

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ЖЕШУВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
імені І. Лукасевича

ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД»

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ**  
**XIV Міжнародної науково-практичної конференції**  
**«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»**  
**(21.04 - 22.04.2016)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ**  
**XIV Международной научно-практической конференции**  
**«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS**  
**of the XIV<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference**  
**«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»**

Дніпропетровськ  
2016

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIV Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2016 р., 182 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця», 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 і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих учбових 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.	М. І. Міщенко
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. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» та ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,  
2016 р.

## **Розбудова міжнародних транспортних коридорів як основа забезпечення конкурентоспроможності економіки України**

*Дикань В.Л., УкрДУЗТ, м. Харків*

Сучасна парадигма світового розвитку складається під впливом глобальних технологічних змін. Технологічні зрушення в сфері інформаційно-комунікаційних, біо- та нанотехнологій, робототехніки значно розширили можливості країн з вирішення завдань власного економічного розвитку, підвищення добробуту і якості життя населення та стали стратегічним елементом їх майбутньої стабільності. Під впливом цих процесів світова економіка перетворилася на інноваційно-технологічний конгломерат транснаціональних корпорацій різного масштабу, рівня й якості, головною особливістю якого стало формування глобальних технологічних ланцюгів, міграція центрів промисловості та інтернаціоналізація досліджень і розробок.

На тлі радикальних інноваційних перетворень у всіх галузях суспільного життя, зміни технологічних укладів та переходу до постіндустріального суспільства відбувається загострення міжнародної конкурентної боротьби та формування нових полюсів економічного зростання. Швидкими темпами розвивається Китай, демонструють сильний економічний потенціал Індія й Росія.

Україна ж і досі знаходиться у вирі перманентних структурних криз: політичній, економічній, енергетичній, соціальній, які обтяжені відсутністю чіткого плану розвитку, що сприяв би забезпеченню зростання української економіки, гарантував національну безпеку країни та передбачав в найближчій перспективі створення конкурентоспроможної української держави.

Адже отримавши державну самостійність та успадкувавши багатий ресурсно-виробничий потенціал, за 22 роки незалежності країна не тільки не проявила здатності розвиватися, а й не спромоглася побудувати власну модель економічної системи. І як результат, держава невпинно рухається в напрямку соціально-економічного краху, нагально потребуючи реалізації «радикальних» реформ, виправлення раніше допущених прогалин в процесі розбудови української держави. В чому ж полягає основна причина краху? А причин тривалої економічної кризи декілька і більша їх частина зумовлена факторами внутрішнього характеру.

Перша і основна із них – це неправильний підхід до реалізації реформ на перших кроках здобутої незалежності. Приватизація та ліберальна всездозволеність призвели до руйнування всієї системи управління економікою, знищення крупних виробничо-технологічних комплексів, ліквідації підприємств в промисловості та сільському господарстві. Зупинилася й більша частина високотехнологічних виробництв. Відсутність засобів контролю над грошовою масою в країні та безконтрольне емісійне фінансування видатків бюджету призвело до надмірного зростання обсягів кредитування та стало потужним чинником гіперінфляції, за якої ціни у паливній промисловості зросли у 237 разів, хімічній - у 72 разу, у легкій промисловості та сільському господарстві - у 20, будівництві - у 23 рази. Повна руйнація сектору промислового виробництва разом з інфляційними процесами обумовили втрату більш ніж 40% основного капіталу, падіння рівня ВВП на 60% та інвестицій в основний капітал - на 80%. Руйнівний вплив на економіку в той час виявила і впроваджувана система оподаткування, яка обумовила зростання долі збиткових підприємств за рахунок встановлення непосильних для виробників рівня податків.

Такий стан ситуації в країні пов'язаний з обраною стратегією економічного зростання і пояснюється двома основними причинами. Першою причиною загострення економічної ситуації в країні на той час стало те, що стратегія розвитку національної економіки не враховувала існуючий стан соціально-економічної системи, а представляла собою звичайний план, розроблений без будь-яких прогнозів та перспектив. Я. Корнаї відзначав, що для

успішного проведення "шокової терапії" суспільство повинне мати резерви: "гуманітарний" - для здійснення соціальної політики, товарно-виробничий - для "запуску" товарного ринку, валютний - для забезпечення імпорту в разі потреби та кредитний - для підтримки підприємств при входженні до ринку. Україна ж не встигла ще за такий короткий час створити необхідні для стабілізації ситуації резерви. Друга причина полягає в невмілому підході до розробки економічної стратегії розвитку країни. Адже той довгостроковий план дій, який було прийнято до реалізації на початку створення історії української незалежності, містив істотні суперечності між окремими групами стратегічних завдань: монетарною і бюджетною, монетарною і структурною, бюджетною і структурною, бюджетною і соціальною сферами тощо. Реформування розпочалося не з перетворення основних виробничих відносин - відносин власності, - а з стимулювання розвитку допоміжних - грошово-фінансових відносин, що викликало комплексний конфлікт між суб'єктами інтересів у суспільстві.

Друга помилка – лібералізація зовнішньої торгівлі на тлі скорочення обсягів внутрішнього споживання та падіння рівня реального ВВП, яка обумовила ще більше зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та призвела до обвального спаду виробництва, загострення структурних диспропорцій в промисловості. Як відзначає В. Геєць «внаслідок реформ, які називалися політикою лібералізації, в Україні спостерігалось не процвітання, а масове зубожіння населення, що спричинило масове безробіття у країні та змусило значну частину громадян залишити її у пошуках кращого життя».

Третя помилка – вступ до Світової організації торгівлі в умовах відсутності власного повноцінного внутрішнього ринку. Введення занижених тарифів в порівнянні з тими, які діють в середньому на території країн-учасників СОТ, обумовило зростання «імпоротної експансії» в країні, за якої зовнішня торгівля України стала хронічно збитковою.

Четверта помилка – зростання зовнішнього державного боргу країни.

І, як наслідок, які тенденції супроводжують економіку України сьогодні. А спостерігаємо ось що: економіка як не розвивалась, так і не розвивається. Розпочатий ще на початку 90-х років спад в промисловості так і не зупинився. Свідченням цього є постійне погіршення структури промислово виробництва, зниження його обсягів та зростання кількості збиткових підприємств.

Сьогодні Україна, володіючи величезними провізними потужностями, втрачає й стратегічне значення транзитного містка між Європою та Азією, одночасно з економічними перевагами, які створювало таке положення. Падають обсяги транзиту, вантажо- та пасажирообігу. Величезні втрати обсягів транзитних вантажів «залізничною» монополією пов'язані з політикою переорієнтації вантажопотоків із Росії на власні російські порти та з введенням в експлуатацію «Північного потоку», що негативно позначається не тільки на фінансових показниках діяльності залізниць, але й призводить до втрати мільйона гривень бюджетних платежів.

Яким же чином жити далі? Фактично, країні розвиватись, зберігаючи відмічені тенденції, просто не можливо, інакше її очікує «не за горами» ситуація дефолту, можливість реалізації якої в Україні так давно обговорюється міжнародною економічною спільнотою.

Для отримання імпульсу до відродження економічного потенціалу України та створення конкурентоспроможної української держави, необхідно сформувати у країні нову модель економічної системи, яка повинна ґрунтуватись на соціалізації економіки, розвитку високотехнологічних сфер виробництва, зростанні частки державної власності та підвищенні її ролі в управлінні процесами формування економічної міцності. Ця модель повинна стати виключно моделлю економічної системи України, яка відповідає її географічному положенню, кліматичним умовам, демографічній ситуації та менталітету народу, а також

враховує історично нагромаджений потенціал, здатний забезпечити соціально-економічний розвиток в країні.

В цьому контексті найбільш відповідною українській дійсності стане двофункціональна модель економічної системи - модель формування конкурентоздатної та високоефективної української економіки, яка базується на запровадженні механізмів підвищення ефективності роботи двох головних складових — галузі промислового виробництва і сільського господарства та діяльності міжнародних транспортних коридорів.

Чому саме Міжнародні транспортні коридори? В обґрунтуванні вирішальної їх ролі для розвитку економіки країни й досі тривають дискусії. Більшість розглядає МТК як можливість використання транзитного потенціалу України, та залучення додаткових обсягів вантажоперевезень через території країни. І це цілком логічно. Однак, МТК – це не просто сукупність транспортних комунікацій з відповідним облаштуванням різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів в міжнародному сполученні, в напрямках їх найбільшої концентрації. В першу чергу, Міжнародний транспортний коридор – це полігон впровадження сучасних логістичних технологій доставки вантажів, застосування основ корпоративної логістики, можливість переходу до інтегрованого управління логістичними процесами українських підприємств та єдиний шлях відродження вітчизняних виробництв.

Зрозуміло, що створення високошвидкісного транспортного коридору вимагає розбудови в Україні нових швидкісних залізничних магістралей, автомобільних доріг, впровадження прогресивних логістичних технологій та створення логістичної інфраструктури, що відповідатимуть міжнародним вимогам до організації процесу перевезень. Однак, це будуть оправдані капітальні інвестиції в початок розбудови економічної системи України, оскільки організація роботи такого роду «магістралей» спричинить низку позитивних зрушень в різних сферах економіки країни.

Перше, і основне із них – це те, що в результаті реалізації політики розбудови МТК, окрім пожвавлення притоку іноземних інвестицій, зниження рівня безробіття за рахунок створення десятка тисяч нових робочих місць, зростання розміру податкових платежів, промисловим підприємствам України «відкриється» доступ до останніх досягнень з випуску високотехнологічної продукції за рахунок організації діяльності промислово-логістичного центру, втілення результатів яких в продукцію власного виробництва сприятиме відродженню промислового потенціалу економіки країни.

По-друге, сам процес розбудови МТК, окрім фінансових та матеріальних ресурсів, потребує залучення відповідних виробничих потужностей з випуску спеціальної техніки, призначеної для будівництва та ремонту, експлуатаційно-технологічного обладнання, різних видів транспортних засобів, які будуть забезпечувати функціонування даних коридорів. Саме це й пояснює двофункціональну модель економіки країни, суть якої зводиться до того, що стимул для забезпечення власного розвитку промисловість України отримує від розбудови МТК, як з точки зору постачання комплектуючих, необхідних для їх будівництва, так і з позиції транспортування промислової продукції в середині країни й закордон, організації процесу промислового виробництва на принципах корпоративної логістики.

Забезпечити реалізацію першого положення даної моделі можливо за умови створення Промислово-логістичних центрів (ПЛЦ), які стануть своєрідним центром промислових зон – зон тяжіння МТК та координатором інтелектуального й інноваційного

процесів в промисловості. Їх функціональна роль у створенні підґрунтя для відродження промислового потенціалу економіки України полягає в наступному:

1) маючи доступ до новітніх технологій, сировини і комплектуючих, модулів та агрегатів, що представлені на світовому ринку, та використовуючи високий потенціал інтелектуальної інженерної думки, ПЛЩ забезпечуватимуть створення зразків високотехнологічної, конкурентоспроможної продукції, призначених для виробництва на потужностях українських підприємств;

2) тісно співпрацюючи зі світовим ринком промислової продукції, ПЛЩ забезпечуватимуть орієнтацію діяльності вітчизняних промислових підприємств виключно на ринковий попит;

3) використовуючи потужності як вітчизняної транспортної системи, так і МТК, ПЛЩ, з одного боку, сприятимуть організації своєчасного надходження необхідних комплектуючих та сировини для потреб підприємств промисловості, а з іншого – забезпечуватимуть для вітчизняних підприємств досягнення основних факторів формування міжнародної конкурентоспроможності.

Така модель економіки, яка заснована на взаємодії промислового та сільськогосподарського виробництва з діяльністю транспортної системи країни й МТК и, сприятиме не тільки зміні структури промисловості, інноваційно-технологічній модернізації її галузей на користь розвитку наукоємних, високотехнологічних виробництв, а й стане поштовхом до формування в Україні конкурентоспроможних міжорганізаційних форм, здатних протистояти впливу крупномасштабного транснаціонального бізнесу.

Таким чином, майбутнє економічне процвітання України залежить не від величини та ефективності використання зовнішніх державних запозичень, а від вміння застосування власного економічного потенціалу та тих можливостей, що створюються дійсністю. Адже Україна – це багата країна, яка має розвинуту систему залізничного, автомобільного, річкового та повітряного транспорту, величезний природно-ресурсний й промисловий потенціал, вагомі науково-технічні досягнення, а накопичений інтелектуальний капітал і взагалі не піддається кількісній оцінці та є одним із найвагоміших надбань українського суспільства. Тому основою для розбудови сильної, конкурентоспроможної держави повинні стати явні багатства України – її могутній економічний потенціал, втілений в якісно нову модель розвитку економіки країни. Такою моделлю стане двофункціональна модель, побудована на взаємодії промисловості, сільськогосподарських виробництв та МТК, яка дозволить забезпечити:

по-перше, покращення ефективності використання транзитного потенціалу України та оновлення провізних здатностей транспортної системи країни;

по-друге, зростання обсягів виробництва промислової продукції та зміну структури промисловості на користь високотехнологічних, експортноорієнтованих виробництв;

по-третє, активізацію процесів структурно-інноваційного та технологічного оновлення промисловості, реалізацію енергозберігаючої моделі її розвитку;

по-четверте, покращення інвестиційного клімату в країні та зростання рівня інноваційної активності вітчизняних підприємств;

по-п'яте, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції та зростання економічного рейтингу України.

Повышение доходности предприятий ж/д транспорта за счет развития рекламной деятельности.....	71
<i>Тихонова С.Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск</i>	
Інноваційний розвиток підприємств залізничного транспорту.....	72
<i>Толстова А.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Визначення оптимального розподілу капіталовкладень для забезпечення сталого розвитку залізниць .....	73
<i>Харченко О.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
<b>Секція 3 .....</b>	<b>74</b>
Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України .....	75
<i>Бараш Ю.С., Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Особливості роботи ПАТ «Укрзалізниця» в умовах зміни форми власності.....	78
<i>Чорновіл О. В., Гвоздева А. Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту.....	80
<i>Дараган О.О., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Розбудова міжнародних транспортних коридорів як основа забезпечення конкурентоспроможності економіки України .....	82
<i>Дикань В.Л., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Інституційне забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту України .....	86
<i>Дикань О.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Удосконалення класифікації стратегічних змін.....	87
<i>Зубенко В.О., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України.....	88
<i>Константинова Е.О., ДОНДУУ м.Маріуполь</i>	
Аспекти фінансового забезпечення реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на підприємствах залізничного транспорту України .....	90
<i>Корінь М.В., Кузьменко А.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Основні принципи капіталізації .....	91
<i>Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці, м. Київ</i>	
Ефективний менеджмент, як запорука вирішення економічних проблем на транспорті.....	92
<i>Разумова К.М., ДЕТУТ, м. Київ</i>	
Ресурсне забезпечення структурних підрозділів залізничного транспорту.....	93
<i>Режко Д. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Нормативно-документаційне забезпечення системи управління якістю послуг пасажирських перевезень підприємств залізничного транспорту .....	94
<i>Руденко М.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Принципи забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну систему.....	96
<i>Токмакова І.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Контроль витрат на залізничному транспорті.....	99
<i>Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Економічна безпека залізничного транспорту в умовах євроінтеграції.....	100
<i>Чередниченко О.Ю., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Сучасний стан процесу реформування залізничного транспорту України: огляд реалізації нормативно-правового забезпечення етапів реформування.....	101
<i>Шило Л.А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
<b>Секція 4 .....</b>	<b>102</b>
Особливості формування та використання фінансових ресурсів страхових організацій (на прикладі ПРАТ «Київський страховий дім»).....	103
<i>Біла К.В., Режун І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	