

**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.

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Залізничний транспорт України займає основне місце в забезпеченні потреб економіки та населення держави у вантажних та пасажирських перевезеннях. Різкий спад суспільного виробництва в період кризової ситуації викликав значне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшило його доходи. Нинішня світова фінансово-економічна криза також негативно впливає на функціонування галузі. Тому виникає необхідність підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, його реформування та створення більш ефективної організаційної структури управління.

Геополітичне положення України визначає в даний час і на майбутнє ключову роль саме залізничного транспорту в підйомі економіки країни, забезпечення її стійкого функціонування. Крім того, вигідне географічне положення нашої держави на стику Центральної і Східної Європи буде сприяти перетворенню його на важливий транспортний полігон міжнародного значення. Через територію України повинний бути прокладений ряд транспортних магістралей, що будуть забезпечувати ефективну реалізацію міжнародних транспортно-економічних зв'язків нашої країни і транзитних перевезень.

Щоб відповідати загальноєвропейському рівню, залізниці треба буде розв'язати ряд проблем, що накопичувалися десятиліттями й особливо загострилися в останні роки в умовах переходу галузі до ринкових відносин.

Європейський Союз найбільшу увагу приділяє посиленню ролі залізничного транспорту та переорієнтації вантажопотоків з автомобільного транспорту на інші більш екологічно безпечні. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу).

ЄС також основними моментами розвитку залізничного транспорту вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, запровадження системи розподілення потужності інфраструктури.

В Україні питанням, що пов'язані із комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки залізничний транспорт знаходиться у державній власності і, питання про відкриття ринку залізничних вантажних перевезень та перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує система ЄС.

Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до КОТІФ нещодавно, то практична реалізація приведення технічних стандартів до вимог указаної Конвенції відповідно до Концепції має тривати до 2015 року. І в Україні, і в ЄС здійснюється державне фінансування розвитку інфраструктури, проте суттєва різниця полягає в тому, що в ЄС залучаються кошти і приватних перевізників, у той час як в Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається за державні кошти.

Держава має компенсувати Укрзалізниці збитки, пов'язані з забезпеченням соціальних перевезень, однак ці виплати відбуваються далеко не в повних обсягах. Єдиний фінансовий баланс залізниці передбачає покриття збитків від пільгових перевезень за рахунок прибутків від вантажних. Ця система, враховуючи монопольний стан залізниці та з огляду на недофінансування з боку держави, приводить до зниження якості надання послуг залізничного транспорту як для пасажирів так і для вантажовласників.

Наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової

прозорості й реалізувати потенціал ринкових механізмів, а також установлювати обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів та пасажирів.

Розвиток інфраструктури має передбачати розділення залізничної мережі на пасажирське та вантажне сполучення, що дозволить деяким чином привести швидкісні показники роботи залізничного транспорту до європейських, покращить безпеку на залізничних шляхах та рівень надання сервісу як для пасажирів, так і для вантажовласників.

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів. В першу чергу реформування вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. Доцільним є надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізних колій та мереж тощо).

Рекомендується зосередитися на трьох напрямках діяльності, кожен з яких вимагає власного графіка.

По-перше, незалежно від структурних змін існує необхідність працювати над майбутньою концепцією розвитку залізниць в Україні, яка стане частиною загального Генерального плану для залізниць.

По-друге, фінансові потоки повинні бути краще організованими та якомога прозорішими:

1. Необхідно запровадити прозорість/висвітлення інформації про економічний стан конкретних елементів залізничного об'єкту.

2. Слід визначити масштаби внутрішнього субсидіювання та – ще до комерціалізації та (або) створення конкурентоспроможних суб'єктів – раціоналізувати тарифи.

3. В результаті проведення реформи тарифи повинні установлюватися не адміністративними процедурами, а операторами залізниць і управляючим інфраструктури під наглядом регулятора.

4. У випадках, де державні субсидії виправдані, наприклад, через транспортну політику (пасажирський транспорт у містах, сприяння розвитку залізниць як елемента комбінованих перевезень), таке субсидіювання слід запроваджувати поступово, на основі угод між органами влади та залізничними компаніями. У випадку регіональних або міських перевезень це мають бути органи місцевої влади. У кожному випадку ці кошти слід надавати не як базові фінансові субсидії та кошти на покриття збитків, а як додаткові виплати за послуги встановленого стандарту, причому лише за умови їхнього виконання. Врешті надання контрактів на такі послуги повинно здійснюватися через тендери.

5. Слід поступово відмовлятися від принципу, за яким залізниці повинні формувати прибуток для державного бюджету. Цей принцип – один із чинників, які сприяють прогресуючому погіршенню стану залізниць.

6. У результаті бюджет і зовнішні ресурси повинні перебрати на себе витрати на капіталовкладення та істотну модернізацію інфраструктури, як це відбувається у випадку автомобільного транспорту.

По-третє, необхідно провести організаційні зміни та зміни у власності, які нададуть залізницям – розумною мірою – динаміку, потрібну для роботи на ринку та конкурування з іншими видами транспорту. Лише такі зміни розпочнуть необхідні процеси раціоналізації управління та оптимізації витрат.

1. Перш за все, необхідно розділити:

а. політичні функції: формування і ухвалення транспортної політики, зокрема програм розвитку, законотворчу діяльність, розроблення нормативних актів і тарифних принципів; основні суб'єкти: Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту та зв'язку України, органи місцевого самоврядування;

б. функцію регулятора й наглядача: забезпечення виконання законів, принципів комерційного права і технічних регламентів, захист прав споживачів (пасажирів),

антимонопольні ініціативи – контролювання тарифів у тому ступені, що обумовлений монополізацією; основний суб'єкт – Спостережна комісія залізничного транспорту;

с. функцію управляючого інфраструктурою, який є державною чи приватною компанією, що утримує інфраструктуру та стягує плату за доступ, з урахуванням жорсткого регулятивного режиму;

д. бізнесову діяльність на основі надання доступу до інфраструктури операторам, які ведуть транспорту діяльність (основні суб'єкти – комерційні залізничні компанії);

е. інші види бізнесової чи соціальної діяльності, які – після вивчення можливості передачі їх іншому суб'єкту в кожному окремому випадку – слід відокремити від структури або перетворити на окремі компанії та приватизувати або передати спеціальним урядовим відомствам (наприклад, сфері охорони здоров'я) або місцевим органам влади.

2. Управляючого інфраструктурою слід якомога швидше відокремити та зробити незалежним від інших частин суб'єкта, а також зобов'язати його надавати інфраструктуру на рівних умовах як «Укрзалізниця», так і новоствореним залізничним операторам на основі нормативних актів і тарифів, перевірених регулятором.

3. Принципи відокремлення залізничних операторів слід націлити на використання існуючого потенціалу та закладання основи для конкуренції.

4. Служби пасажирських перевезень можуть на ранньому етапі переходу залишатися одним суб'єктом, працюючим в усій мережі країни – розділення пасажирських перевезень на різні компанії.

5. Важливо, щоб у вантажних перевезеннях із самого початку змін робилися спроби стимулювати розвиток тих структур, які бажають конкурувати. Надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень з правом діяльності по всій країні сприятиме підвищенню ефективності залізниці.

6. Щодо пасажирських перевезень далекого прямування, які зазвичай є рентабельними, то підвищення якості та покращення привабливості цінової політики зробить їх більш конкурентоспроможними порівняно з автомобілями, а іноді й з авіалініями.

7. Регіональні та міські пасажирські перевезення мають повністю або частково фінансуватися регіональними органами влади, тому що останні найкраще знають транспортні потреби своїх регіонів. Послуги можуть надавати приватні оператори. Як практикується в ЄС, регіональні (й навіть місцеві – у громадах) органи влади шляхом відкритого тендера відбирають оператора з урахуванням ціни, запропонованого рівня комфорту тощо. В Євросоюзі також існує практика утворення місцевою владою власних регіональних компаній пасажирських перевезень.

Головний акцент необхідно зробити на проведенні структурних та організаційних змін в системі залізничного транспорту, спрямованих на виконання Директиви Ради Європейського співтовариства від 29 липня 1991 р. № 91/440/ЄС в частині:

– розділення інфраструктури для пасажирського та вантажного сполучення, а також відокремлення інфраструктури від перевізного процесу;

– упровадження вертикально-інтегрованої структури управління залізничним транспортом;

– розвитку конкурентного середовища на ринку послуг залізничного транспорту шляхом поступової зміни державного регулювання на ринкові відносини між суб'єктами господарювання, які здійснюють конкурентні види діяльності.

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

## **Секція 2 "ЕКОНОМІКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"**

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