

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.

АСПЕКТИ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

В роботі залізничного комплексу з перевезень пасажирів значну долю займають транспортування у приміському сполученні. Пасажирообіг в цьому сполученні складає приблизно третину всієї роботи залізниць з перевезень пасажирів. Поруч з цим, приміським залізничним транспортом перевозиться близько 75 % від загальної кількості пасажирів. При цьому спостерігається разюча збитковість від даного виду роботи, бо доходи покривають витрати тільки на п'яту частину. Тому, для приведення фінансово-економічного стану приміського пасажирського залізничного комплексу України принаймні на беззбитковий рівень, доцільно приділити увагу процесу встановлення обґрунтованих цін з урахуванням умов конкурентного середовища, бо ціна в умовах ринку відіграє важливу роль для всіх його учасників. Вона є домінуючим джерелом інформації для прийняття ними рішень та є основним важелем суб'єктів економічних відносин. Для споживача у переважній більшості випадків ціна є визначальним фактором при обранні того чи іншого виду продукту. Вивчення функцій ціни допомагає вникнути в саму її суть та зрозуміти яку роль вони відіграють в економіці.

Прийнято вважати, що у ринковій економіці ціна виконує три основні функції: інформаційну, стимулюючу та розподільчу.

Ціна містить інформацію, що орієнтує дії учасників ринку послуг з перевезень пасажирів у приміському сполученні, якими є не тільки споживачі (пасажирів) та продавці (залізниця або оператор залізничних перевезень), але і конкуренти (автоперевізники), що надають послуги – субститути, держава (у тому числі місцеві органи самоврядування), що виконує функції регулятора цін на проїзд у приміському сполученні, та роботодавці, які залучають додаткову робочу силу з передмість. Таким чином ціна виконує інформаційну функцію.

Кожен з учасників, окрім залізниці, отримує ефект (вигоди) в тій чи іншій формі від перевезень пасажирів приміському залізничному сполученні. Держава – утримує статус «соціально значимих» перевезень, забезпечуючи таким чином можливість всім верствам населення у отриманні послуг з перевезень у приміському сполученні за невелику плату. Пасажирів – недорогий вид переміщення у приміському сполученні. Конкуренти – наростаючі приріст користувачів та, відповідно, грошових надходжень, за рахунок відтоку частки пасажиропотоку до операторів, що надають більш якісні послуги (перевезення автоперевізників зазвичай відбуваються швидше, зупинки розташовано у більш зручних місцях, у більш комфортабельному рухомому складі та частіше). Роботодавці – невисоку транспортну складову у вартості живої праці, котру надають їм мешканці близько розташованих передмість. Це дає можливість стримувати зростання частки заробітної плати у собівартості продукції, а, отже, мати більш низькі ціни та конкурентоспроможність продукції на ринку.

В умовах, коли всі учасники ринку послуг з переміщення пасажирів у приміському сполученні отримують вигоди. Натомість залізниця отримує збитки, бо перебуваючи у державній власності, вимушена встановлювати низькі тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні (такі, що, як вище згадано, покривають тільки п'яту частину витрат на роботу у цьому сполученні), що відповідає державній політиці щодо надання статусу «соціально значимих» приміським пасажирським залізничним перевезенням. Таким чином, держава «вилучає» кошти від залізниць та стимулює таким чином роботодавців, котрі на сьогодні переважно перебувають у приватній власності, та конкурентні види транспорту. Отже, на ринку послуг з перевезення пасажирів не відбувається ефективного розподілу грошових коштів, бо означені його суб'єкти отримують прибутки за рахунок майже примусового від'ємного результату залізниць. Тобто, розподільча функція ціни виконується неефективно.

Збитковий стан не відповідає головній меті функціонування будь-якого підприємства в умовах ринку – отримання прибутку від своєї діяльності. Ціна на товар, послугу (перевезення пасажирів у приміському сполученні) повинна стимулювати не тільки виробника (в даному разі – оператора залізничних перевезень) до виготовлення певного товару чи послуги, а і стимулювати споживачів до придбання відповідного товару або отримання послуги. Через збереження загальнодержавної політики максимально низьких тарифів на перевезення приміських пасажирів не відбувається стимулювання залізниць, бо в стані збитковості вони не мають змоги не тільки для розширеного відтворення, але і для простого. Не зважаючи на вимушене функціонування в умовах отримання від'ємного фінансового результату, залізниці постійно перебувають у стані пошуку шляхів зниження витрат. Але вагомих результатів це не приносить. Збитки лишаються надто великим, що не дозволяє оновлювати рухомий склад та користуватися новітніми досягненнями НТП, а отже, покращувати якість товару (послуг з перевезень приміських пасажирів). Це призводить до того, що стимулююча функція ціни для виробника не реалізується.

Іноді фірми для підвищення своїх доходів свідомо знижують ціну своєї продукції з метою залучення більшої кількості споживачів, що в наслідок приносить підвищення грошового обігу. Але така стратегія є виправданою при зростанні попиту, що не відповідає умовам функціонування приміського залізничного пасажирського транспорту. Про це свідчить те, що у приміському сполученні за часів незалежності обсяги попиту спочатку протягом усього часу мали стабільну тенденцію до зниження і тільки в останні роки стабілізувалися. При цьому ціна на перевезення залишалася на досить низькому рівні і зростала не значно. Тобто утримання вартості проїзду на максимально низькому рівні у даному разі не залучає додаткові пасажиропотоки. Крім того, виробники можуть знижувати ціни з метою розпродажу товару, що знімають з виробництва для відшкодування хоча б частини витрат на його виробництво. Зниження цін може також відбуватися як наслідок прилаштування до тенденцій ринку та встановлення ціни на рівні конкурентів. Але вищезазначені підходи не можуть бути застосовані у сфері надання послуг з перевезень пасажирів в приміському залізничному сполученні, бо в даному разі стримування зростання вартості квитків без зміни якості перевезень на краще не залучає додаткових споживачів. А отже, стимулююча функція ціни не виконується і для споживачів.

Таким чином, наразі у приміському пасажирському залізничному сполученні спостерігається часткове виконання цінами своїх функцій. Існуючий стан вимагає проведення комплексу заходів щодо удосконалення системи ціноутворення на даний вид роботи залізничного транспорту в основу яких повинно бути покладено ринкові принципи ціноутворення.

Окороков А. М., Берко О. О., Головченко О. В. ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ВЗАЄМОДІЇ МОРСЬКОГО ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З МЕТОЮ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МЕЖАХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ.....	83
Позднякова Л. О., Сліпченко О. Л. ОБГРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ.....	84
Познякова О. В. ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-МАТРИЧНОГО МЕТОДУ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	87
Потетюєва М. В. РОЛЬ ТРАНСАКЦІЙНИХ ВИТРАТ В ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	89
Приймук С. М. ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РОЗВИТОК ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПІВДЕННО-СХІДНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ....	90
Семенцова О. В. АСПЕКТИ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ У ПРИМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ	92
Сидоренко І. І. ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ, ЩО ХАРАКТЕРИЗУЮТЬ РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ ОКРЕМОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПОЇЗДА	94
Сначов Н. П., Ломтева И. Н. МЕТОДИ АНАЛИЗА ЗАТРАТ НА ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ ЕГО РЕФОРМИРОВАНИЯ.....	95
Тесленко Т. В. ДО ПИТАННЯ ПРО ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	96
Токмакова І. В. СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	97
Харчук О. Г. ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ, УПРАВЛІННЯ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ У ПОЇЗДАХ	98
Христофор О. В., Мельник Т. С. ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНИХ ДВОСИСТЕМНИХ МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ПОЇЗДІВ З РОЗПОДІЛЕНОЮ ТЯГОЮ.....	100
Широкова О. М., Челядінова Н. Г. КОНКУРЕНЦІЯ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	103

Секція 3 "ФІНАНСИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"

Дил Д. О. МЕТОДИКА АНАЛІЗУ ВИТРАТ ФІЛІАЛУ КОМЕРЦІЙНОГО БАНКУ	106
Калиниченко Л. Л. ИНВЕСТИЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УКРАИНЕ.....	107
Ляшенко І. О. ІНВЕСТИЦІЇ НА ШЛЯХУ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	109
Сначов М. П., Стрюковатська М. Ф. ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ПОЛІПШЕННЯ СТАНУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	110
Талавіра Є. В. ІНВЕСТИЦІЙНІ ПРОЕКТИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	111
Таранець Є. І. ДО ПРОБЛЕМ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВНИХ ДЕПО	113
Твардовська Л. М., Півняк Ю. В. РОЛЬ БЮДЖЕТУВАННЯ В СУЧАСНИХ УМОВАХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	114
Толстова А. В. ІННОВАЦІЙНИЙ КОНГЛОМЕРАТ «ІННОВАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ»	115
Чеховська І. С. ОСОБЛИВОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ.....	117