

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНЬЦЯ)**

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИКО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА
(ГЭТУТ)**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

МАТЕРИАЛЫ
Третьей Международной
научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И
УПРАВЛЕНИЯ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»

—

ЭКУЖТ 2008
23-27 июня 2008 года, г. Судак

КИЕВ – 2008

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Третьей
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решения в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания есть реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной отрасли.

Редакционная коллегия:

Бакаев О.О. – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

Гурнак В.М. – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Дёмин Ю.В. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

Джус Ю.Н. – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Духно Н.А. – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

Зубко А.П. – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Мироненко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития транспорта;

Пилипчук О.Я. – д-р биол. наук, проф., академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заведующий кафедрой «Экология и безопасность жизнедеятельности» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Пичкур Т.В. – канд. истор. наук, доцент, академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Родионов И.В. – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Семчик В.И. – д-р юрид. наук, проф., академик Академии правовых наук Украины, член-кор. Национальной академии наук Украины, заведующий отделом Института государства и права им. В.М.Корецкого Национальной академии наук Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Сыч Е.Н. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Цветов Ю.М. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Научного центра исследований экономических транспортных проблем, заведующий кафедрой «Учет и аудит» Государственного экономико-технологического университета транспорта.

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

Все торговые марки, названные или изображенные в издании, принадлежат их собственникам.

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

Балака Є. І., Семенцова О. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІДДІЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ВІД ГОСПОДАРСЬКОЇ РОБОТИ

Предложены нетрадиционные подходы к определению себестоимости перевозок пассажиров в пригородном сообщении в поездах, отличающихся населенностью, количеством секций и длиной маршрута.

Основними напрямками реформування національного залізничного транспорту, згідно з Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту, є створення передумов для запровадження принципів функціонування Європейської транспортної системи. Концепція акцентує увагу на недосконалість існуючих нормативно-правових актів та недостатню прозорість фінансової діяльності галузі. Економічним підґрунтям вирішення цих питань є удосконалення методів визначення собівартості перевезень та обґрунтованих тарифів на них, у т. ч. і приміських перевезень. Адаптація приміського комплексу до ринкових відносин та створення операторів перевезень різних форм власності можливі лише при корінному удосконаленні економічного механізму. Не зважаючи на чисельні та досить ґрунтовні дослідження в області економіки транспорту лишається актуальним питання удосконалення методології визначення витрат у приміському пасажирському залізничному сполученні та плати за перевезення пасажирів у цьому сполученні на маршрутах, що різняться умовами перевезень та відстанню. Основою для обґрунтування розміру плати за проїзд є впровадження прозорих методів визначення собівартості перевезення пасажирів, яка залежить від населеності потяга і витрат в розрахунку на 1 поїздо-км. Собівартість 1 поїздо-км визначається як добуток величини собівартості 1 секц-км та кількості секцій у складі поїзда. Для визначення собівартості 1 секц-км всі витрати в приміському сполученні доцільно класифікувати за напрямками, тобто економічними елементами (електроенергія, паливо, матеріали, оплата праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація та ін.) і за місцями їх виникнення у приміському сполученні (статтями калькуляції). Перелік економічних елементів у складі калькуляційних статей витрат наведено у табл. 1. Знаком “+” вказано, до якого (яких) елементів відносяться витрати кожної статті. Слід зазначити, що: 1) методи визначення плати за використання частини пропускної спроможності на приміському маршруті, тобто нитки графіка (ст. 1.3) досить ґрунтовно досліджені та можуть бути застосовані при визначенні собівартості перевезень пасажирів у приміському сполученні; 2) ст. 5 “Попутні витрати” визначає витрати, пов’язані з використанням площі потяга для

Таблиця 1. Статті калькуляції та елементи витрат на здійснення перевезень пасажирів у приміському залізничному сполученні, грн./1 секц-км

| Статті калькуляції | Елементи витрат | | | | | | сума |
|--|----------------------------|-----------|-----------------|---------------------------|------------------|------|------|
| | паливо (електроенергія) | матеріали | оплата праці | відрах. соцза- ходи | аморти- зація | інші | |
| 1 Виробничі витрати, у т.ч.: | | | | | | | |
| 1.1 Електроенергія для тяги | + | | | | | | + |
| 1.2 Паливо для перевезень з ТЗР | + | | | | | | + |
| 1.3 Оплата нитки графіку | | + | | | | | + |
| 1.4 Роботи і послуги сторонніх підприємств та організацій | | + | | | | | + |
| 1.5 Основна зарплата поїзних бригад | | | + | | | | + |
| 1.6 Додаткова заробітна плата | | | + | | | | + |
| 1.7 Відрахування на соціальні заходи | | | | + | | | + |
| 1.8 Витрати на підготовку та освоєння послуг з перевезень | + | + | + | + | + | + | + |
| 1.9 Витрати на утримання та експлуатацію рухомого складу | + | + | + | + | + | + | + |
| 1.10 Витрати на утримання та експлуатацію під'їзної колії | + | + | + | + | + | + | + |
| 1.11 Витрати на здійснення початково-кінцевих операцій | + | | + | + | | | + |
| 1.12 Загальновиробничі витрати | + | + | + | + | + | + | + |
| 1.13 Компенсаційні витрати, що пов'язано з низькою якістю перевезень | | | | | | + | + |
| 1.14 Інші виробничі витрати | | + | + | + | + | + | + |
| 2 Адміністративні витрати | + | + | + | + | + | + | + |
| 3 Витрати на збут | + | + | + | + | + | + | + |
| 4 Інші операційні витрати | + | + | + | + | + | + | + |
| Повна собівартість експлуатації рухомого складу | + | + | + | + | + | + | + |
| 5 Попутні послуги (вираховуються) | + | + | + | + | + | + | + |
| Повна собівартість перевезення пасажирів у приміському залізничному сполученні | + | + | + | + | + | + | + |

послуг, що не мають прямого відношення до перевезень пасажирів (розташування барів, буфетів тощо) і тому ці витрати не повинні включатися до собівартості перевезень приміських пасажирів; 3) “Витрати на підготовку та освоєння послуг з перевезень” (ст. 1.8) враховують весь комплекс витрат, пов'язаних з організацією і освоєнням нових приміських напрямків; 4) за статтями “Витрати на утримання та експлуатацію рухомого складу” та “Витрати на утримання та експлуатацію під'їзної колії” (ст. 1.9, 1.10) враховуються поточні витрати на амортизацію, обслуговування та ремонт відповідних основних засобів. Обґрунтованість підходу

підтверджується експериментальними розрахунками за даними моторвагонного депо. Підхід носить уніфікований характер та може бути адаптованим для визначення собівартості у дальньому та місцевому сполученнях.

УДК 625.2:338

Богомолова Н. І.

Державний економіко-технологічний університет транспорту

ОРГАНІЗАЦІЙНО–ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ПРИСКОРЕННЯ ДОСТАВКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Обосновывается актуальность ускорения доставки грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте. Характеризуются основные проблемы и совокупность мероприятий по системному повышению скорости грузового и пассажирского движения.

Задоволення сучасних потреб клієнтури базується на створенні найбільш зручних і вигідних умов, що забезпечують прискорену і якісну доставку, внаслідок якої відбувається відносна економія часу пасажирів і зменшується вартість товарів. Засади такого прискорення полягають у врахуванні особливостей системної організації транспортного процесу та всіх його складових, тобто прискорення доставки забезпечується сукупним прискоренням всіх її складових.

Транспортний процес є сукупність певних дій, у результаті яких відбувається зміна просторового стану вантажів і пасажирів, і представляє собою складову частину будь-якого виробничого процесу. В результаті просторового переміщення зростає вартість початкового продукту, що відображує суспільно необхідні витрати його транспортування. Саме тому доставка має відбуватися з мінімальними витратами, що веде до зниження вартості товару і збільшення прибутку продавця.

Основні напрями підвищення швидкості доставки характеризуються застосуванням сучасних логістичних технологій, створенням альтернативних маршрутів прискореного руху поїздів. З метою підвищення швидкості на залізницях ряду зарубіжних країн проводиться розділення вантажного і пасажирського руху, розподіл вантажних перевезень за режимами доставки, до яких належить звичайна доставка, прискорена, а також термінова, крім того впроваджується виділення ядра вантажних потягів постійного курсування, виконання однією фірмою всього процесу доставки вантажів з розширенням відправницької маршрутизації, підбором груп вагонів на станціях зародження потоків, спеціалізація залізничних напрямків на мережі залізниць тощо.

Прискорення вантажних та пасажирських перевезень забезпечується реалізацією комплексу заходів, серед яких: реконструкція та будівництво колії (випрямлення траси руху із збільшенням радіуса кривих), використання спеціального рухомого складу (з нахилом кузова в кривих), часткова модернізація вантажного вагонного парку, обладнання його новими візками, розрахованими на підвищену швидкість, заміна стрілок, модернізація контактної мережі, тягових

| | |
|--|------------|
| Андрієнко М.М. ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА СПОСОБІВ ДОСТАВКИ КОНТЕЙНЕРОПРИДАТНИХ ВАНТАЖІВ | 94 |
| Балака Є.І., Семенцова О.В. ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІДДІЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ВІД ГОСПОДАРСЬКОЇ РОБОТИ | 96 |
| Богомолова Н.І. ОРГАНІЗАЦІЙНО–ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ПРИСКОРЕННЯ ДОСТАВКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | 98 |
| Бойко О.В. ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 99 |
| Глибин А.В. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СНИЖЕНИЯ ЧАСТОТЫ СХОДОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА | 102 |
| Гриценко Н.В. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦЬ | 104 |
| Демченко М.А. СЕГМЕНТУВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ | 105 |
| Жуков В.И. УЧЕТ ОБЪЕМА РАБОТЫ КОМПАНИИ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОКАЗЫВАЕМЫХ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА | 106 |
| Зоріна О.І., Зорін А.В. ПРОГНОЗУВАННЯ ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ | 108 |
| Карпов В.М. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ | 110 |
| Кисельов В.М. ЕКОНОМІЯ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ – ОСНОВА ПОКРАЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ | 111 |
| Кірюхіна О.Ю. ПРИНЦИПИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО І АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ | 113 |
| Колесников О.М. ВПЛИВ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ОТГУ НА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 115 |
| Котик В.О., Котик В.В. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ | 117 |
| Крихтіна Ю.О. ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ГОСПОДАРСТВА СИГНАЛІЗАЦІЇ І ЗВ'ЯЗКУ УКРЗАЛІЗНИЦІ | 119 |
| Кудрицька Н.В. СТРАХУВАННЯ ЯК МЕТОД ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ІНВЕСТИТОРІВ В РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 121 |
