

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

КИЇВДІПРОТРАНС

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІІ Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(24.04 - 25.04.2014)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ХІІ Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIIth International Scientific Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2014

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XII Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2014 р., 250 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту 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

К.е.н., доц.	Т. В. Полішко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., проф.	В. І. Копитко
Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

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

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2014 р.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності України

Дикань В. В., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах розширення міжнародної співпраці і поглиблення інтеграційних процесів формування міжнародних транспортних коридорів (МТК) стає важливим чинником вирішення транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків. Для України питання про міжнародні транспортні коридори має особливе значення, оскільки завдяки її географічному положенню вона має реальний шанс перетворитися на транзитну державу з комплексом ефективних магістралей, що вплинуть на зв'язки Європи з Азією. Відтак зрозуміло, що одним з основних напрямів забезпечення конкурентоспроможності України є створення, функціонування та розвиток транспортних коридорів, включення їх у міжнародну мережу.

У 1994 р. II Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція визначила 9 основних маршрутів МТК, III Загальноєвропейська транспортна конференція (1997 р.) до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони. Слід відмітити, що 4 з цих 9 МТК – №3, №5, №7, №9 – проходять територією України. Окрім розвитку існуючих маршрутів, Україна активно розширює транзитні можливості. Зокрема, з метою забезпечення мінімальної відстані перевезень з Польщі, Скандинавських і Прибалтійських країн в порти Чорного моря, Україна і Польща погодили створення додаткового коридору «Балтійське море (Гданськ) – Чорне море (Одеса)» та альтернативного коридору Європа-Азія, з використанням коридорів № 5 і 3, і далі від Фастова по маршруту Знамянка - Дніпропетровськ - Донецьк - Червона Могила, через Волгоград, Астрахань, Макат, Бейнеу, в Туркменістан та Іран, що скоротить відстань перевезення вантажів з Європи на 700-1300 км, в порівнянні з північним напрямом – коридором № 2 (через Оренбург, Арись). Також організовані перевезення і реалізуються заходи для їх зростання при експлуатації поромного сполучення Україна – Грузія, з використанням існуючого поромного комплексу в Іллічівську і нового в Поті. Спільно з діючою переправою Азербайджан (Баку) - Туркменістан (Туркменбаші) створено коридор ТРАСЕКА (Європа - Кавказ - Азія) найбільш короткий шлях в країни Закавказзя і Середньої Азії, який підтримується Європейською комісією і всіма зацікавленими країнами.

Однак, наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі. Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку «Європа-Азія».

Розвиток МТК впливає на всі сфери суспільного життя та галузі національної економіки: є суттєвим джерелом наповнення Державного бюджету країни; дає змогу створити нові робочі місця в регіонах, сприяє покращенню життєвого рівня населення, шляхом підвищення рівня оплати праці та зниженню рівня безробіття; супроводжується запровадженням високих європейських стандартів як у сфері транспорту, так і в інших галузях економіки країни; підвищує інвестиційну привабливість країни; сприяє розвитку бізнесу в супутніх сферах діяльності, зростанню завантаженості виробничих потужностей вітчизняних промислових підприємств, розвитку наукоємних високотехнологічних виробництв, прискоренню прогресивних структурних та інституціональних змін у вітчизняній економіці; екологізації тощо.

На шляху до формування МТК Україна має вирішити ряд проблем, з яких найбільш стримуючою дією відрізняється політико-економічна криза в державі. В ситуації, що склалася вірогідність виключення України з транзитного бізнесу є достатньо реальною. Політична нестабільність та непередбачуваність України надзвичайно шкідливі для розвитку напрямку міжнародного транзиту. Слід розуміти, що найкоротша відстань не гарантує обрання замовником певного маршруту перевезення. При цьому, крім відстані, враховуються такі фактори, як швидкість (спрощений порядок) переміщення вантажів або пасажирів через кордон; наявність пільг на митні та інші збори; наявність єдиного органу керування; стабільність правової бази; рівень безпеки перевезень тощо. Відтак стабілізація політичної ситуації є необхідною передумовою економічної успішності України. Важливо консолідувати зусилля політиків під час досягнення цієї мети, оскільки економічне піднесення України потрібне всім, незалежно від політичних поглядів.

Світовий досвід показує, що ефективність формування транспортних коридорів забезпечується на основі використання наступних принципів: збалансований розвиток окремих ділянок транспортних коридорів, включаючи сумісність технічних стандартів, відсутність «вузьких місць» в пропускних спроможностях; концентрація ресурсів на найефективніших напрямках з усуненням, по можливості, деструктивної конкуренції між окремими міжнародними напрямками; підвищення рівня транспортного обслуговування за рахунок розвитку транспортно-логістичної та інформаційної інфраструктури; прийнятні терміни проходження вантажів від виробника до споживача продукції порівняно з конкурентними маршрутами; належна якість перевезень: своєчасність доставки, збереження вантажів, повнота інформації про стан вантажу і його місцезнаходження у будь-який момент часу, та ін.

Слід розуміти, що МТК найближчого майбутнього повинні бути системою зв'язаних транспортно-розподільних логістичних вузлів, оперативно і адекватно реагуючих на потреби світової економіки і функціонуючих в глобальній логістичній мережі ланцюгів поставок або товаропровідній мережі, які постійно трансформуються. Тільки максимально швидка адаптація до змін середовища функціонування дозволить їм залучити товаровиробників за рахунок зміни умов перевезення і спектру послуг. Реалізація подібного стратегічного підходу можлива тільки за умови створення і нарощування інформаційного поля МТК.

Світовою транспортною спільнотою задача розв'язується шляхом побудови інтегрованої системи: люди – транспортна інфраструктура – транспортні засоби, з максимальним використанням новітніх інформаційно-управляючих технологій. Такі системи і стали називати інтелектуальними. Під останніми розуміють системну інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами, що орієнтована на підвищення безпеки і ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту.

Концептуально важливо окреслити роль держави в розвитку МТК на території України, зокрема можна виділити такі напрямки: координаційна роль – полягає в створенні інституційної основи для розробки національної архітектури МТК і координаційних планів їх розвитку; регулююча роль – створення правового поля, стандартизація параметрів у сфері безпеки і технічної сумісності; стимулююча роль – підтримка досліджень й реалізації проектів МТК, у тому числі економічна мотивація активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних витраток місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів або інших складських об'єктів регіонального значення; інвестиційна роль – залучення приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства.

Таким чином, розвиток МТК дозволяє отримати ряд конкурентних переваг (в першу чергу, збільшення обсягів перевезень, підвищення їх якості й отримання доходів за транзит, а також інших додаткових ефектів), що свідчить про ключове значення МТК в забезпеченні конкурентоспроможності України.

Оцінка економічної ефективності інвестиційних програм.....	35
<i>Гненний М. В., Гненний О. М., ДНУЗТ</i>	
Аналіз соціального самопочуття робітників залізничних підприємств методом експертних оцінок	36
<i>Гненний М. В., Гребенюк Г. М., ДНУЗТ</i>	
Оцінка втрати вартості майна унаслідок фізичного зносу з урахуванням невизначеності.....	38
<i>Гненний О. М., Чернова Н. С., ДНУЗТ</i>	
Альтернативні підходи до організації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту	39
<i>Гудкова В. П., ДЕТУТ</i>	
Реструктуризація підприємства як засіб забезпечення виживання та відновлення конкурентоспроможності транспортних систем.....	40
<i>Гуренко І. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Наукові підходи до оцінки податкового навантаження на прикладі діяльності ПАТ «Дніпровагонмаш».....	41
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Розвиток міжнародних транспортних коридорів як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності України	42
<i>Дикань В. В., УкрДАЗТ</i>	
Дослідження досвіду ефективного розвитку інноваційної діяльності	44
<i>Єрмоменко-Григоренко О. А., ДонІЗТ</i>	
Шляхи підвищення дохідності залізниці від вантажних перевезень.....	46
<i>Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	
Шляхи удосконалення обліку розрахунків з контрагентами на залізничному підприємстві ..	48
<i>Жовтонога М.М., Гаркавенко А., ДНУЗТ, Міняйло М. Б., Одеська залізниця</i>	
Вплив похибки гальмування відчепів та ухилу сортувальних колій на витрати, які пов'язані з осаджуванням і пошкодженням вагонів.	49
<i>Журавель В. В., Журавель І. Л., ДНУЗТ</i>	
Проблеми розвитку мультимодальних перевозок в Республіке Беларусь	50
<i>Зеньчук Н. Ф., Гедрис С. М., ИБМТ БГУ, Васильев С. М., БелГУТ</i>	
Інноваційний розвиток залізничного транспорту України.....	52
<i>Кассір В. В., Нечай А. А., ДНУЗТ</i>	
Наиболее эффективные направления сокращения убыточности пригородных перевозок	53
<i>Кассир В. В., Нечепоренко В. К., ДНУЖТ</i>	
Методи підвищення економічної ефективності експлуатації малодіяльних діляниць залізничної інфраструктури	55
<i>Кириленко О. М., НАУ</i>	
Оновлення рухомого складу залізничного транспорту: вектор на вітчизняного виробника ...	56
<i>Кірдіна О. Г., УкрДАЗТ</i>	
Кадрова політика в умовах реформування залізничного транспорту	58
<i>Коротченко О. В., ДонІЗТ</i>	
Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма	60
<i>Лиманский А., Высшая школа управления маркетингом и иностранных языков</i>	
Формування системи управління проектами як передумова інноваційного розвитку залізниць України.....	61
<i>Лоза С. П., ДонІЗТ</i>	
Управління ефективністю вантажних перевезень	63
<i>Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Державне управління в галузі транспорту	65
<i>Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Економічна ефективність впровадження адаптивної технології обміну груп вагонів у двогрупних поїздах	67