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 XIVth 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.

Принципи забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну систему

Токмакова І.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Для формування компетенцій гармонійного розвитку залізничного транспорту ключове значення набуває врахування принципів забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну мережу.

Розвиваючи ідею співпраці Китаю і України в рамках проекту «Один пояс – один шлях», посол Китайської Народної Республіки в Україні Чжан Сіюнь зазначив необхідність суворого дотримання принципів і цілей Статуту ООН, зокрема мова йдеться про мирне співіснування, яке неможливе без поваги до територіальної цілісності держав; відкритості до співпраці; дотримання принципів злагоди і толерантності; підтримки функціонування ринку: дотримання ринкових законів та загальноприйнятих міжнародних правил, сприяння прояву повною мірою вирішальної ролі ринку в розподілі ресурсів, а також провідної ролі підприємств різних категорій; орієнтації на взаємну вигоду і загальний виграш з урахуванням інтересів кожної із сторін [1].

Пріоритетами співпраці, названими послом, є політична координація, взаємозв'язок інфраструктури, безперебійна торгівля, вільний рух капіталу, а також "зміцнення близькості між народами".

Процеси євроінтеграції, які відбуваються в Україні та інших країнах Східної Європи, обумовлюють поєднану діяльність і транспортних систем цих країн. Один з напрямів допуску до інфраструктури рухомого складу та іншої залізничної техніки – це взаємовизнання результатів сертифікації й експертиза на інтероперабельність. Якщо для автомобільного і морського транспорту вже багато років існують міжнародні вимоги і правила, то для залізничного транспорту донедавна використовувалися тільки міжнародні угоди, а єдиного порядку допуску до інфраструктури інших залізничних адміністрацій не було.

Необхідність зробити залізничний транспорт більш сумісним зростає, причому не тільки в Європі, але і у всьому світі. Щоб збільшити його частку на ринку, потрібно, щоб залізниці сталі більш конкурентоспроможними. Сьогодні концепція взаємодії знаходиться в центрі будь-якого плану або проекту з розроблення залізничної системи. Перетворення прагнення до взаємодії в реальність, з погляду транспортного устаткування, інфраструктури і операційних систем, стає все більш пріоритетним для будь-якої залізниці.

Це стосується виробників устаткування, залізничних підприємств і керівників інфраструктури, тобто всіх, хто беруть активну участь у розвитку залізничної системи за допомогою міжнародних асоціацій залізниць (UIC, CER, EIM, Unife, et UITP) і органів, які забезпечують їх політичну підтримку. Насправді, співпраця - це реальна потреба ринку: здатність забезпечити перевезення пасажирів і вантажне залізничне обслуговування від початку до кінця і без меж, за аналогією з авіакомпаніями і дорожнім транспортом. Для залізниць це означає забезпечення технічної сумісності систем і устаткування управління, загальні правила і процедури, загальні заходи зі стандартизації, адміністрації, торгівлі й соціального обслуговування.

Для координації технічних умов з техніко-експлуатаційної сумісності й безпеки руху створено Європейське залізничне агентство (ERA). Його статус і напрями діяльності визначено директивою ЄС 881/2004. Завдання ERA полягає в сприянні Європейської комісії в посиленні конкурентних позицій залізниць за рахунок підвищення техніко-експлуатаційної сумісності різних залізничних систем і розвитку єдиного підходу до безпеки. ERA складається з п'яти підрозділів: техніко-експлуатаційної сумісності, безпеки, економічних оцінок і адміністрування, реалізації й упровадження системи ERTMS (до складу якої входять підсистеми управління рухом потягів ETCS і цифрового радіозв'язку GSM-R) і підрозділу

перехресної сертифікації, уповноваженого вирішувати питання усунення трансграничних бар'єрів.

Все вищезазначене свідчить про те, що необхідною умовою для завершення формування внутрішнього ринку залізничних перевезень і створення транснаціональної мережі без технічних бар'єрів є забезпечення інтероперабельності залізничного транспорту.

Процес інтероперабельності включає декілька пунктів:

— установлення єдиних правових рамок щодо процедур перевірки дотримання основних вимог із питань безпеки, здоров'я, технічної сумісності, надійності, доступності та впливу на навколишнє середовище;

— застосування єдиної процедури для експлуатації поїздів по одній інфраструктурі;

— пошук необхідного рівня технічної сумісності, достатньої для експлуатації та руху різних типів рухомого складу;

— пошук рівня технічної узгодженості для поступового переходу внутрішнього ринку на обладнання, послуги й конструкції для оновлення, модернізації та безпечної експлуатації залізничної мережі.

В основі забезпечення інтероперабельності знаходиться принцип взаємного визнання, який забезпечує вільне пересування товарів і послуг без необхідності гармонізувати національні законодавства країн.

Крім того, слід враховувати, що у сучасному світі фундаментом ефективності міжнародної торгівлі, економічного зростання і стійкого розвитку є інтермодальність - інтегроване використовування різних видів транспорту в одній транспортній системі. Інтермодальність визначається як нерозривне «з'єднання різних видів транспорту в один маршрут безперервної подорожі під час єдиного процесу збуту і надання послуги, що сприймається як єдина комерційна операція» [2].

Для забезпечення взаємодії залізничного транспорту з іншими видами транспорту в інтермодальних транспортних коридорах слід керуватися нижченаведеними логістичними принципами.

1. Принцип забезпечення технічної сумісності різних систем: національних, регіональних, особливо для залізничного транспорту. Даний принцип реалізується також завдяки комплексному розвитку транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Техніко-технологічним забезпеченням інтермодального транспорту виступає система міжнародних транспортних коридорів, що інтенсивно розвиваються. Функціонування транспортних коридорів дозволить забезпечити раціональну і безперервну взаємодію різних видів транспорту на потоці "від дверей до дверей". Коридори припускають не просто сукупність транспортних інфраструктур, але і застосування новітніх інформаційно-логістичних технологій, що максимально виключають перевантаження і передачу вантажів, переоформлення перевізних документів. В основі управління інтермодальними перевезеннями в коридорах лежить єдиний технологічний процес перевезення зі своїми нормативами і стандартами, єдиним Регламентом.

2. Принцип одноманітності комерційно-правового режиму, який передбачає удосконалення правил перевезень вантажів (зокрема контейнерів) у міжнародному сполученні на всіх видах транспорту з метою їх взаємної ув'язки відповідно до вибраних критеріїв ефективності логістичної транспортної системи; спрощення митних процедур; розроблення і впровадження нових уніфікованих перевізних документів для внутрішнього транспорту (транспорту загального інтермодального ланцюга, але функціонуючого тільки на території своєї країни), що враховують загальний критерій логістичної транспортної системи; використання стандартних комерційних і перевізних документів міжнародного зразка для роботи на зовнішньому транспортному ринку.

3. Принцип комплексного вирішення фінансово-економічних аспектів функціонування інтермодальної системи, який передбачає встановлення уніфікованих тарифних правил вантажоперевезення транзитних вантажів і вантажів зовнішньої торгівлі в міжнародному сполученні; розроблення методу обґрунтованого розподілу крізного фрахту між всіма

ланками логістичного транспортного ланцюга; розроблення механізму фінансової відповідальності за порушення якості послуг для кожної ланки логістичного транспортного ланцюга.

4. Принцип розроблення загальних організаційних факторів для якнайкращої організації. Необхідною умовою функціонування інтермодальної системи є наявність інформаційної системи, за допомогою якої здійснюється виконання замовлення (договорів вантажоперевезення), тобто планування, управління і контроль всього процесу доставки вантажу завдяки попередній, супроводжувальній і завершальній інформації про процес доставки. На сьогодні у світовій практиці широко застосовуються різні системи електронного обміну даними, ступінь використовування яких визначає рівень конкурентоспроможності різних логістичних транспортних систем на світовому ринку транспортних послуг. Принцип упровадження нових форм взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга особливо важливий для функціонування інтермодальної транспортної системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації.

5. Принцип кооперації. Одним з принципів ефективної взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга є готовність партнерів до кооперації на основі розуміння своєї ролі в логістичній транспортній системі. Американські фахівці Сток Дж. Р. і Ламберт Д. М. стверджують, що «управління ланцюгами поставок - це інтегрування ключових бізнес-процесів, які починаються від кінцевого користувача й що охоплюють всіх постачальників товарів, послуг і інформації, що додають цінність для споживачів і інших зацікавлених осіб» [3]. Розкриваючи це визначення, вони вказують, що управління ланцюгами поставок - це інтеграція восьми ключових бізнес-процесів: управління взаєминами зі споживачами; обслуговування споживачів; управління попитом; управління виконанням замовлень; управління виробництвом/операціями; управління постачанням; управління дизайном продукту і його доведенням до комерційного використання; управління зворотними матеріальними потоками.

Таким чином, ключовими принципами гармонійного розвитку залізничного транспорту стають принципи його інтегрованості та взаємодії.

Література. 1. Сиюнь Чжан Один пояс — один путь [Електронний ресурс] / Чжан Сиюнь // Зеркало недели. — № 15. — 24 апреля 2015. — Режим доступа : http://gazeta.zn.ua/international/odin-poyas-odin-put-_.html. – Назва з екрану. 2. Цвєтов Ю. М. Впровадження сучасних інноваційних технологій на транспорті та забезпечення його інтеграції з європейською та світовою транспортними системами / Ю. М. Цвєтов, М. Ю. Цвєтов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: тези доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. (23 — 27 черв. 2008 р., Судак). — Судак., 2008. — С. 62-63. 3. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток,. Д. М. Ламберт: пер. с англ. — М.: ИНФРА, 2005. — 797 с.

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