

Секція

« ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ »

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.М.Соболев

УДК 334.001.25

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО
КРИЗИСА НА РАБОТУ И
ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ
УКРЗАЛИЗНЫЦИ

Александрова Е. Ю., ассистент (УкрГАЗТ)

Грузовые перевозки - основа функционирования железнодорожного транспорта в Украине и основа всей транспортной системы государства. Доля железных дорог на сегодня в транзитных перевозках превышает 95%. Также грузовые перевозки - основа финансового благополучия Укрзалізничці и именно поэтому для обеспечения ее эффективного функционирования необходимо сохранять уровень доходов от перевозки грузов.

Экономический кризис весьма серьезно отразился на работе и финансовом состоянии Укрзалізничці. В целом экономика страны оказалась крайне чувствительной к влиянию кризиса. Так, объемы падения экономики Украины одни из самых высоких в мире. Говоря об макроэкономических показателях, рост реального валового внутреннего продукта (ВВП) Украины в 2008 году по отношению к предыдущему году составил лишь 2,1%, тогда как годом ранее этот показатель был равен 7,6%.

Украинские железные дороги исторически ориентированы на перевозку грузов сырьевых отраслей. Основу грузооборота железной дороги составляют грузы металлургии, химии, перевозка строительных материалов. По всем этим отраслям кризис ударил наиболее сильно. В результате падения производства в отраслях, удельный вес грузов которых в перевозке Укрзалізничці является наиболее весомым, сокращаются и объемы грузоперевозок - только в ноябре 2008 года они снизились до уровня 1998-1999 годов (наименьшего за всю историю существования Укрзалізничці). Если по результатам финансово-хозяйственной деятельности за 9 месяцев 2008 года (до начала кризиса) Укрзалізничці имела прибыль в размере 1,64 млрд. грн., то под влиянием падения объема грузоперевозок получила убыток в сумме 0,8 млрд. грн.

Эксперты считают, что потенциал для преодоления кризиса и обеспечения дальнейшего устойчивого развития у Укрзалізничці есть. Однако, в 2009 году успеха можно добиться, только концентрируя усилия на реализации антикризисных

мероприятий. Одно из главных заданий - обеспечение роста грузооборота железных дорог за счет расширения номенклатуры грузов. Так, увеличению грузопотока будет способствовать более активное сотрудничество железных дорог с грузопроизводителями, причем, как с теми, которые пользуются услугами железных дорог, так и с теми, которые используют для перевозок собственных грузов другие виды транспорта. Так же, можно пойти по опыту Российской Железной Дороги, которая намерена перевозить в высвободившихся полувагонах строительные грузы, что ориентировочно позволит ей сократить в 2009 году падение грузоперевозок до 5-7%. Однако, в отличие от российского строительного рынка, отечественный рынок находится в упадке, поэтому полагаться на ожидаемое замещение металлургических грузов строительными не приходится. Единственная надежда остается на реализацию крупных строительных проектов, приуроченных к ЕВРО-2012.

УДК 338.47:652.22

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО
ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЇВ
ДОЦІЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ
ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ

*Балака Є.І., к.е.н., професор,
Зорін А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

В теперішній час основним критерієм малодіяльності ділянок залізниць є вісім пар потягів за добу. Як відомо, під критерієм розуміється основна оцінка, що дає кількісну характеристику сутності явища.

Важко погодитись з тим, що діючий критерій об'єктивно показує ступінь ефективної експлуатації ділянки, бо:

- по-перше, цей показник має суто технічний характер, і не дає об'єктивної економічної оцінки доцільності використання залізничного транспорту на цій ділянці;

- по-друге, важко встановити обґрунтування цього критерію, відомо тільки, що він був прийнятий ще з радянських часів, тобто в умовах директивної планової економіки, в той час, коли всі управлінські рішення підпорядковувались тільки одній меті – забезпеченню ефективного функціонування всього народно-господарського комплексу. Інтереси окремих суб'єктів господарювання мали другорядне