

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.

ЛІЗИНГ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлено її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, пропонованим залізничному транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Незважаючи на те, що в спеціальній літературі й у періодичних виданнях постійно зачіпається безліч проблем, пов'язаних з незадовільним станом галузі, проте, однієї з першочергових є високий ступінь зношення основних виробничих фондів потребуючих значних грошових ресурсів на їхнє поточне втримування й ремонт. Зношення основних виробничих фондів складає майже 80 %, що значною мірою може обумовити як втрату технологічної стабільності галузі, так і невиконання пропонованих до неї вимог. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки та впровадження комплексної модернізації й відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг.

Ситуація, що складається на сьогоднішній день із фондовим потенціалом галузі, вимагає прийняття відповідних рішень – більш глибокого й комплексного характеру – націлених, насамперед, на формування конкурентоспроможності залізничного транспорту в сфері перевезень. Рішення даного завдання, у першу чергу, пов'язане з інтенсифікацією інвестиційних процесів, що сприяють впровадженню нової техніки, технологій, програм ресурсозбереження й т.д.

Тому через обставини, що склалися, лізинг, поряд із традиційними методами фінансування, здатний забезпечити рішення проблеми задоволення інвестиційної потреби галузі. Даний метод фінансування є кращим для всіх потенційних суб'єктів лізингового процесу, що обумовлено іманентно властивими йому перевагами та особливостями законодавчого регулювання.

Результати дослідження вітчизняного ринку лізингових послуг, фондового потенціалу й інвестиційних процесів у залізничній галузі свідчать про те, що для ефективної інтеграції та розвитку лізингу необхідно здійснити наступні заходи: забезпечити необхідну державну підтримку, що стимулює лізинг рухомого складу (аналогічно підтримці в сільському господарстві); розвиток нормативної правової бази, що регулює лізингову діяльність у залізничній галузі; забезпечення надійності лізингових угод (розвиток страхування); розвиток інфраструктури лізингу: консалтингових компаній, посередницьких фірм, розвиток вторинного ринку рухомого складу, залізничної техніки; розвиток інформаційної системи: створення бази даних по проведених лізингових угодах на залізничному транспорті, а також виробників рухомого складу на вітчизняному та закордонному ринках, що працюють по лізингових схемах, видання нормативних і рекламних матеріалів про лізингову діяльність у галузі; розробка методичних рекомендацій з організації та оцінки ефективності лізингових операцій на залізничному транспорті.

Ефективність застосування та розвитку лізингу з метою відновлення та модернізації рухомого складу залежить від вибору та порядку організації лізингової компанії. Можливі різні варіанти створення та організації діяльності лізингової компанії в системі залізничного транспорту з урахуванням специфіки його діяльності: по-перше, лізингова компанія є незалежною, тобто створена поза структурою Укрзалізниці; по-друге, створення галузевої лізингової компанії.

При цьому необхідно визначити статус і повний склад засновників лізингової компанії. Як засновників можуть виступати: Укрзалізниця, якій може належати

контрольний пакет акцій; вітчизняні інвестиційні інститути, що здійснюють фінансування лізингових угод шляхом надання позик; інші господарюючі суб'єкти, що здійснюють активну перевізну діяльність по мережі залізниць.

До основних напрямків діяльності галузевої лізингової компанії варто віднести: проектування лізингових угод по придбанню рухомого складу, шляхової техніки; розробку механізмів по залученню зовнішніх джерел фінансування лізингу рухомого складу з урахуванням надання гарантій з боку Укрзалізниці, великих вантажоперевізників (основними факторами, що мотивують підприємства розглядати можливість участі в подібних проектах може стати готовність залізниці гарантовано забезпечити їхніми обсягами перевезень по погоджених тарифах на період дії лізингу); надання консалтингових послуг виробникам рухомого складу та підприємствам-лізингодержувачам відносно специфіки та переваг взаємозв'язків суб'єктів лізингу; установа договірних відносин зі страховими компаніями по наданню їм права страхувати майнові ризики, ризик несплати лізингових платежів; підготовку та безпосереднє проведення лізингових операцій.

Розроблена та запропонована автором модель організації передачі рухомого складу на умовах фінансового лізингу наведена на рис. 1.

У силу сформованої економічної кон'юнктури, відстороненості держави від фінансування залізничного транспорту, високої вартості довгострокових кредитних ресурсів, обмежених можливостей мобілізації внутрішніх джерел фінансування реальних інвестицій нарізла нагальна потреба інтегрування лізингу в галузь, що дозволить: відновити фондний потенціал (в першу чергу рухомий склад) в доступним для огляду майбутньому і задовольнити інвестиційну потребу; забезпечити ефективність і безпеку залізничних перевезень у результаті зниження витрат на ремонт морально та фізично зношеного рухомого складу та більш високу надійність нової техніки; забезпечити замовленнями вітчизняних виробників рухомого складу.

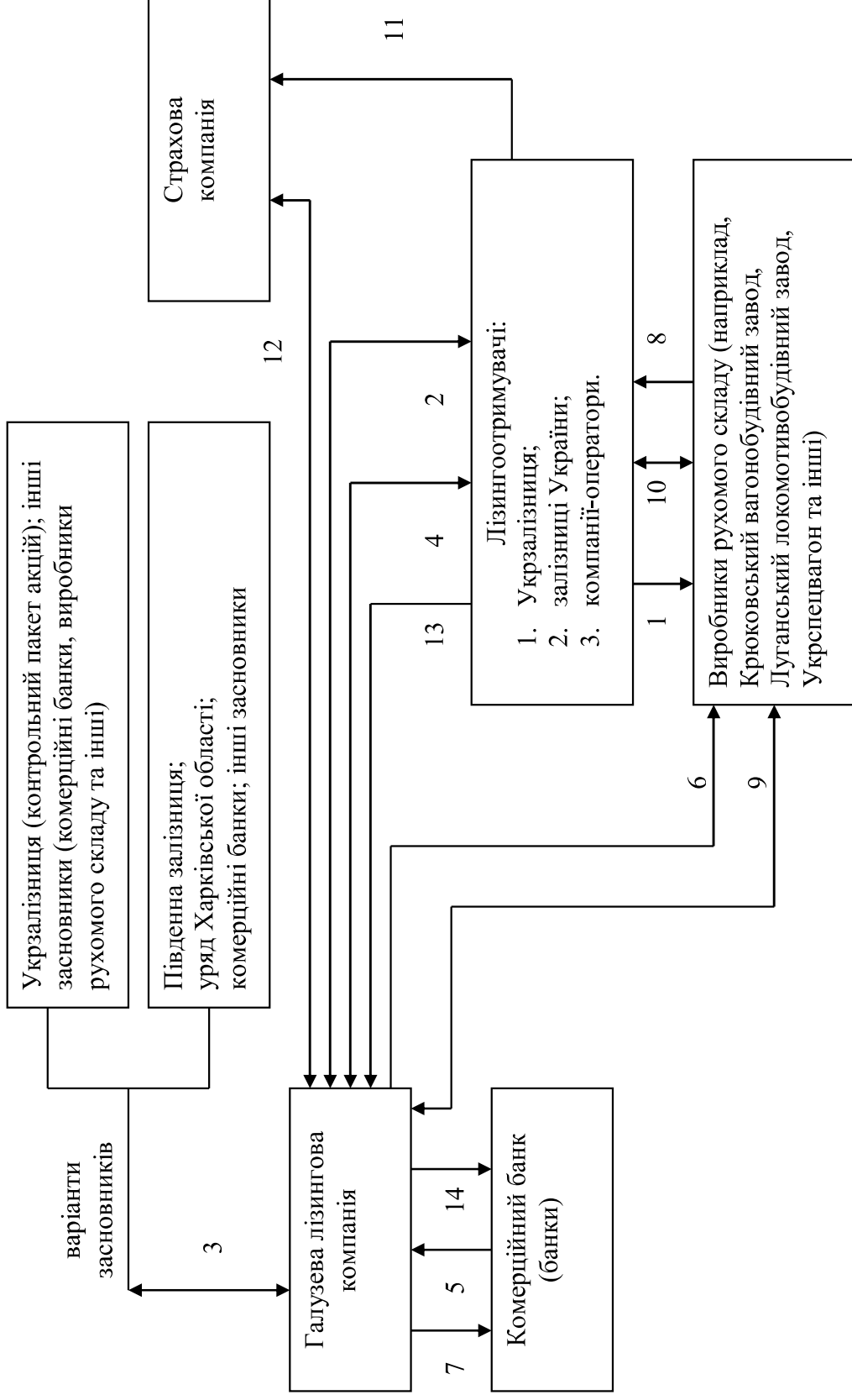


Рис. 1. Модель організації лізингу на залізничному транспорті при функціонуванні галузевої лізингової компанії:

1, 2, 3 – вибір виробника рухомого складу, розробка і аналіз лізингового проекту, узгодження з засновниками прийнятого рішення про фінансування; 4, 5, 6, 7 – укладання договору лізингу, отримання кредиту, оплата рухомого складу, застава за рухомий склад; 8, 9, 10 – надання рухомого складу, укладання договору купівлі-продажу, укладання договору на технічне обслуговування майна, що надане в лізинг; 11, 12 – укладання договору страхування майна та страхові платежі, страхування несплати лізингових платежів; 13, 14 – виплата лізингових платежів, повернення кредиту та його оплата.

Устинович Н. В. СТВОРЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНО-КОМЕРЦІЙНИХ ЦЕНТРІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ – ЕФЕКТИВНИЙ КРОК ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	43
Череватенко О. М. РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЯК ПЕРЕДУМОВА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	45
Чеховська М. М. ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ВЕРТИКАЛЬНО-ІНТЕГРОВАНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ	46
Якименко Н. В. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ ДЕРЖАВ СНД В ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	48

Секція 2 "ЕКОНОМІКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"

Андреев В. Г., Свичкарь О. В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАСЧЕТА НЕКОТОРЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ	51
Боровик Ю. Т. ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РИНКОВИХ УМОВАХ	53
Васильєв О. Л. ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ З НАДАННЯ НИТОК ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ	55
Волохов В. А. ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ	57
Гайдук Н. О. ВПЛИВ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	58
Ейтугіс Д. Г. СТРАТЕГІЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ.....	59
Ёлкин Д. Г. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПРЕОДОЛЕНИЮ УБЫТОЧНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	61
Калабухін Ю. Є. МЕТОДОЛОГІЯ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНОГО ОБҐРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ ОНОВЛЕННЯ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ НА ОСНОВІ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ	62
Каламбет С. В., Воропай В. А. ОЦІНКА ВИТРАТ НА ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	63
Калініна Н. М. ЦІНОВА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	64
Карась О. О. ДІАЛЕКТИЧНИЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМИ СУБСИДУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	66
Колесников А. В. ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	67
Ломтєва І. М. УДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ.....	68
Лук'янова О. М. ЛІЗИНГ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	69
Мельянцова Ю. П. СУЧАСНИЙ СТАН МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВЕЛИКИХ МІСТ ..	72
Мирошниченко Ю. В. ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ВІД ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	73
Мозолевиц Г. Я., Петросенко О. І. РОЗПОДІЛЕННЯ СФЕР ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖ ВИРОБНИЦТВАМИ, РОЗТАШОВАНИМИ НА ЛІНІЇ	75
Моцна І. В. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	77
Найдьонова М. В. РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ	80