

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНИЦЯ)**

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

**МАТЕРИАЛЫ
V Международной научно-практической
конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»**

—
ЭКУЖТ 2010

24-26 ноября 2010 года, г. Яремча

**Днепропетровск
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

Редакционная коллегия:

Мямлин С. В. – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Зубко А. П. – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Сираков В. И. – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Кулаєв Ю. Ф. – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Каламбет С. В. - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Покотилов А. А. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Скалозуб В. В. – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Бараш Ю. С. – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Гненний Н. В. – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Куницкий С. В. – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЖТ

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

СИСТЕМНЕ ПРЕДСТАВЛЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Реструктуризація транспортного комплексу України, його поетапна інтеграція до загальноєвропейської, світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, крім отримання додаткових прямих доходів, стимулюватиме надходження іноземного капіталу, вдосконалення транспортних технологій, загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури.

Основними завданнями розвитку транспортної системи України є:

- створення правових основ подальшого розвитку транспортних перевезень;
- поетапний перехід на принципи міжнародної транспортної і митної політики в галузі міжнародних перевезень вантажів;
- приведення основних транспортних фондів у належний технічний стан;
- введення нових технологій організації перевезень вантажів та пасажирів;
- проведення виваженої тарифно-цінової політики, яка б сприяла підвищенню конкурентоспроможності транспортних послуг в Україні;
- розвиток міжнародної співпраці в галузі перевезень.

Майже сто відсотків транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи, автомобільні транзитні перевезення в основному здійснюються автомагістралями, що проходять за напрямками: захід України – Росія, Беларусь; морські порти України – Ростов, Кавказ, Молдова-Росія та інші. До номенклатури вантажів входять продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, в тому числі з тих, прибули через морські порти. В найближчій перспективі використання українських транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів стане одним із пріоритетів транспортної політики України. У плані здійснення стратегії економічної інтеграції з ЄС Україна приєдналася до ряду Міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту. Міністерством транспорту України підготовлено та узгоджено всі матеріали щодо приєднання до Європейської угоди про міжнародні шляхові перевезення небезпечних вантажів, розробляються питання приєднання до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні перевезення. З метою налагодження стабільного транспортного шляху з Європи до Азії через територію України, Грузії і Азербайджану наприкінці 1996р. підписано тристоронню Угоду між урядами України, Грузії та Азербайджанської Республіки про створення й функціонування міжнародного Євро-Азіатського транспортного коридора Іллічівськ-Поті-Тбілісі-Баку. З того часу почала діяти автомобільна поромна переправа Іллічівськ-Поті, а з 1998 р. – залізнична поромна переправа Іллічівськ-Батумі.

Реструктуризація транспортного комплексу України, його поетапна інтеграція до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, крім отримання додаткових прямих доходів, стимулюватиме надходження іноземного капіталу, вдосконалення транспортних технологій, загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури. Транзитні проекти дадуть стимул економічному розвитку регіонів, створять тисячі нових робочих місць. Широке використання транзитного потенціалу України – це одне з центральних питань державної транспортної політики і важливий фактор вибору позиції України у світовій економічній та політичній системі.

Виконання пріоритетних завдань зовнішньоекономічної стратегії, якими є наближення вітчизняної економіки до світових стандартів відкритості та прозорості, інтегрування України у світовий економічний простір, поглиблення її співпраці з іншими державами пов'язані з відповідним транспортним забезпеченням.

Система державного регулювання має бути спрямована на вдосконалення законодавчої й організаційної бази реструктуризації, прискореного розвитку транспортної інфраструктури, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів відповідно до міжнародних стандартів.

Основними чинниками, що стримують розвиток транспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є:

- невпорядкованість системи державного регулювання, що стосується контролю на кордоні та справляння зборів;
- висока вартість послуг, що їх надають митні брокери, контрольні служби та транспортні термінали;
- численні бюрократичні перешкоди при оформленні міжнародних перевезень;
- мала швидкість доставки пасажирів та вантажів;
- несприятлива криміногенна обстановка;
- брак комплексного й інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень;
- недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Затяжний спад промислового й сільськогосподарського виробництва, зниження життєвого рівня населення призвели до зменшення попиту на транспортні послуги. А скорочення обсягів перевезень і зниження доходів значно погіршили стан виробничо-технічної бази транспорту. Сучасний стан цієї бази та шляхового господарства в перспективі не зможе забезпечити потреби як внутрішніх, так і міжнародних перевезень у повному обсязі. Особливо це стосується міжнародних перевезень, адже на ринку транспортних послуг спостерігається жорстока конкурентна боротьба.

Проблемами, які потребують негайного вирішення, є фізичне відпрацювання і моральне старіння інфраструктури транспорту та парку транспортних засобів. Ця тенденція існує ще з 80-х років ХХ століття. Щоб подолати її, необхідно:

- змінити амортизаційну політику;
- законодавчо закріпити умови, що стимулюватимуть надходження вітчизняних та іноземних інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти (шляхи сполучення, термінали, порти, аеропорти, мости). Використовувати сучасні форми співробітництва держави та приватного сектора у сфері фінансування транспортної інфраструктури (довгострокову оренду, концесії);
- підвищувати інвестиційну привабливість транспорту шляхом забезпечення розвитку конкурентного середовища в транспортному комплексі, реструктуризації та фінансового оздоровлення транспортних підприємств;
- погодити розвиток транспорту з галузями судно-, автомобіле- і авіабудування, з виробниками засобів навантаження, пакетування й контейнеризації та застосування взаємовигідних схем постачання транспортних засобів і устаткування.

Допомоги в оздоровленні транспортної сфери слід очікувати від широкого використання транспортних комунікацій України: це забезпечить значні валютні надходження від експорту транспортних послуг. Україна змінила характер транспортно-економічних зв'язків у державі, віднісши їх основну частину до категорії зовнішньоекономічних чинників: експортних, імпорتنих та транзитних. Міждержавний транзит через українську територію – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Поряд з підвищеною швидкістю доставки перевагою транзиту через Україну є й те, що для його здійснення не потрібно будувати нові залізничні колії, автомагістралі, порти, транспортні прикордонні переходи й термінали. Існуючі комунікації зберігають достатній запас пропускнуої спроможності.

Отже, фактично Україна вже має працюючу, хоча й не на повну потужність, систему транзитних коридорів, тоді як конкуренти ще повинні створити такі коридори. Залізничні

транспортні коридори можуть пропускати потоки поїздів, удвічі більші від тих, що є зараз. Автомобільні шляхи теж мають резерви для додаткових потоків автотранспортних засобів.

З огляду на резерви провізної та пропускної здатності Україна має всі технічні та технологічні можливості, щоб залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків і завдяки цьому одержати такі необхідні валютні надходження до державного бюджету. Майже 100 % транзитних потоків входять в Україну через залізничні переходи, автомобільні транзитні перевезення здійснюються переважно автомагістралями, що проходять за напрямками: захід України – Росія, Беларусь; морські порти України – Ростов, Кавказ, Молдова-Росія тощо. До номенклатури вантажів належать продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, у тому числі з тих, що прибули через морські порти.

Найближчим часом використання вітчизняних транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів стане одним із пріоритетів транспортної політики України. З метою здійснення стратегії економічної інтеграції в Європейський Союз Україна приєдналася до низки міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту. Міністерством транспорту України підготувало й узгодило всі матеріали щодо приєднання до Європейської угоди про міжнародні шляхові перевезення небезпечних вантажів.

ЗМІСТ

Секція 1 "РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ"

Пшінько О. М., Скалозуб В. В. ПРОБЛЕМИ АНАЛІЗУ ТА СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ РЕЙТИНГОВИХ ОЦІНОК	5
Аксьонов І. М., Шерепа К. М. ОБГРУНТУВАННЯ НЕ МОНОПОЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	6
Бараш Ю. С. РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КРАЇНАХ КОЛИШНЬОГО СРСР	9
Безугла Ю. Є. СИСТЕМНЕ ПРЕДСТАВЛЕННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ	11
Бобиль В. В., Бєлікова Т. М. ВПЛИВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ	14
Гайдук А. Ю. ПРИВАТИЗАЦІЯ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	15
Глушенко Т. М. РЕФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	16
Дейнека О. Г. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	18
Дейнека А. Г., Чирочка А. В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	19
Дергоусова А. О. НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	20
Дикань В. В. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ	21
Дребот Х. В. АНАЛІЗ РЕФОРМУВАННЯ РОСІЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ	24
Ейтутіс Г. Д. МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ	26
Єлагін Ю. В. СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	28
Задоя В. О. ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ СТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	29
Каличева Н. Є. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	30
Кірдіна О. Г. ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У ВИРІШЕНІ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	31
Кондратюк М. В. КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	33
Кравченко О. О. НАПРЯМКИ СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	35
Маркова І. В. ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА	37
Орлова В. М. ОЦІНКА ЄВРОПЕРСПЕКТИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	40
Паламарчук І. В. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ	42