

**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.

## РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ

Актуальность темы обусловлена системообразующей функцией транспортного сегмента в условиях глобализационного развития мирового хозяйства. Именно ускорение коммуникационного процесса, в т.ч. как продуктового, так и информационного, между регионами и хозяйствующими субъектами мировой экономики способствовали переходу интернационализации мирового воспроизводства на качественно иной уровень. Исследование структурного содержания процесса интернационализации осуществляется в первую очередь на основе исследования внешнеторговых потоков и значением в них сегмента транспортных услуг. Кроме того, транспортная отрасль как таковая, независимо от типа экономической модели развития страны, обладает высоким внутренним потенциалом как для собственно развития национальной экономики, так и ее диверсификации, повышения эффективности внешнеэкономических связей.

Украина после болезненной рыночной трансформации еще далеко не в полной мере включилась в современное разделение труда на поле высоких технологий, ее экономика и экспорт, в частности, сохраняют выраженные черты ресурсной ориентации. Сфера транспорта Украины, обслуживающая внешнюю торговлю, рассматривается как естественная монополия, которая отражает товарную монокультурность и относительно высокую затратность перевозок в силу огромных размеров территории и протяженности транспортных маршрутов. Учитывая стратегическое значение национального внешнеторгового транспорта для экономики страны, существенное участие государства в этой сфере является необходимым и вполне оправданным. Поэтому все виды либерализации и дерегулирования отдельных звеньев транспортного обслуживания международных операций и транспортных услуг как собственно предмета внешнеторговых сделок, нужно проводить с исключительной взвешенностью. Особую значимость транспортная сфера для устойчивого и поступательного развития Украины приобретает в условиях развертывающегося мирового экономического кризиса, спровоцированного отрывом финансового сектора от реального.

Активизация процессов модернизации и внедрения инноваций в транспортной сфере при реализации программ целенаправленной государственной поддержки отечественных перевозчиков являются важными условиями повышения конкурентоспособности национального сектора транспортных услуг, товарной и географической диверсификации экспорта, расширения участия ответственных компаний в международных производственно-сбытовых цепочках, увеличения валютных доходов от продажи собственно транспортных услуг. Магистральное направление интернационализации транспортной сферы Украины – ускоренное формирование инфраструктуры и экономических условий для функционирования Украины как одного из крупнейших европейских транспортно-логистического центра, замыкающего на себя существенную часть транзитных грузо- и пассажиропотоков.

В большинстве работ, посвященных транспортным услугам, акцент делается на их функцию обслуживания внешнеторговых потоков. В ряде исследований транспортный сегмент рассматривается исключительно с позиции вхождения Украины в мировое хозяйство с транзитным ресурсом. Характерно то обстоятельство, что авторами, как правило, рассматриваются один или два сегмента транспортных услуг. Практически исключен из исследований аспект, когда транспорт выступает в роли, инициирующей инновационную реструктуризацию национальной, в частности украинской, экономики, ее диверсификации. Необходимо рассматривать в едином комплексе значимость транспортных услуг для позитивного изменения, как структуры внешнеторговой деятельности, так и всего комплекса народного хозяйства. Данное направление особенно важно в современных условиях

развертывающегося экономического кризиса, инициированного провалом неолиберальной модели постиндустриального развития как модели устойчивого и поступательного развития. При этом интернационализация мирового воспроизводственного процесса не только не прекращается, но и является одной из важнейших предпосылок формирования условий ускорения выхода из системного экономического кризиса. Следовательно, и развитие трансконтинентальных внутрифирменных и чисто внешнеторговых операций, в т.ч. и когда транспортные услуги выступают собственно предметом сделки, приобретает большее значение, чем это оценивалось ранее, когда ставка делалась на виртуальную торговлю.

Сфера услуг, по мнению ряда специалистов, и ее динамичное развитие способствовали ускорению развития глобальной экономики, вступлению мирового хозяйства в фазу глобализации. Конец 80-х г.г. XX века характеризовался опережающими темпами роста торговли услугами против товарных операций, примерно на 2.4-2.8 пунктов. Международная торговля услугами стала сферой ужесточения конкуренции и торгово-политических интересов. Глобализационные тенденции в мировом хозяйстве обусловили процесс ускорения сокращения числа занятых в сфере сельского хозяйства, в обрабатывающей промышленности, что проявляется как в промышленно развитых странах, так и развивающихся. Сфера услуг выступила своего рода амортизатором для сглаживания проблем сокращения рабочих мест, формируя альтернативные сегменты для создания рабочих мест. Для стран, находящихся в стадии трансформирования своей экономики, сфера услуг выступает так же важнейшим элементом всей системы трансформирования, поскольку обеспечивает новые рабочие места, а во-вторых, формирует сегменты экономики, способствующие замещению товарной (сырьевой) доминанты в экспорте. В этой связи услуги как предмет внешнеэкономических сделок и предмет соответственно многостороннего международного регулирования наиболее ярко выступили в конце 80-х годов прошлого столетия. Транспортная компонента – важная составная часть всего спектра сегмента услуг.

Модернизация и расширяющиеся инновации в транспортной сфере качественно меняют всю конфигурацию мирохозяйственных связей, создают новые возможности для включения стран в международную производственно-сбытовую кооперацию, открывают новые рынки сбыта и позволяют снижать издержки трансграничного бизнеса. Функции транспорта ширятся, меняется их качественное содержание. Если раньше международные перевозки грузов обслуживали сферу торговли – движение товаров от продавца к покупателю, то в нынешний период глубокого и масштабного внутриотраслевого и внутрифирменного разделения труда международные перевозки встроились в сферу производства, сочленив транснациональные звенья единой производственной цепочки. При этом перевозки грузов в международной торговле становятся все более емкими, разнохарактерными, дробными, шире охватывающими категорию генеральных грузов.

Экономика Украины и ее экспорт сохраняют выраженные черты ресурсной ориентации. Сфера транспорта Украины, обслуживающая внешнюю торговлю, рассматривается как естественная монополия, которая отражает товарную монокультурность и относительно высокую затратность перевозок. Активизация процессов модернизации и инноваций в транспортной сфере и целенаправленная государственная поддержка отечественных перевозчиков, по мнению автора, является одним из элементов формирования конкурентной среды в украинской транспортной системе.

Одновременно такая политика выступает важным фактором повышения в целом конкурентоспособности украинской продукции, товарной и географической диверсификации экспорта, расширения участия ответственных компаний в международных производственно-сбытовых цепочках, увеличения валютных доходов от продажи собственно транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров. Транспортный потенциал Украины в условиях ускоренного формирования инфраструктуры и экономических условий заключается в формировании на территории нашей страны крупнейшего европейского транспортно-

логистического центра, замыкающего на себя существенную часть транзитных грузо- и пассажиропотоков.

Причинами недостаточного использования экспортного потенциала транспортной системы наряду с малыми объемами инвестирования являются так же и различные аспекты государственного регулирования – налоговые, таможенные и инвестиционные режимы; недостаточно применяются протекционистские меры, стимулирующие участие отечественных перевозчиков в экспортно-импортных операциях.

Анализируя рынок международных транспортных услуг, можно сказать, что он обладает потенциалом практически безграничного расширения. Именно международные перевозки способны, в т.ч. и в условиях экономического кризиса, обеспечить национальной экономике создание новых рабочих мест, увеличение поступлений иностранной валюты, диверсифицировать структуру экспорта, сформировать новые экспортные ниши в сегменте международных услуг. Особое значение международных транспортных услуг состоит и в том, что они приносят валютный доход стране и компаниям-перевозчикам, обслуживающим их, как при экспорте товаров, так и при импорте. Таким образом, транспортные услуги играют двойственную роль хозяйственном развитии – с одной стороны, выступая в качестве опосредующего звена внешнеторгового оборота, с другой – собственно предметом внешнеэкономических сделок, причем последнее в условиях глобализации приобретает все большее значение, способствуя совершенствованию качественной структуры экспорта.

Транспортные услуги, охватывая пассажирские перевозки, выполняют определенные и социально-экономические задачи, способствуя общению людей, в том числе деловому сотрудничеству, а обслуживание туризма является собственно источником валютных поступлений. Инновационное развитие в транспортной сфере направлено, в первую очередь, на интенсификацию транспортной деятельности - увеличение грузоподъемности и вместимости транспортных средств, скорости их перемещения и проведения погрузочно-разгрузочных работ, и др. Особое внимание уделяется совершенствованию организации и собственно управлению транспортными потоками. Крупнейшими экспортерами транспортных услуг являются страны Евросоюза. Если взять структуру мирового экспорта транспортных услуг по категориям перевозок, то заметна тенденция увеличения в последнее десятилетие доли грузовых перевозок (около 50% всех поступлений), и снижения удельного веса пассажирских перевозок – примерно до 1/5. Причинами явились быстрый рост в последние годы цен на многие виды массовых грузов (особенно на энергоносители, металлы, удобрения, зерновые), что отражалось и на стоимости фрахта; широкое вовлечение в трансграничную торговлю дорогостоящего и уникального оборудования, товаров, требующих особых условий транспортировки; активное включение новых стран и рынков в международное разделение труда и деятельность международных производственно-сбытовых систем. Замедлению роста стоимостных объемов пассажирских перевозок способствовали расширяющееся использование личного транспорта (прежде всего автотранспорта) для трансграничных перемещений, увеличение числа дешевых авиалиний и различных льготных тарифных схем для отдельных категорий пассажиров.

Можно сформулировать стратегические задачи и основные направления государственного регулирования транспортной сферы: увеличение скорости движения товарных потоков и снижение транспортных издержек в экономике; повышение качества транспортных услуг в соответствии с растущими требованиями к комфорту перевозок пассажиров, к сроку доставки грузов, к обеспечению их сохранности; усиление инновационной составляющей в техническом развитии транспорта, создание условий для развития национальной базы транспортного машиностроения; переход к прогрессивным технологиям перевозок пассажиров и грузов, активизация применения информационных и телекоммуникационных технологий в транспортной сфере; дальнейшая интеграция Украины в мировую транспортную систему, формирование многовекторной модели участия Украины в интеграционных процессах с государствами СНГ, Евросоюзом и другими странами.

<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>Мельянцова 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