛІЗУ Й
ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАУКОВО-ТЕХНІЧНОЇ СФЕРИ»

БІЛОРУСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

**XV Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(20.04 - 21.04.2017)**

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ

**XV Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XVth International Scientific and Practical Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»**

Дніпро
2017

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Посвідчення державної реєстрації УкрІНТЕІ № 203 від 30 березня 2017 р.

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XV Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2017 р., 275 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи ПАТ «Українська залізниця», розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями національної економіки та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансово-економічної безпеки транспортних систем.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих навчальних закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., доц.	В. В. Бобиль
Д.е.н., доц.	О. М. Гненний
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
Д.е.н., проф.	О. М. Котлубай
Д.е.н., проф.	М. І. Міщенко
Д.е.н., доц.	І. І. Рекун
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц.	С. І. Чимшит
К.е.н., доц.	М. В. Гненний
К.е.н., доц.	Т. В. Полішко

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. В. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2017 р.

Методичні підходи до управління інноваційно-інвестиційним розвитком залізничного транспорту України

Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., УкрДУЗТ

У сучасних умовах роль і місце підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Відновлення економіки України висуває пред'являє принципово нові підходи щодо якості надання послуг залізницями.

21е століття характеризується зародженням нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання функціонування пасажирських перевезень.

Світовий досвід свідчить про те, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання стабільного функціонування пасажирських перевезень. Ці обставини саме і передбачають необхідність розробки нових механізмів стратегічного планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України. Затрачене обумовило вирішення основних завдань дослідження новоствореної структури публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця»

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України, що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу, з кожним роком збільшується внаслідок як об'єктивних, так і суб'єктивних причин. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень. Доцільність зазначених досліджень обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень щодо реалізації програми реформування залізничного транспорту України.

Не викликають сумніву об'єктивні передумови щодо державного регулювання ринку пасажирських залізничних перевезень. В процесі розробки теоретичних підходів до проблем впровадження та удосконалення швидкісного та високошвидкісного залізничного руху має бути запропоноване нове бачення концептуальних підходів до удосконалення пасажирського транспорту залізниць.

Аналіз методологічних підходів до оцінки передумов та розвитку швидкісного та високошвидкісного залізничного руху у світі, обґрунтування доцільності організації управління та регулювання процесом впровадження саме швидкісного та високошвидкісного залізничного руху на залізницях України, визначають те, що досвід проектування та експлуатації високошвидкісних мереж у Європі є цінним джерелом для започаткування в залізничній галузі України.

Підкреслюється доцільність впровадження інвестиційної моделі розвитку на інноваційній основі; розмежування функцій державного регулювання та господарської діяльності національного господарства залізничного транспорту; подальший розвиток конкурентного середовища; збереження єдиної виробничої інфраструктури залізниць і центрального диспетчерського управління; поетапне припинення перехресного субсидіювання пасажирських перевезень; здійснення комплексу заходів з удосконалення тарифної політики; створення ефективної системи управління галуззю; вдосконалення системи економіки національного господарства залізничного транспорту; забезпечення прозорості фінансової діяльності; підвищення мотивації праці; створення організаційно-правових економічних і техніко-технологічних передумов для впровадження принципів європейської транспортної політики.

Технічне переоснащення галузі дозволить на підставі придбання рухомого складу та інших технічних засобів нового покоління забезпечити: підвищення продуктивності рухомого складу, скорочення витрат енергоносіїв, зменшення металомісткості на, збільшення вантажопідйомності, скорочення витрат на ремонт. Удосконалення системи використання інвестицій обумовить створення чіткої системи управління ними, перегляду та приведення відповідно до ринкових умов господарювання нормативної бази організації управління, планування та регулювання, здійснення поступового переходу до переважно проектного підходу до менеджменту інвестиційних ресурсів, забезпечення рентабельності діяльності відповідних підрозділів та підвищення якості та конкурентоспроможності послуг.

Заходи щодо підвищення інвестиційної привабливості пасажирських перевезень залізничного транспорту не визначають сутність ефективності роботи залізничного транспорту та доцільності її

підвищення в умовах ринкової економіки. Алгоритм управління швидкісним та високошвидкісним залізничним рухом та комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту є головними проблемами залізничного транспорту, які потребують остаточного вирішення. Залізниці України мають високий ступінь зносу основних засобів, що спонукає підвищенню витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. На жаль недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі, обмежують можливості залучення іноземних та приватних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, які на жаль регулюються в «ручному» варіанті органами державної та місцевої влади, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування дає лише 2,8% від їх загального обсягу. Недостатнім є рівень тарифів на вантажні перевезення, які у середньому в 2 рази нижчі, ніж у країнах СНД, та в 3-4 рази нижчі, ніж в країнах Європи. Зменшення частки залізничного транспорту України в традиційних і перспективних транспортних послугах, недостатнє використання транзитного потенціалу, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі - досить неповний перелік негативних негараздів, що є наслідком відсутності механізмів державного управління базовою галуззю.

Встановлено, що за обсягами транспортної роботи та порівняно з іншими країнами українські залізниці займають провідне місце у Європі.

Аналіз пасажирообігу залізниць України свідчить про те, що в цілому динаміка його змінилася від багатьох факторів. По-перше, це пов'язане з додатковими пасажирськими маршрутами, впровадження додаткових поїздів підвищенням їх комфортності; по-друге, значно збільшилась кількість відправлених пасажирів; по-третє, відбулось зростання і міжнародних пасажирських перевезень. Суттєве значення має залучення денних пасажирських потягів «Hyundai» і «Skoda».

Розроблено та запропоновано модель економіки та управління національним господарством пасажирських перевезень залізничного транспорту з метою підвищення ефективності його функціонування. Запропоновано стратегію управління пасажирським господарством, яка є передумовою проведення реформування та реструктуризації залізничного транспорту. Зазначена стратегія передбачає розробку сутності, доцільності та необхідності проведення комплексу пропозицій. Доведено, що реструктуризація ґрунтується на системному аналізі і техніко-економічному обґрунтуванні і, як наслідок, при такому підході створюється якісно нова структура управління, яка має відповідати принципам ринкової економіки.

Запропонована та оприлюднена в публікаціях математична модель діяльності швидкісних залізниць.

Проведені та опубліковані розрахунки підкреслюють економічну доцільність впровадження високошвидкісного руху. Очікуваний обсяг відправлення пасажирів визначено у розмірі від одного до трьох існуючих відправлень пасажирів у далекому залізничному сполученні. Крім цього, розраховано інвестиційний пакет відповідно до розроблених моделей. На підставі даних SYSTRA розраховано інвестиції у будівництво нових станцій і вокзалів та реконструкцію діючих, а також будівництво депо та ремонтного заду. Відповідно до розрахованих моделей зроблено обґрунтування потрібного парку рухомого складу, також кількість відправлених пасажирів, час знаходження потяга у дорозі, кількість оборотів за добу і, наслідок, виконано розрахунки потрібної кількості поїздів.

Розраховано загальний обсяг інвестицій та прогнозований розрахунок доходів від перевезення пасажирів високошвидкісного руху за моделями. Визначено економічну ефективність (комерційну, суспільну) від впровадження високошвидкісного руху. Отримано діаграми чистого дисконтного доходу від комерційної та суспільної ефективності.

Результати наукових досліджень засновані на методологічних підходах щодо визначення доцільності впровадження високошвидкісного руху з залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів до нового інноваційного проекту з метою отримання значного підвищення ефективності роботи національного господарства залізничного транспорту України

Розвиток вітчизняних підприємств вагонобудування в сучасних умовах	124
<i>Кузуб А. В., аспірант УкрДУЗТ</i>	
Логистика как фактор повышения конкурентоспособности организации.....	125
<i>Лысенко О. А., ДНУЗТ</i>	
Оцінка та управління вартістю вантажних вагонів	126
<i>Любохинець Л.М., ДНУЗТ</i>	
Щодо питання пріоритетного розвитку залізничного транспорту України як виробника суспільних благ з позитивними зовнішніми ефектами	127
<i>Мельник О.В., студент-ліцензіат відділення «Адміністрування та управління» Вищої школи Гуманітас, м. Сосновець, Республіка Польща Мельник Т.С., к.е.н., Департамент оперативного моніторингу Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», м. Київ</i>	
Обґрунтування необхідності поглибленого дослідження сприйманої цінності послуг залізничного пасажирського транспорту.....	129
<i>Мельник Т.С., к.е.н., Департамент оперативного моніторингу Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», м. Київ</i>	
Ключові положення управління стратегічним союзом.....	131
<i>Овчиннікова В.О., к.е.н., доцент УкрДУЗТ</i>	
Стратегічні орієнтири розвитку ПАТ «Українська залізниця»	132
<i>Островерх Г. Є., аспірант УкрДУЗТ</i>	
Особливості страхового захисту пасажирів залізничного транспорту.....	133
<i>Панченко О.І., ЧНТУ</i>	
Методичні підходи до управління інноваційно-інвестиційним розвитком залізничного транспорту України	135
<i>Дейнека О. Г., Позднякова Л.О., УкрДУЗТ</i>	
Інжиніринг в інноваційно-інвестиційній діяльності підприємств залізничного транспорту.	137
<i>Соломніков І.В., аспірант УкрДУЗТ</i>	
Удосконалення управління ресурсним потенціалом підприємств залізничного транспорту	139
<i>Токмакова І.В., д.е.н., доцент УкрДУЗТ</i>	
Актуальність створення корпоративної системи управління ризиками ПАТ «Укрзалізниця»	141
<i>Христофор О.В., к.е.н., доцент, Департамент оперативного моніторингу ПАТ «Українська залізниця», м. Київ Мельник Т.С., к.е.н., Департамент оперативного моніторингу ПАТ «Українська залізниця», м. Київ</i>	
Формування системи протидій несанкціонованого втручання в функціонування підприємств залізничного транспорту	143
<i>Чередниченко О.Ю., к.е.н., докторант УкрДУЗТ</i>	
Тенденції розвитку оціночної діяльності в Україні.....	145
<i>Чернова Н. С., ДНУЗТ</i>	
Психологическая адаптация специалиста в рыночных условиях	146
<i>Шарипова Л. И. , Директор «Тренингового центра Лидии Шариповой», г Днепр</i>	
Секція 4	147
Railways infrastructure development in India	148
<i>Dr. Parimal Chandra Biswas, Adamas University, India</i>	
Системний підхід у стратегічному управлінні залізничною галуззю в умовах глобалізації .	150
<i>Біляєва О.Ю., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Напрями побудови економіки інновацій в Україні	151
<i>Головкова Л.С., д.е.н. професор, Гілка В.М., магістр ДНУЗТ</i>	