

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.

или доступную или придать ей легче контролируемую и измеряемую форму; изучить явление в форме такого аналога или модели; использовать результаты анализа для оценки исходной системы.

Модели в этих случаях представляют идеализированные части систем, подобно тому, как сами системы представляют произвольно выделенные сегменты реального положения.

Стимулирующая роль построения моделей заключается в том, что благодаря сверхобобщению, становятся явными те области, которые нуждаются в улучшениях.

Таким образом, роль моделей в социально-экономических процессах по осуществлению процесса реформирования железных дорог Украины, заключается в систематизации накопленных знаний и в побуждении к новым исследованиям, с целью достижения наилучших результатов работы.

ВИКОРИСТАННЯ ДОСВІДУ ТА ПРИНЦИПІВ УПРАВЛІННЯ ВАРТІСТЮ КОМПАНІЇ ПРИ РЕФОРМУВАННІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Крихтіна Н. М., Масалигіна В. В.
УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

При підготовці до реформування залізничної галузі досить актуальною стає проблема оцінки вартості заново утворюваних незалежних компаній. Це обумовлено в першу чергу тим, що у відповідності до діючого законодавства України, обов'язковим є проведення процедури оцінки при приватизації державних підприємств, розділі та зливанні компаній, переоцінці основних фондів.

Реструктуризація на залізничному транспорті потребує нових сучасних підходів до управління, тому доцільним є вивчення надбаного досвіду в інших країнах, обґрунтування необхідності використання нових критеріїв в оцінці діяльності компанії.

У світовій та вітчизняній практиці управління компаніями в останні роки все більшого розвитку отримує концепція менеджменту, яка орієнтована на вартість. Це обумовлено як простотою сприйняття, так і тим, що вартість являє собою критерій ефективності ведення виробничої діяльності, причому критерій кількісний, а не якісний.

Досліджено роль вартості в управлінні компанією в контексті еволюції управлінської науки. Так, вперше моделі вимірювання та оцінки результатів діяльності підприємств з'явилися у 20-х роках минулого сторіччя, які потім розповсюджувались по усіх країнах з ринковою економікою. Цим моделям була притаманна простота розрахунку і будувались вони виключно на фінансових показниках. Найбільш відомими з них є мультиплікативна модель Дюпона та показник рентабельності інвестицій.

Після другої світової війни більш уваги з боку управлінців приділялося заохочуванню наукових досліджень. У 60-ті роки в управлінську діяльність все ширше впроваджуються ідеї стратегічного управління, які відбилися у розповсюдженні аналізу виробничого потенціалу фірми. В 70-ті роки при оцінці ефективності функціонування фірми орієнтир тримали переважно на показники чистого прибутку на одну акцію та на співвідношення ринкової ціни акції і чистого прибутку.

В наступних десятиріччях перевагу приділяли співвідношенню ринкової та балансової вартості акцій, поширювалась оцінка ефективності діяльності фірм за показниками рентабельності акціонерного капіталу і рентабельності чистих активів.

Логічним продовженням еволюції стратегічного управління став розвиток систем управління, в яких у якості міри ефективності діяльності почала використовуватись вартість.

Найважливішою відзнакою вартості від інших показників є можливість її застосування для урахування інтересів зацікавлених сторін. Це обумовлено тим, що вимоги кожної із сторін підлягають вартісній оцінці. Так, наприклад, дисконтована вартість дивідендів відображає вимоги акціонерів, а дисконтова на вартість податкових відрахувань – вимоги держави. Таке збалансування інтересів є важливою умовою досягнення економічної та соціальної стабільності при управлінні компанією та її інвестиційною діяльністю.

Досвід багатьох розвинутих країн світу свідчить, що забезпечення довгострокового та сталого розвитку компанії, залежить від досягнення єдиної мети - максимізації її вартості. Тобто, управління діяльністю компанії являє собою управління вартістю з ціллю як найбільшого зростання цієї вартості на далеку перспективу.

Більш того, орієнтація управління компанією на зростання її вартості, породжує нові проблеми, які слід вирішувати при реструктуризації в галузі: реорганізації управлінського обліку, систем калькулювання собівартості перевезень, контролю за витратами залізниць, бюджетування діяльності компанії.

Шляхи підвищення ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Куделя В. І.

УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Розвиток науки у сфері соціально-економічних перетворень має багатовікову історію. У ній сформувався цілий ряд напрямків, безліч наукових шкіл різноманітних течій. Разом з тим, сучасний етап розвитку соціально-економічних відносин є винятково відповідальним. Наука осмислює досвід соціально-економічного розвитку суспільства, а також розвитку окремих галузей економіки.

Транспортно-дорожній комплекс України – один із найважливіших секторів соціально-економічної системи країни, який забезпечує потреби суспільного виробництва і населення в перевезеннях, цілісність економічного простору держави, відіграє вагомую роль у розвитку зовнішньоторговельних зв'язків з іншими країнами, зміцненні обороноздатності країни.

Транспорт є невід'ємною частиною зовнішньоекономічної діяльності держави. Характерною ознакою сучасності є широкомасштабне зростання міждержавних та міжконтинентальних перевезень, що обумовлено інтенсивним розвитком торговельно-економічних відносин між країнами, станом світової економічної кон'юнктури, підвищенням життєвого рівня населення.

Одним із основних напрямків підвищення ефективності роботи транспорту є зниження собівартості перевезень і, як наслідок, зниження транспортної складової в ціні продукції.

Собівартість перевезень є комплексним економічним показником. Зниження собівартості перевезень свідчить про скорочення витрат фінансових, трудових, матеріальних, паливно-енергетичних ресурсів.

Зниження витрат транспорту - це одна з найважливіших сучасних економічних проблем. Зазначеною проблемою займалось багато вчених протягом останніх 156 років.

Встановлено, що першим науковим відкриттям у сфері дослідження експлуатаційних витрат (транспортних витрат) є виділення постійної частини цих витрат. Дослідженням доведено, що у 1866 році вони були розділені на залежні й незалежні від розмірів руху. Протягом понад тридцяти років вчені редагували залежну й незалежну частини собівартості і в 1908 році виникла необхідність перегляду постійної частини експлуатаційних витрат, що знаходить своє продовження і в сучасних дослідженнях. На початковому етапі