

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.

марганцевої – на 65,4 %. Однією з причин цього є погіршення результатів роботи базових галузей індустрії області, а також підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення.

Основними проблемами розвитку залізничної галузі в межах області є: відсутність дієвих важелів взаємодії залізниць і регіону, недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам, недостатня ефективність використання геополітичного положення та можливостей її транспортних комунікацій, низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки, незадовільне фінансове становище підприємств, малі обсяги інвестицій у техніко-технологічну модернізацію та розвиток галузі, недосконалість організаційної структури та системи управління, недостатня компенсація підприємствам транспорту втрат доходів від пільгових перевезень населення, відсутність державної підтримки в оновленні рухомого складу транспорту тощо.

Розв'язання встановлених проблем матиме важливе значення не тільки для транспортної галузі, а й регіону та країни в цілому, ефективного функціонування їх виробничих та соціальних сфер, що значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. З цією метою необхідна розробка і реалізація комплексу заходів щодо подолання негативних явищ та тенденцій в основі якого повинен знаходитись, перш за все, чіткий дієздатний механізм взаємодії залізниць і регіону, який повинен являти собою систему організаційних і економічних заходів, підпорядкованих меті і стимулам, які дають можливість в процесі співробітництва спрямувати розвиток продуктивних сил регіонів на підвищення ефективності їх функціонування, рівня використання та задоволення потреб споживача транспортної продукції. Впровадження механізму дозволить сформувати раціональну структуру послуг в залізничній галузі, надасть імпульс розвитку більш сприятливим для регіону виробництвам з врахуванням пропорційності і збалансованості розвитку регіональних господарських комплексів та забезпечити поступове зростання вимог і потреб споживачів.

РЕФОРМИРОВАНИЕ – НЕОБХОДИМЫЙ ЭТАП ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Челядинова Н. Г.
УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

Всем известно ключевое значение железных дорог для экономики Украины. На них приходится более половины отечественного грузооборота, так как железнодорожный транспорт является наиболее стабильным по сравнению с остальными видами транспорта (за исключением трубопроводного). Однако, в последние годы потребности экономики и населения Украины в перевозках возросли, возникли серьезные проблемы,

которые обусловили необходимость разработки и принятия Программы реформирования железнодорожного транспорта Украины. К таким проблемам, в частности, относятся следующие:

- прогрессирующее старение основных фондов. Общая степень их износа составляет 56%, в том числе активной части – 68%. Требуется существенной модернизации инфраструктура железных дорог. Протяженность путей с просроченными сроками ремонта достигла 30%, вследствие чего ограничивается скорость движения поездов, возникает реальная угроза безопасности перевозок пассажиров, возможности возникновения техногенных катастроф;

- несовершенная законодательная база для привлечения инвестиций;

- рост цен на продукцию, которую потребляет железнодорожный транспорт, опережает темпы изменения тарифов на перевозки;

- необхідність підвищення якості перевозок;
- відсутність дійсних механізмів компенсації збитків при наданні об'єктивних послуг. Збитки від пасажирських перевозок становлять більше 2 млрд.грн., що значно обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту.

В ході реформування планується здійснити широкий комплекс заходів з покращення екологічного стану, безпеки перевозок, енергозбереження, які повинні бути відображені в окремих програмах.

Крім внутрішніх проблем, які повинні бути вирішені в ході реформування, необхідно вивести рівень розвитку українських залізничних доріг до рівня залізничних доріг країн ЄС РФ, які в даний час знаходяться на різних стадіях процесу реформування, однак суттєво опережають залізничні доріги України.

Для забезпечення стабільної і безперебійної роботи залізничного транспорту, а також для можливості контролю і регулювання, розроблених в Програмі дій дуже важливо проводити реформування в строгой послідовності з розробленими етапами.

1 етап – корпоратизація;

2 етап – реструктуризація;

3 етап – розвиток конкурентного ринку залізничних перевозок.

Виконання реформування галузі залізничного транспорту забезпечить її подальше розвиток і підвищить ефективність роботи і системи управління галузі.

Відкриються нові перспективи для розвитку конкурентного ринку залізничних перевозок. Будуть працювати нові підприємства по перевезенні вантажів і пасажирів різних форм власності, а також допоміжні підприємства залізничного транспорту.

Реформа підвищить інвестиційну привабливість національних залізничних доріг для приватного і іноземного капіталу, відкриються нові можливості в формуванні додаткових власних джерел інвестицій за рахунок реструктуризації активів.

Виконання реформи дозволить отримати і загальногосподарський ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування, експорту транспортних послуг по європейським стандартам.

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЯК ОДИН З ФАКТОРІВ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

Шевченко І. В.

Одеський Національний університет ім. І.І. Мечнікова

Розвиток в Україні ринкових відносин між виробниками та споживачами знайшов відображення не тільки в істотному зменшенні перевезень вантажів усіма видами транспорту, а й у появі тенденції до скорочення потреб у перевезеннях вантажів транспортом загального користування. Можливо, це пов'язано з особливостями перехідного періоду в економіці країни, який характеризується загальним спадом виробництва. Важливою абсолютною характеристикою транспортної системи, як і будь-якої системи, є її цілісність (емерджентність), що проявляється в наявності у цілого якісно нових властивостей, відсутніх як у його частин, так і у їх механічній сукупності.

Найважливішою формою і одночасно новим етапом інтернаціоналізації господарського життя є економічна глобалізація. У результаті глобалізації світ знаходить межі цілісності в планетарному масштабі. В результаті, прискорилися міжнародний рух товарів і послуг, передача технологій виробництва. Це особливо важливе в умовах зростаючої