

**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

---

---

## СЕКЦИЯ 7 «Организация и управление производством на железнодорожном транспорте»

УДК 338.47:629.4

*Дикань В. Л.*

*Українська державна академія залізничного транспорту*

### КОМПЛЕКСНІСТЬ ПРОБЛЕМИ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ

**Рассмотрены актуальные проблемы обновления подвижного состава железнодорожного транспорта на пути к евроинтеграции.**

Розширення ЄС значно впливає на мобільність населення, потребує зміни співвідношення між видами транспорту. В Європі за останні роки саме автомобільний транспорт отримав більший розвиток. Україна теж не стала виключенням. За останні п'ять років частка автомобільного транспорту в структурі перевезень пасажирів збільшилася на 3,9 %, в той час коли частка залізничного зменшилася на 4,1 %. Тенденція загострення конкуренції залізничного і автомобільного транспорту спостерігається й на вантажних перевезеннях, коли перевезення масових вантажів залишається за залізницями, а значна кількість цінних вантажів «уходить» на автомобільний транспорт. Точкою перетину інтересів автомобільного і залізничного транспорту можуть стати комбіновані перевезення (контейнерні, контрейлерні), розвиток яких досі в Україні не набув необхідного розвитку. Такі переваги як наявність нерозривного логістичного ланцюга, який забезпечує доставку вантажів «від дверей до дверей» і «точно в строк»; зменшення часу переробки на технічних переробних станціях; швидкість руху, яка наближається до швидкості пасажирського потяга, створюють інтерес до них як з боку вантажовласників, так і вантажоотримувачів.

Основними принципам функціонування Транс'європейської залізничної мережі стали інтермодальність, інтеропераційність, швидкість. Саме розвиваючи комбіновані перевезення в Україні, можна досягти відповідності вітчизняної залізничної мережі усім цим принципам.

Проте, чекати швидкий розвиток контейнерних перевезень не варто. На сьогодні він ускладнюється катастрофічним станом рухомого складу залізниць, який негативно впливає навіть на такий розповсюджений вид перевезень, як перевезення полувагонами.

Вирішення проблеми визначається, перш за все, відношенням держави. Так, 47 засідання Ради по залізничному транспорту (Баку, 2007 р.) рекомендувало урядовим органам країн Співдружності здійснювати державну підтримку закупівлі нових вантажних вагонів за рахунок:

- надання податкових пільг і довгострокових кредитів на період реалізації проектів по створенню нових і реконструкції існуючих виробничих потужностей з будівництва та зборки вантажних вагонів;

---

---

• реалізації механізму лізингових схем, з метою забезпечення сезонних перевезень; зниження податкових платежів для придбання передових іноземних технологій для виробництва і ремонту вантажних вагонів;

• вилучення коштів на утримання рухомого складу мобілізаційного резерву, передбачив його утримання за рахунок бюджетного фінансування;

• застосування організаційно-правових форм для створення міжгалузевих холдингів за функціональним типом, які сприятимуть розвитку ринкових механізмів по нарощуванню виробництва нових і перспективних типів вантажних вагонів.

Розв'язання проблеми залежить не тільки від заходів державної підтримки. На сьогоднішній час існування неузгодженості інтересів «Укрзалізниці» і підприємств-виробників рухомого складу ускладнює процес технічного переоснащення залізниць України. Так, найкрупніші вагонобудівні заводи України – ВАТ "Азовмаш", ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод", ВАТ "Стахановський вагонобудівний завод", ВАТ "Дніпровагонмаш", у 2007 р. випустили 26162 тис. вагонів і платформ. Проте, ринками збуту їх продукції залишається Росія, Іран, Білорусія, Казахстан, країни Балтії. На вітчизняний ринок направляється менше ніж 5 % загального обсягу виготовленої продукції, і те приватним перевізникам та промисловим підприємствам. У 2007 р. тільки ВАТ "Крюковський вагонобудівний завод" отримав тендер на поставку вагонів «Укрзалізниці», але обсяг поставок склав не більше 20 % загального обсягу виробництва вагонобудівного гіганту. В цей час дефіцит полувагонів за 2007 р. склав майже 1,5 тис., хоча «Укрзаліниця» й намагається забезпечити власні потреби обсягами виробництва власних вагоноремонтних заводів: ДП "Дарницький вагоноремонтний завод" – 258 піввагонів за 2007 рік, ДП "Попаснянський вагоноремонтний завод" – 432 піввагона, ДП "Стрийський вагоноремонтний завод" – 162 піввагона. Складається парадоксальна ситуація – наявність дефіциту вантажних вагонів при готовності задовольнити потребу підприємствами-виробниками рухомого складу. Тому, в найближчий час вельми актуально постає питання подолання протистояння інтересів. Крім того, план «Укрзалізниці» закуповувати китайські вагони хоча й, поки що, відхилений, але в майбутньому може стати серйозною погрозою для галузі транспортного машинобудування. Допустити її занепад неможливо. Від вирішення вищезазначеного питання залежить доля не тільки залізничної галузі, а й доля усієї національної економіки, а значить і перспектив євроінтеграції України.

*УДК 629.4.083*

***Тартаковський Е. Д., Устенко О. В.***

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ РЕМОНТУ ЛОКОМОТИВІВ**

На кафедрі "Експлуатація та ремонт рухомого складу" УкрДАЗТ протягом багатьох років виконуються дослідження з використанням віртуальних технологій та моделювання процесів ремонту та технічного обслуговування. В якості критерія оцінки пропускної здібності цехів з потоковими лініями було запропоновано використовувати відносну інтенсивність потоку вимог, які надходять в систему масового обслуговування (СМО). При цьому було

---

---

---

---

<b>Каламбет С.В., Якімова А.М., Саверський О.А. СИСТЕМА ОСНОВНИХ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА СОБИВАРТІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ .....</b>	<b>269</b>
<b>Карпенко Л.В. ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ЄДИНОГО ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЕДЕННЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ .....</b>	<b>271</b>
<b>Липатова О.В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ОРГАНИЗАЦИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ .....</b>	<b>272</b>
<b>Мартьшевская Г.М. ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНСТРУМЕНТОВ КАДРОВОГО АУДИТА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ..</b>	<b>274</b>
<b>Пшінько О.М., Бараш Ю.С., Івашенко Л.А., Логвиненко А.В. СТАЛИЙ РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ .....</b>	<b>275</b>
<b>Сінгаєвська М.П., Петрик О.М. ПІДГОТОВКА СПЕЦІАЛІСТІВ З ОБЛІКУ ТА АУДИТУ ЗА ПРИНЦИПАМИ БОЛОНСЬКОЇ ДЕКЛАРАЦІЇ .....</b>	<b>277</b>
<b>Смолянська В.В. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ ...</b>	<b>279</b>

**СЕКЦИЯ 7 «Организация и управление производством на железнодорожном транспорте»**

<b>Дикань В.Л. КОМПЛЕКСНІСТЬ ПРОБЛЕМИ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ .....</b>	<b>281</b>
<b>Тартаковський Е.Д., Устенко О.В. МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ РЕМОНТУ ЛОКОМОТИВІВ .....</b>	<b>282</b>
<b>Малишко І.В., Карпенко С.Я., Лагута І.І. ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЕЛЕКТРОСПОЖИВАННЯМ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ .....</b>	<b>284</b>
<b>Максимець С.М. РОБОТА ЗАЛІЗНИЦЬ НА ОПТОВОМУ РИНКУ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ УКРАЇНИ .....</b>	<b>287</b>
<b>Боровик Ю.Т. ПРОЕКТУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ СТРУКТУР УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ .....</b>	<b>290</b>
<b>Бочкарева Г.В. АМПЛИТУДНЫЕ И ЧАСТОТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ИМПУЛЬСОВ ТОКА КОРОНЫ .....</b>	<b>291</b>
<b>Калабухін Ю.Е. МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ ВИТРАТ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ НА ТЯГУ ПОЇЗДІВ .....</b>	<b>293</b>
<b>Коковіхіна О.О. ОПТИМІЗАЦІЯ СТРУКТУРИ ІНВЕСТИЦІЙ В ІННОВАЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК МЕХАНІЗМ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА .....</b>	<b>294</b>

---

---