

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

КИЇВДІПРОТРАНС

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІІІ Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(23.04 - 24.04.2015)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ХІІІ Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIIIth International Scientific and Practical Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2015

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р., 212 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.	Т. В. Полішко
Д.е.н., проф.	О. М. Гненний
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., проф.	В. І. Копитко
Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
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».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2015 р.

Забезпеченням якості функціонування залізничного транспорту

Токмакова І. В., Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

Складна фінансово-економічна ситуація, в якій опинилася наша держава, серйозно вплинула на показники господарської діяльності залізничного транспорту. Так, доходи у 2014 р., порівняно з 2013 р. зменшилися на 4,1 % – до 50,1 млрд грн. Надходження від перевезень залізничним транспортом за цей період становили 43,1 млрд грн, що на 2,6 % менше за показник 2013 р. Вантажопереvezення зменшилися на 12,1 %, порівняно з 2013 р., і становлять трохи більше 390 млн т вантажів, причому обсяг транзиту зменшився на 14 %. Українські залізниці стали менше возити пасажирів: у 2014 р. їх було лише 440,1 млн, що майже на 9 % менше порівняно з 2013 р.

Суттєвою причиною критичного стану українських залізниць є і те, що в галузі своєчасно не проведені структурні реформи. Як наслідок – залізнична галузь працює за старими принципами, які не відповідають сучасними світовим тенденціями організації роботи залізничного транспорту, роблять її функціонування неефективним та ускладнюють подальший розвиток, стримуючи надходження в галузь інвестицій, унеможливають співробітництво з приватними компаніями.

Слід зазначити, що концепції реформування залізничної галузі України розроблялися починаючи з 2004 р., і були прийняті державні та галузеві програми, у тому числі Держпрограма реформування залізничного транспорту на 2009–2015 роки, мета якої формування раціональної для економіки держави і населення системи функціонування, організації та розвитку залізничного транспорту шляхом створення нормативно-правових основ щодо впровадження у галузі інвестиційно-інноваційної моделі розвитку, здатної забезпечити ефективне функціонування підприємств в умовах ринкової економіки та надавати комплексні транспортно-експедиційні послуги на рівні європейських стандартів.

Зважаючи на високі цілі програмних документів з реформування залізничного транспорту, практичні кроки трансформацій не реалізовано. Крім того, на думку експертів, ефективність програми реформування є декларативною, оскільки вона спрямована на консервацію існуючого стану галузі з проведенням косметичних заходів та перерозподілом контролю й фінансів.

З огляду на зазначене вкрай важливо розробити дієві механізми та інструменти реформування залізничного транспорту, які забезпечать якісне функціонування галузі, зокрема дозволять винайти ефективну форму співпраці Укрзалізниці та приватного капіталу, держави, участі громад та забезпечить приплив інвестицій, оновлення основних фондів, перевезення пасажирів на збиткових маршрутах, утримання вокзалів і станцій.

Вважаємо, що основою трансформаційних процесів та стійкого розвитку вітчизняного залізничного транспорту має стати механізм постійного підвищення якості функціонування підприємств залізничного транспорту, під яким слід розуміти сукупність орієнтирів, напрямків, завдань та інструментів формування таких властивостей і характеристик внутрішніх та зовнішніх бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту, котрі дозволяють задовольняти потреби зацікавлених сторін, в першу чергу, щодо якості перевезень та якості трудового життя.

Успішність фінансово-господарської діяльності, підвищення конкурентоспроможності та подальше економічне зростання підприємств залізничної галузі визначається забезпеченістю ресурсами, структура яких має відповідати вимогам середовища, швидкістю оновлення ресурсів, ефективністю їх використання. Наявні ресурси в сукупності з резервами формують ресурсний потенціал підприємств залізничного транспорту. Ефективне використання ресурсного потенціалу підприємств залізничного транспорту нерозривно зв'язано із ресурсозбереженням, під яким слід розуміти організаційну, економічну, технічну, наукову, практичну, інформаційну діяльність, методи, процеси, комплекс організаційно-технічних заходів, що супроводжують усі стадії життєвого циклу об'єктів і спрямовані на

забезпечення мінімальної витрати речовини та енергії на цих стадіях у розрахунку на одиницю кінцевого продукту, виходячи з існуючого рівня розвитку техніки і технології та з найменшим, впливом на людину і природні системи.

Перехід до ресурсозберігаючого виробництва вимагає комплексної раціоналізації використання ресурсів (трудових, матеріальних, фінансових, інтелектуальних, інформаційних), структурної перебудови виробництва з урахуванням реальних потреб внутрішнього й зовнішнього ринків, упровадження досягнень науково-технічного прогресу, новітніх методів керування, аналізу й прогнозування. Тож потрібно впроваджувати всі необхідні зміни комплексно, щоб отримати бажаний синергетичний ефект від ресурсозбереження.

Важливою складовою забезпечення якості функціонування залізничного транспорту на виробничому рівні є концепція ощадливого виробництва. Механізм ощадливого виробництва заснований на неухильному прагненні до усунення всіх видів втрат, передбачає залучення в процес оптимізації бізнесу кожного співробітника і орієнтацію на споживача. Застосування інструментів і методів ощадливого виробництва дозволяє досягти значного підвищення ефективності діяльності підприємств, продуктивності праці, поліпшення якості продукції та зростання конкурентоспроможності без значних капітальних вкладень, є надзвичайно перспективним для підприємств залізничного транспорту.

Іншим вагомим завданням розвитку залізничного транспорту є підвищення якості трудового життя. Якість трудового життя – це систематизована сукупність показників, що характеризують умови праці в найширшому розумінні – умови виробничого життя – і дають змогу врахувати міру реалізації інтересів і потреб працівника та використання їх здібностей (інтелектуальних, творчих, моральних, організаторських, комунікаційних тощо).

Концепція якості трудового життя ґрунтується на створенні умов, що забезпечують оптимальне використання трудового потенціалу людини.

Поліпшення якості трудового життя передбачає поліпшення соціально економічного змісту праці, розвитку тих характеристик трудового потенціалу, що дозволяють роботодавцям більш щільно використовувати інтелектуальні, творчі, організаторські, моральні здібності людини. Відповідна якість трудового життя повинна створити умови для того, щоб дати вихід творчим здібностям працівника, коли головним мотивом стає не тільки заробітна плата, а й задоволення від трудових досягнень у результаті самореалізації і самовираження.

Основні положення, концепції якості трудового життя такі: отримання працівником в ході самореалізації задоволення від досягнень у праці як головний мотив порівняно з заробітною платою та кар'єрою; трудова демократія (демократія на виробництві), що на рівні підприємства означає розширення можливостей його участі в управлінні підприємством та у власності; постійне професійне зростання працівника, розвиток його найрізноманітніших здібностей.

Таким чином, попередження загроз та негативних наслідків трансформаційних перетворень на залізничному транспорті можливо при впровадженні механізму забезпечення якості функціонування підприємств галузі.

Транспортно-логістическая система Республики Беларусь как часть международной транспортно-логістической системы	38
<i>Зеньчук Н.Ф., Белорусский государственный университет, Васильев С.М., Белорусский государственный университет транспорта</i>	
Вплив факторів на вибір методу експлуатації малодіяльної лінії залізничного транспорту ...	40
<i>Кириленко О.М., Національний авіаційний університет</i>	
Дослідження впливу на економічну ефективність спрощених методів експлуатації малодіяльних ліній різних факторів.....	42
<i>Кириленко О.М., Національний авіаційний університет</i>	
Кадри як основа конкурентної переваги.....	44
<i>Ковальчук Т. О., ДНУЗТ</i>	
Розвиток інвестиційного потенціалу на підприємстві	45
<i>Костікова А. А., Чимшит С. І., ДНУЗТ</i>	
Визначення інфраструктурної складової витрат на курсування окремого пасажирського поїзда.....	46
<i>Кравченко Х. В., ДНУЗТ</i>	
Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні.....	48
<i>Марценюк Л. В., ДНУЗТ</i>	
Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування швидкісних поїздів	49
<i>Матусевич О.О., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення категорійного апарату в теорії управління конкурентоспроможністю підприємства.....	51
<i>Мельник Т.С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, Христюк О.В., ДЕГУТ</i>	
Проблеми розвитку та напрями підвищення конкурентного потенціалу ДП «Укрзалізниця»	55
<i>Омльчак Г. В., Класичний Приватний Університет</i>	
Комбіновані та контрейлерні перевезення: переваги та недоліки	57
<i>Орловська О.В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Оптимізація витрат на ремонт колії на залізничному транспорті.....	58
<i>П'ятигорець Г. С., Пилипенко Ю. К., ДНУЗТ</i>	
Вертикальна інтеграція як напрям інноваційно-інвестиційного розвитку	59
<i>Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці</i>	
Визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту України	61
<i>Проскурня Ю. М., Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Проблеми існування та вимірювання неспостережимої економіки.....	62
<i>Радіонова Н. В., Біляєв О. С., ДНУЗТ</i>	
Техніко-економічні особливості ефективності використання основних засобів залізничного транспорту	63
<i>Романко В. І., Романко О. В., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до оцінки якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту....	65
<i>Руденко М. В., ДНУЗТ</i>	
Системний підхід до управління доходами залізничного транспорту	67
<i>Савицька Г. П., ДЕГУТ</i>	
Теоретические подходы к экономической эффективности предприятий железнодорожного транспорта.....	69
<i>Самба Ф. О. ДНУЖТ</i>	
Прямі інвестиції в контексті розвитку залізничного транспорту	70
<i>Синько О. Ю., Почечун О. І., ДНУЗТ</i>	
Забезпеченням якості функціонування залізничного транспорту	71
<i>Токмакова І. В., Українська державна академія залізничного транспорту</i>	
Стратегічні напрями забезпечення стабільного розвитку транспортної системи України	73
<i>Фролова Д. Д., Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	