

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.

КОНКУРЕНЦІЯ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Сучасні тенденції розвитку економічної системи в Україні призводять до більшої активізації конкуренції.

Конкуренція є основою ринкових процесів і може бути визначена як боротьба за прибуток. Як головний механізм ринкової економіки, вона поєднує всі елементи економічної системи, тобто поєднує дії всіх елементів ринкового механізму, пов'язуючи між собою всі господарюючі суб'єкти, що конкурують між собою, наприклад види транспорту загального користування, які утворюють ринок транспортних послуг.

Проте конкуренція для транспортних підприємств недостатньо освоєна та зрозуміла, оскільки не була властива плановій економіці. В умовах сучасного господарювання ринкова конкуренція виступає боротьбою за обмежений обсяг платоспроможного попиту споживачів, яка ведеться різними видами транспорту за рахунок освоєння ними нових, навіть не зовсім властивих основній діяльності, сегментах ринку. Конкуренція проявляється в боротьбі за більш вигідні фінансові результати виробництва й реалізації транспортних послуг, за більш високу якість благ і обслуговування споживачів, сприяючи прискоренню науково-технічного прогресу. Конкуренція постійно еволюціонує в напрямку більш повного задоволення індивідуальних і суспільних потреб економіки та населення.

Залізничний транспорт є галуззю господарства, у якій важливе значення має не тільки поліпшення економічних і фінансових результатів його роботи, але й вплив на результати роботи інших галузей господарства. Взаємодія залізничного транспорту з іншими галузями народного господарства розвивається в напрямку підвищення якості перевізного процесу, розширення переліку послуг, які надаються і, як наслідок, залучення додаткового обсягу перевезень. Таким чином, обсяг перевезень визначається як обсягом виробництва, так і якістю транспортного обслуговування, що особливо актуально в умовах конкуренції.

В умовах економіки ринкового типу концепція місії залізничного транспорту відбиває існуючу на ринку транспортних послуг можливість задоволення конкретного виду споживачів в умовах конкуренції. У зв'язку з цим, на першому плані повинно бути завдання досягнення й підвищення конкурентоспроможності галузі й продукції залізничного транспорту. Інструментом, що дозволяє вирішити це завдання, є розробка й реалізація конкурентної стратегії, яка визначає напрямки розвитку залізничного транспорту і його підприємств, а також досягнення довгострокового стійкого фінансового становища. Найважливішим фактором зниження транспортних витрат є розвиток конкуренції на залізничному транспорті в сфері перевезень вантажів, ремонту рухливого складу, перевезень і обслуговування пасажирів. Проте, специфіка діяльності залізничного транспорту України, обмежує конкуренцію в деяких видах діяльності. Тому, створення конкурентного середовища можливо, в основному, за рахунок розходжень в умовах доставки вантажів і пасажирів, пропонуваних різними перевізниками. Для цього, з метою завоювання більшої частини транспортного ринку необхідно розробляти конкурентну стратегію діяльності залізничного транспорту.

Конкурентна стратегія орієнтує будь-яке підприємство на потенційний ефект, тобто системні параметри, завдяки використанню яких підприємство може домогтися високих результатів. У більшості сучасних робіт поняття конкурентної стратегії трактується як сукупність і послідовність прийомів і правил, якими повинно керуватися підприємство, якщо його ціль складається в досягненні й підтримці конкурентоспроможності. У свою чергу, конкурентоспроможність підприємства – це його здатність витримати конкуренцію з боку суперників у даній галузі, що виражається в займаній підприємством конкурентної позиції. Конкурентоспроможність у сфері транспорту зв'язується з якістю, надійністю, стійкістю й ефективністю функціонування, ціновими параметрами для споживачів і контрагентів. Конкурентоспроможність транспортної продукції являє собою здатність витримати конкуренцію послуг замінників з погляду завоювання тієї частки ринку, що забезпечує сприятливу реалізацію

транспортної продукції й необхідне зростання доходів. Тому важливо співвіднести фактичні характеристики якості конкретного перевезення з тими ж характеристиками аналогічних перевезень, виконуваних конкурентами. Перспективними для підприємств залізничного транспорту варто вважати послуги, із всім спектром задоволення потреб покупців, які зміцнюють позиції залізничного транспорту на ринку й позитивно впливають на загальний економічний результат. При цьому значна увага повинна бути приділена питанням розробки концепції створення послуг ринкової новизни, що передбачає наступні етапи: підвищення якості роботи та удосконалювання цінової політики (застосування гнучкого тарифного регулювання).

Для успішного функціонування й розвитку в ринковому середовищі потрібен обґрунтований підхід до формування конкурентної стратегії. Конкурентний стратегічний успіх підприємства залежить від володіння тривалою й стійкою конкурентною перевагою. Формування й підтримка конкурентної переваги в умовах регулюючого впливу держави являє собою складний економічний процес, що зачіпає весь механізм діяльності підприємства, пов'язаний зі створенням, виробництвом і реалізацією продукції. Для підтримки конкурентних переваг необхідно: використання системного підходу при формуванні конкурентних переваг; збільшення кількості конкурентних переваг і їхніх джерел, що забезпечують стабільне функціонування підприємства.

Конкурентні стратегії впливають на рівень конкурентної боротьби та визначають величину конкурентних переваг. Відсутність яскраво вираженої диференціації в конкурентних перевагах підприємств приводить до зниження конкурентної боротьби й, отже, потреби в розробці й здійсненні ефективних конкурентних стратегій. У випадку, якщо підприємства мають значні розходження в конкурентних перевагах, підприємства, що не мають конкурентних переваг, змушені здійснювати енергійні заходи по досягненню рівня суперників. Підприємства що мають високі конкурентні переваги, повинні приймати ефективних заходів по їхньому збереженню. У даній ситуації й виникає проблема розробки й здійснення ефективних конкурентних стратегій, спрямованих на досягнення або збереження конкурентоспроможності.

Процес формування конкурентної стратегії на підприємствах залізничного транспорту може бути представлений у наступній послідовності: на першому етапі розробляється план розвитку підприємства в умовах відсутності конкурентів; на другому етапі збирається інформація про конкурентів і можливі впливи зовнішнього середовища; розробляється комплекс заходів щодо створення конкурентних переваг; на третьому етапі розробляється інтегральний план, що характеризується можливим накладенням плану розвинутого підприємства й плану впливу на конкурентів; на четвертому етапі виробляється оцінка ефективності конкурентної стратегії і визначаються параметри підприємства, що вимагають оптимізації.

Безсумнівно, що провідна роль у формуванні конкурентної стратегії на залізничному транспорті належить плану розвитку підприємства. Так, зокрема, інноваційний характер розвитку підприємств залізничного транспорту дозволяє в значній мірі підвищити його економічний потенціал і, у багатьох випадках, розширити сфери його діяльності.

В умовах економічної нестабільності, значного підприємницького ризику й обмеженості інвестиційних ресурсів, масштаби й темпи технічного переозброєння залізниць стримуються, через що знижуються його конкурентні позиції. На залізничному транспорті, також, як і в інших галузях, переважає механізм самофінансування інноваційної діяльності. Низьку активність інвестиційної діяльності можна пояснити недоліком власних засобів, а також високим рівнем вимог, пропонованим до інноваційних розробок. Конкурентна стратегія повинна орієнтуватися на внутрішньогалузеві області компетенції, на клієнта й на зовнішнє середовище, забезпечуючи суспільно корисний ефект. Причому в параметрах, яка закладаються в конкурентну стратегію на залізничному транспорті, що веде роль повинна приділятися інноваційної діяльності на підприємстві.

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 СОБИВАРТОСТІ 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