

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.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАСЧЕТА НЕКОТОРЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ

1. Неравномерность перевозок на железных дорогах наблюдается по направлениям и во времени. Особенно значительная неравномерность по направлениям характерна для грузовых перевозок, а во времени – и для грузовых и для пассажирских. Обычно в одном направлении поток грузов больше, чем в другом. По отдельным наименованиям грузов образуются перевозки только в одном направлении от мест добычи сырья, производства продукции к местам потребления, накопления и распределения. При этом наблюдается неравномерность не только самих потоков грузов, но и неравномерность поездного движения, связанного с регулированием порожних вагонов. Направление с большим потоком грузов называют груженым или прямым, с меньшим – порожним или обратным. Неравномерность перевозок во времени наблюдается внутри суток, по дням, месяцам и кварталам года.

2. Неравномерность грузовых перевозок по направлениям наблюдается на всех участках железных дорог по указанным выше основным причинам. С другой стороны это связано также с концентрацией грузовой работы на крупных станциях, которые выполняют большую часть погрузки и выгрузки грузов на сети дорог.

Неравномерность пассажирских перевозок по направлениям связана так же с неравномерностью перевозок во времени: в начале лета большой поток пассажиров следует в места расположения курортных и баз отдыха, а со второй половины августа этот поток следует в обратном направлении. В пригородном пассажирском сообщении, неравномерность по направлениям наблюдается ежедневно, из-за потоков пассажиров в утренние часы к промышленным центрам, а после окончания рабочего времени – в обратном направлении.

3. В экономике транспорта характеризуются показатели неравномерности перевозок, ее особенности, порядок расчета и использования их в планировании перевозок на железнодорожном транспорте. Рассматриваются возможности уменьшения неравномерности перевозок в целом, для регионов, по направлениям и периодом времени. Указываются последствия неравномерности перевозок: необходимо иметь резервы пропускной способности на железных дорогах, запас локомотивов и вагонов, содержание дополнительного штата работников, трудность пропуска поездов в месяцы увеличения размеров перевозок и движения.

4. Показателем неравномерности перевозок по направлениям принято считать «коэффициентом обратности» или неравномерности перевозок. Он рассчитывается отношением количества перевезенных грузов в порожнем направлении к количеству перевезенных грузов в груженом направлении в долях единицы или в процентах после умножения на сто. Пределы его изменения от нуля до единицы при равенстве объемов перевозок различных грузов. Для отдельных грузов он может быть равен нулю.

5. Показатели неравномерности перевозок во времени на железнодорожном транспорте характеризуется в основном «коэффициентом неравномерности во времени», который рассчитывается отношением объема перевозок за месяц их максимума на среднемесячный размер перевозок в тоннах или пассажирах. Величина этого коэффициента всегда больше единицы. В то же время на железных дорогах имеет место значительная внутримесячная неравномерность, которая может быть охарактеризована подобным коэффициентом на основе дневных или декадных объемов перевозок.

6. Анализ порядка расчета коэффициентов неравномерности перевозок и рекомендаций теории статистики по вопросам, в том числе, характеристики сезонных или временных колебаний перевозочной работы позволяет рекомендовать совершенствовать порядок расчета показателей неравномерности перевозок и уточнения их названия. При этом

основное правило расчета этих коэффициентов остается неизменным: результат получают делением сравниваемой величины с базой сравнения, которой являются размеры перевозок соответствующего вида.

7. По нашему мнению показатель «коэффициент обратности» необходимо использовать для характеристики соотношения объемов перевозок по направлениям и косвенно – для оценки неравномерности перевозок. Неравномерность же перевозок необходимо характеризовать действительным «коэффициентом неравномерности перевозок», который предлагается рассчитывать как разность между единицей и «коэффициентом обратности», или как отношение разности между объемами перевозок по направлениям. При этом величина указанной разности определяет значение, которое показывает насколько объем перевозок в порожнем направлении меньше объема перевозок в груженом направлении.

8. На основании «коэффициента обратности» и действительного «коэффициента неравномерности по направлениям» можно рассчитывать «коэффициент порожнего пробега грузовых вагонов» – один из показателей использования вагонов. Для этого необходимо исходить из того, что пробег вагонов в порожнем направлении, равный пробегу груженых вагонов прямого направления, состоит из двух частей, которые составляют единицу: «коэффициента обратности» и действительного «коэффициента неравномерности перевозок». Если принять размер перевозок в прямом направлении также за единицу, то общий поток грузов и пробег вагонов составят две единицы. Тогда «коэффициент порожнего пробега грузового вагона» к общему пробегу рассчитывается делением «коэффициента неравномерности» на две единицы, а «коэффициент порожнего пробега грузового вагона» к груженому пробегу составит величину, равную отношению «коэффициента неравномерности» к величине большей единицы на значение «коэффициента обратности».

9. «Коэффициент неравномерности перевозок во времени» для любого временного периода рекомендуется рассчитывать как отношение величины фактического объема перевозок за более длительный период (декаду, месяц, квартал, год) к величине максимально-возможного объема перевозок более длительного периода. При этом максимально-возможный объем перевозок необходимо определять умножением максимально-осуществленного объема перевозок за один составляющий временной элемент времени на количество их в более длительном периоде. Например, коэффициент перевозок за месяц будет рассчитан делением месячного объема перевозок (нарастающий итог по дням месяца) на величину, равную произведению количества дней в рассматриваемом месяце на максимальный объем перевозок за один из дней месяца.

10. Предлагаемый порядок уточнения расчетных значений коэффициентов неравномерности перевозок по направлениям и во времени позволяет характеризовать действительную суть рассматриваемых явлений, то есть устанавливать соответствие между названием и величиной коэффициента. В то же время значения коэффициентов неравномерности перевозок во времени будут изменяться в пределах от нуля до единицы точно так же, как и значения коэффициентов неравномерности по направлениям.

11. Предложенный порядок уточнения способов расчета и названий относительных показателей экономики перевозок в полной мере относится и к показателям статистики перевозок грузов и пассажиров на железнодорожном транспорте. Он полезен как практическим работникам планово-экономических, финансово-экономических и статистических подразделений транспорта, так и научным работникам, студентам и преподавателям транспортных учебных заведений, аспирантам экономических специальностей ВУЗов. Он также позволит более правильно характеризовать особенности перевозок по участкам железных дорог, направлениям перемещения потоков грузов по отдельным регионам, экономическим и административным районам страны.

Устинович Н. В. СТВОРЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНО-КОМЕРЦІЙНИХ ЦЕНТРІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ – ЕФЕКТИВНИЙ КРОК ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	43
Череватенко О. М. РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЯК ПЕРЕДУМОВА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	45
Чеховська М. М. ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ВЕРТИКАЛЬНО-ІНТЕГРОВАНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ	46
Якименко Н. В. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ ДЕРЖАВ СНД В ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	48

Секція 2 "ЕКОНОМІКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"

Андреев В. Г., Свичкарь О. В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАСЧЕТА НЕКОТОРЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ	51
Боровик Ю. Т. ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РИНКОВИХ УМОВАХ	53
Васильєв О. Л. ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ З НАДАННЯ НИТОК ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ	55
Волохов В. А. ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ	57
Гайдук Н. О. ВПЛИВ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	58
Ейтугіс Д. Г. СТРАТЕГІЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ.....	59
Ёлкин Д. Г. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПРЕОДОЛЕНИЮ УБЫТОЧНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	61
Калабухін Ю. Є. МЕТОДОЛОГІЯ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНОГО ОБҐРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ ОНОВЛЕННЯ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ НА ОСНОВІ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ	62
Каламбет С. В., Воропай В. А. ОЦІНКА ВИТРАТ НА ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	63
Калініна Н. М. ЦІНОВА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	64
Карась О. О. ДІАЛЕКТИЧНИЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМИ СУБСИДУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	66
Колесников А. В. ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	67
Ломтєва І. М. УДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ.....	68
Лук'янова О. М. ЛІЗИНГ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	69
Мельянцова Ю. П. СУЧАСНИЙ СТАН МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВЕЛИКИХ МІСТ ..	72
Мирошниченко Ю. В. ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ВІД ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	73
Мозолевиц Г. Я., Петросенко О. І. РОЗПОДІЛЕННЯ СФЕР ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖ ВИРОБНИЦТВАМИ, РОЗТАШОВАНИМИ НА ЛІНІЇ	75
Моцна І. В. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	77
Найдьонова М. В. РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ	80