

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

**ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

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

**СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ**



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ІХ Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(22.04 -23.04.2010)**

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

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

**Дніпропетровськ
2010**

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ

НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО
«УКРТРАНСАКАД»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ІХ Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(22.04 - 23.04.2010)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ІХ Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

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

Дніпропетровськ
2010

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей ІХ Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2010 р. –238 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих учбових закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	В. І. Романко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.е.н., проф.	Ю. Ф. Кулаєв
Д.е.н., проф.	С. В. Каламбет
Д.е.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц.	В. І. Копитко
Д.е.н., доц.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., доц.	Т. І. Власова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України „Укрзалізниця”, Східного наукового центру Транспортної академії України та Науково-виробничого підприємства «Укртранскад».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2010 р.

Альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів

Гайдук Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Аналіз вікової структури парку пасажирських вагонів показує, що на кінець 2009 року 44 % вагонів майже вичерпали свій термін корисного використання (28 років). Проте вони не виключаються із експлуатації оскільки для формування повнокласних поїздів вагонів не вистачає. Це змушує Укрзалізницю шукати альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів. До них можна віднести:

1. Капітально відновлюваний ремонт;
2. Капітальний ремонт пасажирських вагонів з подовженням терміну служби;
3. Придбання нових вагонів;
4. Фінансовий лізинг;
5. Нові методи організації руху пасажирських поїздів;
6. Використання вагонів інших приватних операторів;
7. Тимчасова передача окремих напрямів руху іншим країнам.

Для обслуговування пасажирських вагонів плановими видами ремонту Укрзалізниця має 19 вагонних депо, які виконують деповський, капітальний 1-го, 2-го об'єму та капітально-відновлювальний ремонти. На всі види ремонту пасажирських вагонів у 2009 році Укрзалізниця витратила близько 440 млн. грн. При цьому середня собівартість ремонту склала біля 60 тис. грн., що значно нижче вартості пасажирського вагону, яка сягає 8500 тис. грн.

Проте Укрзалізниці необхідні не лише відремонтовані вагони, саме тому одночасно із проведенням ремонту необхідно купувати і нові. У 2008 році Укрзалізниця придбала 179 нових пасажирських вагонів власним коштом, у тому числі на умовах фінансового лізингу 88 одиниць. Лізинг – це сучасний ефективний спосіб фінансування транспортних засобів. Суть його полягає в довгостроковій оренді пасажирського вагону з правом викупу в кінці терміну лізингу. Лізинг в світовій економіці займає друге місце за об'ємами інвестицій банківського кредиту, тому що він є одним із найбільш прогресивних методів матеріально-технічного виробництва і відкриває користувачам широкий доступ до передової техніки та технологій. У 2009 році, на відміну від минулого року, не було куплено жодного вагону, що пояснюється браком коштів у зв'язку зі світовою фінансово-економічною кризою.

Не дивлячись на те, що статтею 10 Закону України Про залізничний транспорт передбачено придбання нового рухомого складу за кошти державного бюджету, Укрзалізниця купує нові вагони переважно за власні кошти. За останні 9 років було придбано 528 нових вагонів на суму 2890 млн. грн. При цьому через кілька років вичерпають свій ресурс (з врахуванням подовження терміну експлуатації) майже 3000 пасажирських вагонів. Такий факт може привести до катастрофічних наслідків, оскільки залучити кошти для покупки такої кількості вагонів в умовах кризи не можливо. Саме тому зараз пропонується багато варіантів ефективного використання рухомого складу. Наприклад, впровадження денно-нічних поїздів на основних напрямках руху та кільцювання рухомого складу на два та три напрямки. Проте це лише частково вирішить проблему дефіциту пасажирських вагонів.

Проблеми взаємодії залізниці та підприємств металургійної промисловості в умовах фінансової кризи	26
<i>Белікова Т. М., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Структуризация технико-экономической проблемы обоснования оптимального уровня качества продукции.....	27
<i>Бугаева Е. В., УО «БелГУТ»</i>	
Необхідність проведення досліджень стосовно визначення собівартості пасажирських перевезень	28
<i>Булгакова Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Управління персоналом на залізниці за принципами соціально-економічного паритету	29
<i>Василюк С. В., Південно-Західна залізниця</i>	
Структуризация процесу прийняття авіакомпанією цінових рішень	30
<i>Висоцька М.</i>	
Умови формування потенціалу авіаційно-ремонтних підприємств	31
<i>Вовк О. М., НАУ</i>	
Застосування маркетингового підходу при плануванні обсягів вантажних залізничних перевезень	32
<i>Волохов В. А., Васильєв О. Л., УкрДАЗТ</i>	
Транспортна мобільність населення та її вплив на прогнозування пасажирських потоків.....	33
<i>Гайдук Н. О., ДНУЗТ</i>	
Альтернативні варіанти оновлення парку пасажирських вагонів.....	34
<i>Гайдук Н. О., ДНУЗТ</i>	
Организационно-экономическое управление инновационными проектами на предприятиях железнодорожного транспорта	35
<i>Гайдук А. Ю., УкрГАЗТ</i>	
Прогнозирование фонда оплаты труда рельсосварочного поезда по основным производственным фондам и объему производимой продукции	36
<i>Герасименко П. В., ПГУПС</i>	
Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту	37
<i>Глушенко Т. М., УкрДАЗТ</i>	
Подходы к решению проблем по сокращению сроков расчетов за пассажирские перевозки в международном железнодорожном сообщении	38
<i>Гненный Н. В., Гненный О. Н., Привалова Л. В., ДНУЖТ, Внукова С. М., РЦП УЗ</i>	
Система финансовой ответственности в расчетах за международные перевозки	39
<i>Гненный Н. В., Тесленко Т. В., ДНУЖТ</i>	
Определение цены лицензии на производство продукции.....	40
<i>Гненный Н. В., Гненный О. Н., ДНУЖТ</i>	
Методические аспекты формирования системы обучения работников железнодорожного пассажирского комплекса	41
<i>Громова Е. В., УкрГАЗТ</i>	
Сравнение экономических показателей вагонов-платформ для крупнотоннажных контейнеров различных типов	42
<i>Гуржи Н. Л., ООО «ГСКБВ»</i>	
Інтелектуальна система формування технологічних довідок про експлуатаційні та фінансові показники залізниці	43
<i>Домків І. М., ДНУЗТ</i>	
Підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах подолання економічної кризи.....	44
<i>Дейнека О. Г., Божок А. Р., УкрДАЗТ</i>	