

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ  
АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



Тезисы докладов

67 Международной научно-практической  
конференции

“ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА”

Тези доповідей

67 Міжнародної науково-практичної конференції  
“ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ”

Abstracts

of the 67 International Conference  
“THE ISSUES AND PROSPECTS OF RAILWAY  
TRANSPORT DEVELOPMENT”

67

Днепропетровск  
2007

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ**

**67 Міжнародної науково-практичної конференції  
«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ»  
(24.05 - 25.05.2007)**

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ**

**67 Международной научно-практической конференции  
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»**

**ABSTRACTS**

**of the 67 International Conference  
«The Issues and Prospects of Railway Transport Development»**

Днепропетровск  
2007

УДК 656.2

Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции. – Д.: ДИИТ, 2007. – 374 с.

В сборнике представлены тезисы докладов 67 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта», которая состоялась 24-25 мая 2007 г. в Днепропетровском национальном университете железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна. Рассмотрены вопросы, посвященные решению задач, стоящих перед железнодорожной отраслью на современном этапе.

Сборник предназначен для научно-технических работников железных дорог, предприятий транспорта, научных организаций, преподавателей и ученых высших учебных заведений, аспирантов и студентов.

### **РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ**

д.т.н., профессор Мямлин С. В. – председатель

д.т.н., профессор Блохин Е. П.

д.т.н., профессор Бобровский В. И.

д.т.н., профессор Боднарь Б. Е.

д.т.н., профессор Вакуленко И. А.

д.т.н., профессор Гетьман Г. К.

д.э.н., профессор Каламбет С. В.

к.и.н., доцент Ковтун В. В.

д.т.н., профессор Петренко В. Д.

д.т.н., профессор Рыбкин В. В.

к.х.н., доцент Ярышкина Л. А.

Миргородская А. И. – ответственный секретарь

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДИИТ

Тезисы докладов печатаются на языке оригинала в редакции авторов.

Найважливішою відзнакою вартості від інших показників є можливість її застосування для урахування інтересів зацікавлених сторін. Це обумовлено тим, що вимоги кожної із сторін підлягають вартісній оцінці. Так, наприклад, дисконтована вартість дивідендів відображає вимоги акціонерів, а дисконтова на вартість податкових відрахувань – вимоги держави. Таке збалансування інтересів є важливою умовою досягнення економічної та соціальної стабільності при управлінні компанією та її інвестиційною діяльністю.

Досвід багатьох розвинутих країн світу свідчить, що забезпечення довгострокового та сталого розвитку компанії, залежить від досягнення єдиної мети - максимізації її вартості. Тобто, управління діяльністю компанії являє собою управління вартістю з ціллю як найбільшого зростання цієї вартості на далеку перспективу.

Більш того, орієнтація управління компанією на зростання її вартості, породжує нові проблеми, які слід вирішувати при реструктуризації в галузі: реорганізації управлінського обліку, систем калькулювання собівартості перевезень, контролю за витратами залізниць, бюджетування діяльності компанії.

### **Шляхи підвищення ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Куделя В. І.

УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Розвиток науки у сфері соціально-економічних перетворень має багатовікову історію. У ній сформувався цілий ряд напрямків, безліч наукових шкіл різноманітних течій. Разом з тим, сучасний етап розвитку соціально-економічних відносин є винятково відповідальним. Наука осмислює досвід соціально-економічного розвитку суспільства, а також розвитку окремих галузей економіки.

Транспортно-дорожній комплекс України – один із найважливіших секторів соціально-економічної системи країни, який забезпечує потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях, цілісність економічного простору держави, відіграє вагомую роль у розвитку зовнішньоторговельних зв'язків з іншими країнами, зміцненні обороноздатності країни.

Транспорт є невід'ємною частиною зовнішньоекономічної діяльності держави. Характерною ознакою сучасності є широкомасштабне зростання міждержавних та міжконтинентальних перевезень, що обумовлено інтенсивним розвитком торговельно-економічних відносин між країнами, станом світової економічної кон'юнктури, підвищенням життєвого рівня населення.

Одним із основних напрямків підвищення ефективності роботи транспорту є зниження собівартості перевезень і, як наслідок, зниження транспортної складової в ціні продукції.

Собівартість перевезень є комплексним економічним показником. Зниження собівартості перевезень свідчить про скорочення витрат фінансових, трудових, матеріальних, паливно-енергетичних ресурсів.

Зниження витрат транспорту - це одна з найважливіших сучасних економічних проблем. Зазначеною проблемою займалось багато вчених протягом останніх 156 років.

Встановлено, що першим науковим відкриттям у сфері дослідження експлуатаційних витрат (транспортних витрат) є виділення постійної частини цих витрат. Дослідженням доведено, що у 1866 році вони були розділені на залежні й незалежні від розмірів руху. Протягом понад тридцяти років вчені редагували залежну й незалежну частини собівартості і в 1908 році виникла необхідність перегляду постійної частини експлуатаційних витрат, що знаходить своє продовження і в сучасних дослідженнях. На початковому етапі



постійні витрати склали 10 % від усіх витрат. До кінця 50-х років ХХ-го століття залежні від обсягу перевезень витрати склали 56 %, а незалежні 44 %. Нині співвідношення залежних і незалежних витрат складає відповідно 35 і 65 %. Дослідженням встановлено, що вчені як раніш так і сьогодні займаються цією проблемою з однією метою - зменшити співвідношення залежної і незалежної частин собівартості на користь першої.

Управління витратами являє собою складний процес розробки та реалізації управлінських впливів, заснованих на використанні об'єктивних економічних законів, щодо формування та регулювання витрат підприємства у відповідності з його стратегічними та поточними цілями.

Встановлено, що для забезпечення зниження витрат необхідно використовувати стратегію низьких витрат, підвищувати обсяг перевезень та продуктивність праці, впроваджувати нову техніку та технології, комплексну механізацію і автоматизацію виробничих процесів, проводити політику реструктуризації на залізничному транспорті і залучати інвестиції на взаємовигідних умовах, розглянути пропозиції щодо можливості акціонування залізничного транспорту України.

### ОСНОВНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Логвиненко А. В.

ДІТ, м. Дніпропетровськ, Україна

Необхідність реформування залізничного транспорту викликана низьким рівнем рентабельності її діяльності.

Зниження обсягу перевезень і пасажирообороту та низький рівень тарифів на перевезення пасажирів призвело до отримання залізницями значних збитків. Ліквідація збитковості та підвищення рівня рентабельності залізниць вимагає необхідності реалізації низки кардинальних заходів, пов'язаних перш за все із вдосконаленням структури та механізму управління залізничним транспортом. Державна підтримка процесу реформування залізничним транспортом є важливою передумовою його здійснення.

Для ефективного реформування залізничного транспорту основними умовами є:

1. Збереження залізниць у державній власності;
2. Забезпечення функціонування і розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, що потребує високого рівня централізованого управління та можливості концентрації і розпорядження матеріальними та фінансовими ресурсами;
3. Послідовність проведення реформ;
4. Адаптація до ринкових умов господарювання;
5. Підвищення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості галузі;
6. Оптимізація принципів управління залізничним транспортом та організаційно-правової форми господарювання з європейським законодавством;

Реформування галузі доцільно проводити за такими напрямками:

1. Припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
  2. Надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів;
- Питання подальшої ринкової трансформації галузі вирішуються на другому етапі реформи.

1. Здійснюється організаційне розмежування природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентних видів діяльності залізниць, шляхом виділення з них у безпосереднє підпорядкування Компанії структурних підрозділів, що виконують вантажні та