

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

**ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА**



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІ Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(25.04 -26.04.2013)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ХІ Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIth International Scientific Conference
“THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS”**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
XI Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(25.04 - 26.04.2013)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
XI Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIth International Scientific Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2013

Проблеми адаптації підприємств залізничного транспорту до умов сьогодення

Диколенко О. Г., Громова О. В., УкрДАЗТ, м. Харків

З усіх видів транспорту на сьогоднішній день найбільш перспективним виступає залізничний транспорт, який є основною складовою транспортної системи та базовою галуззю економіки країни. Сьогодні залізничний транспорт України включає розгалужену мережу залізничних доріг, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу. Підприємства залізничного транспорту відіграють важливу роль у переміщенні вантажів та пасажирів. Однак на ряду зі значущістю галузі для транспортної системи України, вона має безліч проблем. Так, основні фонди залізниць значно зношені. Експлуатація фізично застарілого рухомого складу призвела до підвищення вартості ремонтних робіт і зниження якості та безпеки перевезень.

Слід зазначити, що рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні.

Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Виходячи з того, що власні ресурси залізниць невпинно знижуються, а можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування інвестицій. Найбільш перспективними джерелами інвестиційних вливань у галузь можуть бути кошти вітчизняних та іноземних інвесторів.

Проте, щоб активізувати інвестиційні процеси у галузі, необхідно вирішити низку серйозних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ускладнюються. Найосновнішими з них є неринковий характер функціонування підприємств залізничного транспорту, недосконалі структура та система управління галуззю.

Міжнародним співтовариством Україну признано країною з ринковою економікою, проте у цьому середовищі на її залізницях, як і раніше, відсутні умови для розвитку ринкових відносин – конкуренція та прозорість на ринку перевезень. В результаті не вдається забезпечити достатній рівень інвестицій у галузь, без чого неможливий її подальший розвиток.

Отже, ситуація, яка склалася на залізничному транспорті, диктує необхідність прийняття конкретних кроків щодо адаптації галузі до сучасних ринкових умов. У наш час вихід підприємства з кризового стану відбувається внаслідок проведення його реструктуризації (реформування). Причому спочатку діяти доводиться в несприятливому зовнішньому середовищі, докладаючи інерцію й відвертий супротив. Як відомо, підприємницька діяльність – це діяльність ініціативна, інноваційна й у певній мірі ризикована, у якій підприємство робить нестандартні кроки, змінює використання своїх ресурсів, засвоює нові ніші ринку, проводить диверсифікацію виробництва й капіталу.

Сьогодні виділяють два основних види адаптації підприємств – це пасивна та активна адаптація.

Пасивну адаптацію характеризують такі заходи, як:

- скорочення витрат та споживання ресурсів шляхом згортання виробництва та підтримання його на низькому рівні;
- зниження технологічного рівня виробництва внаслідок примітивності готової продукції;
- скорочення працюючих, і зарплати, застосування системи прихованого безробіття;
- орієнтація отримання субсидій і дотацій, висновок невігідних і стратегічно невиправданих договорів із іноземними партнерами.

Активна адаптація супроводжується такими діями:

- пошуку нових ринкових ніш, відновлення асортименту продукції, активна маркетингова діяльність;
- зниження витрат за матеріали, комплектуючі вироби і енергоносії шляхом ретельного обліку витрачених ресурсів;
- підвищення відповідальності працівників;
- впровадження раціональних технологій та зниження відходів;
- продаж зайвого устаткування, здача майна у найом;
- проведення робіт зі скорочення дебіторської та кредиторської заборгованості;
- пошук нових способів зовнішньої взаємодії, налагодження партнерських відносин із постачальниками сировини й матеріалів, споживачами продукції;
- скорочення витрат на управління шляхом впровадження прогресивних організаційних структур та інформаційних технологій.

Для успішної адаптації організація повинна аналізувати досвід інших країн, які пройшли цей шлях та брати на озброєння всі позитивні зміни та досягнення.

Таким чином, для відповідності залізничного транспорту України вимогам сьогодення, на нашу думку, необхідно взяти курс на активну адаптацію та проводити активні заходи по підвищенню кваліфікації робітників залізниць, впровадженню новітніх технологій та пошуку нових партнерів у зовнішньому середовищі.

До питання про процесуальні форми реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту в Україні	86
<i>Семчик О. В., Головне управління майновими та земельними ресурсами Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця»</i>	
До проблем оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо.....	88
<i>Таранець О. І., Таранець Є. І., Веклинець В. І., ДНУЗТ</i>	
Концептуальна сутність розвитку транспортної системи України.....	89
<i>Творонович В. І., ДЕГУТ</i>	
Напрями діяльності будівельно-монтажного експлуатаційного управління залізниці	90
<i>Топоркова О. А., Шрубковська В. С., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до економічної оцінки інвестиційної привабливості послуг ділової авіації	91
<i>Хлопіна-Квіч О. І., НАУ</i>	
Проблеми використання інноваційного потенціалу залізничної галузі України	92
<i>Христофор О. В., ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України»</i>	
Дослідження показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг	94
<i>Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення державного регулювання тарифів на залізничні перевезення	96
<i>Чернова Н. С., ДІТ</i>	
Секція 3	97
Концептуальний підхід к реформуванню деповской бази для ремонту грузових вагонів в сучасних ринкових умовах.....	98
<i>Булгакова Ю. В., ДНУЖТ</i>	
Тенденції інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі України	100
<i>Глушенко Т. М., УкрДАЗТ</i>	
Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури.....	101
<i>Дикань В. В., УкрДАЗТ</i>	
Проблеми адаптації підприємств залізничного транспорту до умов сьогодення	102
<i>Диколенко О. Г., Громова О. В., УкрДАЗТ</i>	
Основні напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування	104
<i>Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Підвищення ефективності інвестиційно-інноваційної діяльності як передумова сталого розвитку залізничного транспорту України	105
<i>Лакуста Г. Г., УкрДАЗТ</i>	
Використання системного підходу до управління нерухомістю залізничного транспорту ...	106
<i>Масалигіна В. В., Крихітіна Н. М., УкрДАЗТ</i>	
Функціонування підприємств колійної інфраструктури в умовах гармонізації організаційно-економічної механізми господарювання	108
<i>Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Формування кадрової політики Укрзалізниці на основі Стратегії державної кадрової політики України	110
<i>Назаренко І. Л., УкрДАЗТ</i>	
Особливості формування майнового комплексу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	111
<i>Потетюєва М. В., управління аналітично-методологічного забезпечення Головного управління майнових та земельних ресурсів Укрзалізниці</i>	
Щодо темпів реформування залізниць України	112
<i>Тесленко Т. В., ДНУЗТ</i>	