

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.

ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт України потребує проведення реформ, що сприятимуть налагодженню тісної міжнародно-економічної співпраці, прискоренню темпів європейської інтеграції, та підвищить конкурентоспроможність українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно визначити інтереси залізниць та споживачів їх послуг, а також вигідно використати геополітичне розташування України.

Рівні правових засад::

– Статут залізниць України - Визначає правові відносини між залізницями та вантажоперевізниками, а також між залізницями та іншими видами транспорту

– Закон України «Про транспорт» - Визначає правові, економічні та соціальні основи діяльності транспорту

– Закон України «Про залізничний транспорт» - Визначає основні правові, економічні та організаційні умови діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці та соціальній сфері України, регламентує його відношення з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу та пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технічного комплексу.

– Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» - Визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом.

Однією з правових засад розвитку залізничного транспорту можна вважати розпорядження кабінету міністрів України від 27 грудня 2006 р. N 651- р. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту.

Ця Концепція враховує досвід реформування залізничного сектора держав ближнього і дальнього зарубіжжя, включаючи Росію, Казахстан, Польщу, Німеччину та ін.. Відповідно до Концепції, реформа повинна бути проведена поетапно протягом 9 років і завершитися до 2015 року.

1-й етап (2007-2008 рр..) Включає в себе підготовку законодавчої бази, необхідної для проведення реформування, а також процес розмежування функцій державного управління та господарської діяльності. Зокрема, необхідно буде прийняти новий закон про залізничний транспорт і статут залізничного транспорту, оновити всю підзаконну нормативну базу.

2-й етап (2008-2010 рр..) Передбачає створення дочірніх підприємств. У цей же час планується створення організаційно-правових засад для підвищення рівня конкуренції у сфері вантажоперевезень і врегулювання діяльності операторських компаній-перевізників, їх взаємодії з об'єктами інфраструктури залізниць.

3-й етап (2011-2015 рр..) Передбачає процеси поглиблення реформи, в тому числі в напрямку роздержавлення суб'єктів ринку, а також створення підприємств з перевезень пасажирів дальнього та приміського сполучення та розмежування функцій їх обслуговування

Також в ній йде мова про проблеми, які слід розв'язати для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту. А саме:

– недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;

– перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;

– недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;

– низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Реформування залізничного транспорту передбачає:

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;
- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами;
- удосконалення системи управління залізничним транспортом;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
- інтеграцію залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики.

«Укрзалізниця» розробила і передала в Мінтрансзв'язку проект закону України «Про особливості реформування залізничного транспорту загального користування». Документ визначає правові, економічні та організаційні особливості створення ДАК «Українські залізниці» та управління і розпорядження майном залізничного транспорту загального користування. Держрегулювання залізницями буде здійснювати Міністерство транспорту та зв'язку. У законопроекті воно визначене правонаступником «Укрзалізниці» з правом виконання «економічних, тарифних, фінансових функцій». Документ передбачає обмеження на введення в ринковий оборот магістральної інфраструктури та об'єктів, що мають оборонне і мобілізаційне значення. У цей список потрапляє, в тому числі, рухомий склад, призначений для спеціальних залізничних перевезень, і майно «Укрзалізниці» аварійно-відновного профілю. У цілому держава має намір залишити за собою вельми широкі повноваження в частині управління залізничною галуззю. «На Міністерство транспорту та зв'язку накладаються економічні, тарифні, фінансові функції, погодження графіків руху поїздів, видача ліцензій та інші обов'язки, пов'язані з організацією роботи залізничного транспорту», - вказується в законопроекті.

Тож насамперед повинен бути прийнятий законодавчий акт, який закладе основи реформування та створення єдиної державної компанії українських залізниць. У структурі цього підприємства повинно буде виділити дочірні компанії, які стануть займатися окремо експлуатацією інфраструктури, окремо - перевезеннями пасажирів і вантажів. Коли буде розділено інфраструктуру та іншу діяльність, будуть створені умови для приходу в галузь приватних компаній та інвесторів, щоб вони могли вкладати кошти і реалізовувати проекти з перевезення пасажирів і вантажів. В законі потрібно буде чітко визначити перелік залізничних об'єктів державної власності - колійне господарство, електромережі, сигнальна інфраструктура та інше, які не можуть бути роздержавлені.

До інфраструктурі, що перебуває в державній власності, повинен бути реалізований доступ інших підприємств - приватних операторів і перевізників як у вантажних, так і в пасажирських перевезеннях. По ремонту інфраструктури необхідно враховувати пропозиції, які будуть на той момент. Треба зазначити, що на Україні простежується варіант, схожий на російський, але більш стриманий в сенсі самого головного питання – переходу до ринку дерегулювання тарифів.

Найбільш проблемним при цьому є тарифне питання. Як відзначають українські незалежні експерти, розшифровка тарифу «Укрзалізниці» залишається поки закритою, як у цілому є вельми малопрозорими і всі відносини операторів із залізною дорогою. Необхідно буде контролювати кількість приватних вагонів, що працюють на залізницях. Як стверджують українські фахівці, їх не повинно бути більше 20-25 % від усього вагонного парку. Тоді діяльність приватних вагоновласників не буде радикально впливати на ситуацію.

Отже коли мова заходить про подальший розвиток залізничного транспорту, питання правових засад постає дуже гостро і потребує глибокого та більш детального перегляду.

| | |
|--|------------|
| Чорновіл О. В. ПРОБЛЕМА ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ЯК ОДИН З КЛЮЧОВИХ ГАЛЬМУЮЧИХ ФАКТОРІВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 119 |
|--|------------|

Секція 4 "КОРПОРАТИВНІ ІНФОРМАЦІЙНІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ"

| | |
|---|------------|
| Єрмоленко О. А. ПРОБЛЕМИ ВИБОРУ КОРПОРАТИВНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ КЛАСУ ERP | 121 |
| Жуковицький І. В., Жуковицький В. І. МАТЕМАТИЧНІ МОДЕЛІ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ ПЕРІОДІВ ГОТОВНОСТІ СОСТАВІВ ТА ЛОКОМОТИВІВ З БРИГАДАМИ ДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ | 123 |
| Паник Л. А. ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ НА ОСНОВЕ КЛЕТОЧНЫХ АВТОМАТОВ | 124 |
| Скалозуб В. В., Великодний В. В., Цейтлин С. Ю. РАЗВИТИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ | 125 |
| Солтысюк О. В. О ПРИМЕНЕНИИ БЕЗБУМАЖНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С КЛИЕНТАМИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ И ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК | 126 |
| Фокша К. С. ЭКОНОМИКО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПЛАНОВ ВОЗВРАТА ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ | 127 |
| Скалозуб Вл. В., Чередниченко М. С. МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ ПОТРІБНОГО ВАГОННОГО ПАРКУ КОМПАНІЙ ОПЕРАТОРІВ НА ОСНОВІ ВИБОРУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЕКТУ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ | 128 |

Секція 5 "ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"

| | |
|--|------------|
| Гненний Н. В., Гненний О. Н. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ПОНОМЕРНОГО УЧЕТА И РАСЧЕТОВ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНАМИ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ | 131 |
| Ониськів М. М. ПРАВОВІ ЗАСАДИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ | 132 |
| Ярошенко А. І. ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 135 |

Секція 6 "ОБЛІК І АУДИТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ"

| | |
|---|------------|
| Гусенова Е. Г. ПРОБЛЕМИ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА БУДІВНИЦТВО | 138 |
| Жудін А. В. ОБЛІК ТА АУДИТ ВИРОБНИЧИХ ЗАПАСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | 139 |
| Іскра Г. О. АКТУАЛЬНІСТЬ ВЕДЕННЯ ОБЛІКУ ЗА ДОПОМОГОЮ ЕОМ | 140 |
| Кузьменко О. В. АВТОМАТИЗАЦІЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ | 141 |
| Сначов М. П., Ломтєва І. М. ЗВІТНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 142 |
| Мороз О. І. АУДИТ В УКРАЇНІ | 143 |
| Рябчун Т. С. СОСТОЯНИЕ ВНЕДРЕНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА (АСБУ «ФОБОС») НА СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ | 144 |
| Сінгаєвська М. П. НЕМАТЕРІАЛЬНІ АКТИВИ ЯК ОБ'ЄКТ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ | 146 |