

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНЬЦЯ)**

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИКО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА
(ГЭТУТ)**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

МАТЕРИАЛЫ
Третьей Международной
научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И
УПРАВЛЕНИЯ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»

—

ЭКУЖТ 2008
23-27 июня 2008 года, г. Судак

КИЕВ – 2008

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Третьей
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решения в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания есть реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной отрасли.

Редакционная коллегия:

Бакаев О.О. – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

Гурнак В.М. – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Дёмин Ю.В. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

Джус Ю.Н. – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Духно Н.А. – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

Зубко А.П. – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Мироненко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития транспорта;

Пилипчук О.Я. – д-р биол. наук, проф., академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заведующий кафедрой «Экология и безопасность жизнедеятельности» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Пичкур Т.В. – канд. истор. наук, доцент, академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Родионов И.В. – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Семчик В.И. – д-р юрид. наук, проф., академик Академии правовых наук Украины, член-кор. Национальной академии наук Украины, заведующий отделом Института государства и права им. В.М.Корецкого Национальной академии наук Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Сыч Е.Н. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Цветов Ю.М. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Научного центра исследований экономических транспортных проблем, заведующий кафедрой «Учет и аудит» Государственного экономико-технологического университета транспорта.

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

Все торговые марки, названные или изображенные в издании, принадлежат их собственникам.

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

Все государства в Северной Америке и Западной Европе связаны с общерегиональной сетью (с вводом в эксплуатацию подводного тоннеля под Ла-Маншем к ней присоединилась Великобритания, а Скандинавские страны имеют связь с помощью железнодорожных паромов, мостов и тоннеля). Посредством дорог разной колеи Западная Европа имеет выходы в Китай и Вьетнам через Восточную Европу. Других единых межрегиональных железнодорожных связей нет. Связаны тоннелями все острова Японии. Существуют проекты прокладки подводных туннелей из Европы в Африку, а из России через Берингов пролив в США. Формировавшаяся почти два века железнодорожная сеть регионов мира еще не привела к созданию единой наземной транспортной системы для обеспечения непрерывных мирохозяйственных связей.

За рубежом меняется также и организация железнодорожного обслуживания. В странах Европы на билетах, как правило, ставится дата приобретения, и пассажир может воспользоваться данным билетом до истечения срока его действия (обычно 2 месяца). А так как поезда заполнены даже наполовину, бронировать заранее дату и место нет необходимости. Также в европейских странах существует система различных проездных билетов, дающая возможность неограниченного передвижения в указанном регионе в течение определенного времени. В каждой стране имеется система тарифов по дополнительным льготам. Например, в Великобритании продаются льготные именные билеты с большой скидкой в отдельные периоды времени.

Новыми направлениями в развитии мировой контейнерной системы является рационализация погрузочно-разгрузочной технологии и техники. На железнодорожных платформах устанавливаются специальные поворотно-подъемные механизмы, позволяющие приподнимать и разворачивать контейнеры на 90° в горизонтальной плоскости.

Применение новейших информационных технологий позволяет рационально организовать обработку грузов на перевалочных транспортных узлах, согласовать работу различных видов транспорта и, в конечном итоге, увеличить экономический эффект функционирования транспорта.

В целом радикальные изменения на транспорте, имевшие место в XX в., еще не закончены. В ближайшие десятилетия возможны не только количественные, но и глубокие качественные перемены. Бурное развитие электронных средств связи, пронизывающих транспортные системы, все больше превращают транспортную инфраструктуру в материальную базу процесса глобализации мировой экономики.

УДК 658.152

Яковенко В. Г.

Українська державна академія залізничного транспорту

ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ВИРОБНИЧИХ ФОНДІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Рассмотрена проблема износа основных производственных фондов железных дорог, доказана необходимость поиска источников финансирования инновационных проектов на транспорте.

Формування нової системи економічних взаємовідношень, а також розвиток конкуренції в сфері перевезень обумовлюють необхідність значного якісного підвищення рівня обслуговування на транспорті та розширення спектру послуг, що надаються. В цих умовах однією з основних перепон для нарощування потенціалу залізничного транспорту є стан технічних засобів, та в першу чергу тягового рухомого складу.

Необхідність застосування стратегії регулювання структури використання парку рухомого складу зумовлена значним зносом основних виробничих фондів транспорту, що перевищує нормативи, та одночасно недостатком та неефективністю інвестицій.

Раціональна структура використання парку дозволить за відсутності необхідного об'єму інвестицій забезпечити потребу в основних засобах залізничного транспорту та прийнятний рівень його конкурентоспроможності.

У зв'язку з появою та розвитком транспортного ринку з'являються умови для формування ринку основних фондів транспорту, які будуть доступні для суб'єктів конкурентного середовища залізничного транспорту, в тому числі за рахунок перспективних форм лізингу, оренди та ін. За рахунок використання елементів ринкових відносин є можливість розширити традиційну структуру управління станом парку рухомого складу залізниць.

Враховуючи стан основних фондів залізничного транспорту, відродження галузі доречно почати з інвестування проектів, що направлені на вирішення таких задач:

- приваблення та освоєння додаткових об'ємів перевезень вантажів та пасажирів за рахунок покращення якості та ефективності транспортного забезпечення;
- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту;
- підвищення безпеки, надійності та ритмічності експлуатаційної роботи, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище;
- скорочення експлуатаційних витрат, підвищення продуктивності праці та фондівіддачі, створення на цій основі умов для формування тарифів на перевезення вантажів;
- розвиток системи інформаційного забезпечення з метою підвищення ефективності роботи;
- виконання маркетингових досліджень;
- впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- оснащення залізничного транспорту рухомим складом нового покоління;
- соціальний захист робітників.

Обмеженість інвестиційних коштів потребує ретельного обґрунтування інвестиційних програм та проектів розвитку залізничного транспорту.

УДК 331.101.3

Ярмолицька О. В.

Державний економіко-технологічний університет транспорту

МОТИВАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Экономическая стабильность и успехи страны зависят в первую очередь от эффективности функционирования ее основных отраслей и всех предприятий, которые им подведомственны. Ситуация, которая возникла на

| | |
|--|------------|
| Юрченко С.А. ІННОВАЦІЇ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТЕ | 182 |
| Яковенко В.Г. ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ВИРОБНИЧИХ ФОНДІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 183 |
| Ярмоліцька О.В. МОТИВАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | 184 |

СЕКЦІЯ 3 «Фінанси залізничного транспорту»

| | |
|---|------------|
| Гречішкіна А.А. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ВИТРАТИ ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ШЛЯХИ ЇХ ЗМЕНШЕННЯ | 188 |
| Жукова Г.В. ОПТИМІЗАЦІЯ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ДЛЯ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ КИЇВСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА | 189 |
| Ільчук В.П., Талавіра Є.В. ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА ЯК ГОЛОВНИЙ ВАЖІЛЬ ТА НАПРЯМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 191 |
| Козир О.М. УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | 192 |
| Кушнеров Д.Н. НАЛОГИ – ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА | 194 |
| Лапаєва А.В. ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЛОГОВОЙ НАГРУЗКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТЕ | 196 |
| Лоза С.П. ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ І РОЗПОДІЛУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РЕСУРСІВ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ | 198 |
| Ломинога И.В. СТАВКА ДИСКОНТИРОВАНИЯ В БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИИ | 201 |
| Сліпченко О.Л. КОРПОРАТИВНЫЕ ОБЛИГАЦИИ КАК ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ | 202 |

СЕКЦІЯ 4 «Корпоративні інформаційні системи управління на залізничному транспорті»

| | |
|---|------------|
| Баранов Г.Л., Банішевський С.А. ІНФОРМАЦІЙНІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА БАЗІ ЗАСОБІВ АНАЛІТИЧНОГО МОДЕЛЮВАННЯ ПЕРЕХІДНИХ ПРОЦЕСІВ РУХУ ВИСОКОШВИДКІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ | 205 |
| Басова Д.В., Луц Ю.О. РОЗВИТОК ГОСПОДАРСТВА ЗВ'ЯЗКУ І ОБЧИСЛЮВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ | 207 |
| Бочаров О.П., Брайковська Н.С., Белєвцова Н.Л. ЯКІСТЬ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ ЗАЛІЗНИЦЬ – ОСНОВНА СКЛАДОВА ПРИЙНЯТТЯ ОПТИМАЛЬНИХ РІШЕНЬ В АВТОМАТИЗОВАНІЙ СИСТЕМІ | 208 |