

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

Якименко Н. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

РОЛЬ ДЕРЖАВИ У ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМИ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ

Освещены проблемы железнодорожного транспорта и определена роль государства в их решении.

Проблема зношеності українських залізниць постає особливо критично, оскільки за даними експертів, до 2011 – 2012 рр. знос рухомого складу може досягти 99,9 %. Залізничний транспорт не припинить функціонування, але стане погрозою для безпеки перевезень, можливості міжнародного співробітництва і нарешті погрозою національної безпеки держави. На сьогодні з 7,5 тисяч пасажирських вагонів 2,9 тисячі експлуатуються більше 28 років – це 38 % від загального парку. Порівняно нових вагонів, яким зараз близько 10 років, усього 3 %. Таким чином, загальний знос фіксується на рівні 88 %. З метою оновлення рухомого складу пасажирського залізничного транспорту необхідно щорічно закуповувати 300-400 нових вагонів.

У фінансовий план "Укрзалізниця" на 2008 р. закладено 6 млрд 235 млн грн. на оновлення рухомого складу залізниць, що передбачає закупівлю 4 тис. вантажних вагонів (що вдвоє більше, ніж у 2007 р.) та 200 одиниць пасажирських вагонів (що більше минулорічного обсягу в 6 раз).

Але такі радужні перспективи знаходяться під питанням. Якщо провести співставлення планових і фактичних обсягів оновлення рухомого складу за останні роки, то визначається тенденція їх відхилення один від одного. Тобто, планові значення у декілька разів перевищують реальні обсяги оновлення. Наприклад, за 2006 р. з запланованих 5000 вантажних і 156 пасажирських вагонів закуплено тільки 353 і 62 відповідно. При цьому така ж тенденція збереглася і в 2007 р., коли план з оновлення вантажних вагонів був виконаний тільки на 23 %, а по пасажирських – на 12,4 %. Постає питання, як з таким станом рухомого складу розраховувати на розвиток вітчизняної транспортної системи, на розвиток вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів, говорити про збільшення транзитних перевезень, якщо міжнародні урядові залізничні організації (ОТІФ, ОСЖД) пріоритетними задачами прискорення інтеграційних процесів в галузі транспорту, визначають:

- удосконалення структур управління і модернізація основних виробничих фондів;
- впровадження технологій перевізного процесу, які орієнтовані на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсомісткості перевезень;
- розвиток комбінованих перевезень.

Жодний з цих пунктів, поки що, не виконаний. Інноваційна діяльність підприємств виробників рухомого складу, хоча і здійснюється, але не в достатньому обсязі. Технічні характеристики рухомого складу не відповідають європейським стандартам, крім того, переважна частина рухомого складу не

пристосована до колії 1520 мм. Якість транспортних послуг при наявності такого ступеня зносу вельми сумнівна та ще ускладнюється відсутність сучасних систем керування перевізним процесом і інформатизації. Частка комбінованих перевезень, а саме контейнерів, в загальному обсязі перевезень не досягає 1 %.

Становище, в якому опинився залізничний транспорт, потребує негайного радикального втручання держави. Держава повинна посилити свою роль як регулятора ринкових взаємовідносин, зберігаючи при цьому відповідальність за безпеку транспортного процесу, стан транспортної інфраструктури, створювати умови взаємодії різних видів транспорту, коли транспорт стає не просто сумою окремих галузей, а єдиним комплексом, який забезпечує для користувачів транспортних послуг додатковий системний ефект.

Потребує втручання держави ситуація ліквідації дефіциту нового рухомого складу, коли головному перевізнику «Укрзалізниці» вигідніше закуповувати рухомий склад у Росії, Китаї (якість, безпечність даного рухомого складу викликає сумнів), ніж у власних вагонобудівників, діяльність яких направлена, в основному, на задоволення потреб закордонних споживачів.

УДК 656.212.5

Яновський П. О., Карабіза А. П.

Державний науково-дослідний центр Укрзалізниці

СУЧАСНИЙ СТАН ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАГОНІВ НА СОРТУВАЛЬНИХ СТАНЦІЯХ

Проведен анализ современного состояния технического обслуживания вагонов на сортировочных станциях, выявлены “узкие” места по станциям и дорогам.

До складових підсистем обслуговування вагонів на сортувальних станціях входять пункти технічного обслуговування (ПТО). Вони виконують операції з огляду та ремонту вагонів в поїздах і відрізняються ступенем та засобами механізації та автоматизації виробничих процесів, обладнанням та видами технологічних операцій. В даний момент сортувальні станції складають 2,2 % від загальної кількості станцій по мережі, але на них сконцентрована лівова частина сітьових обсягів з технічного обслуговування вантажних вагонів.

Організація технічного обслуговування вагонів на ПТО повинна забезпечувати мінімальні простой вагонів в парках прибуття та відправлення. На багатьох станціях ці простой значні через тривале очікування та виконання технічного обслуговування, величина якого пов'язана з завантаженням бригад ПТО.

Фактична тривалість обслуговування по мережі залізниць України тільки на частині сортувальних станцій відповідає нормативному показнику.

Тривалість обслуговування составів по мережі перевищує нормативний показник в парках приймання – на 13 сортувальних станціях (36 %), в парках відправлення – на 11 станціях (30,6 %) і транзитних поїздів – на 8 станціях (22,2 %).

Машошина Т.В. ОСОБЕННОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ В ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ	295
Павленко О.В. ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОТРЕБИ ЗАЛІЗНИЦЬ В КВАЛІФІКОВАНИХ КАДРАХ	297
Процюк С.И. ПЕРСПЕКТИВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕМОНТА ЭЛЕКТРОПОДВИЖНОГО СОСТАВА	299
Родіонов О.О. ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЩОДО ТЕРЕТОРІАЛЬНОГО РОЗМІЩЕННЯ РЕМОНТНИХ БАЗ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ	301
Тягульський В.Г., Пашенко В.І. ПРІОРИТЕТИ В ГАЛУЗІ ОХОРОНИ ДОВКІЛЛЯ ТА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ	302
Якименко Н.В. РОЛЬ ДЕРЖАВИ В ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМИ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЦЬ	304
Яновський П.О., Карабіза А.П. СУЧАСНИЙ СТАН ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАГОНІВ НА СОРТУВАЛЬНИХ СТАНЦІЯХ	305

СЕКЦИЯ 8 «Маркетинг и логистика на железнодорожном транспорте»

Верлока В.С. РОЛЬ ФІРМОВОГО СТИЛЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФОРМИ ПАБЛІК РІЛЕЙШНЗ У ЙОГО РИНКОВІЙ ДІЯЛЬНОСТІ	307
Габа В.В., Родкевич О.Г. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ВИБОРУ ОПТИМАЛЬНОГО ВАРІАНТА ПЕРЕДАЧІ ВАНТАЖІВ НА ЗАХІДНИХ КОРДОНАХ	309
Ейтутіс Д.Г. ПРОБЛЕМИ І УМОВИ СТВОРЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВЛАСНИКІВ ВАГОНІВ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	310
Еловой И.А., Терешина Н.П. ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ И ТРАНСПОРТНО-СБЫТОВЫХ ПРОЦЕССОВ	313
Касян С.Я. МАРКЕТИНГОВИЙ АНАЛІЗ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВМИ РЕСУРСАМИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	315
Колос М.М. УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКАМИ ПРИ ЭКСПОРТЕ МАССОВЫХ ГРУЗОВ	317
Кондратюк Н.В. СОЗДАНИЕ МЕЖТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ КАК СПОСОБ УВЕЛИЧЕНИЯ МАКСИМАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ	319
Левченко О.В. ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ І ТРАНСПОРТ. КОМБІНОВАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЕЛЕМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ	321
Мельник Т.С., Христофор О.В. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПОЗИЦІОНУВАННЯ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В МАРКЕТИНГУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	324
