

**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 10 «Менеджмент на железнодорожном транспорте»

УДК 629.332.621

*Дикань В. В.*

*Украинская государственная академия железнодорожного транспорта*

### **ПРОБЛЕМЫ СОВМЕСТНОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ**

**Рассматриваются вопросы синхронизации развития железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения. Предложены основные направления формирования целевой программы развития транспортного машиностроения.**

В условиях реализации Концепции реформирования железнодорожного транспорта целесообразно говорить о синхронизации «стратегии» развития транспортного машиностроения.

Формулировка такой стратегии должна стать основной задачей государственной региональной политики, т.к. развитие железнодорожного транспорта невозможно без развития новой техники и технологий.

Стратегия развития железнодорожного транспорта ставит своей целью обеспечить потребности экономики в перевозках с одновременным доведением их качества до мирового уровня, для этого необходимо увеличить скорость доставки контейнерных грузов, а это предполагает изменение всей технологии в пользу контейнерных перевозок. Она позволит использовать преимущество Украины как уникальной транзитной территории. В свою очередь, расширение полигона движения тяжеловесных поездов поможет снизить себестоимость перевозок грузов. Для этого потребуются вагоны с большей грузоподъемностью. Особое место в Концепции уделено развитию скоростного и высокоскоростного движения поездов.

Такие задачи невозможно реализовать без развития транспортного машиностроения. Сравнительный анализ технического и технологического уровня украинской и зарубежной техники говорит о том, что нам есть над чем серьезно поработать, начиная от качественных характеристик, стоимости жизненного цикла, технологий обслуживания и ремонта.

Очень важно скоординировать развитие транспортного машиностроения с другими отраслями хозяйства, например, со схемой размещения объектов электроэнергетики и стратегиями развития отраслей, тесно связанных с железнодорожным транспортом. Программа должна создаваться и реализовываться в условиях конструктивного взаимодействия государства и бизнеса. В ее рамках необходимо предусмотреть выделение государственных средств на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). А спрос на новую экономичную и эффективную технику, которая в результате появится, сформирует рынок, и главный потребитель – украинские железные дороги.

---

---

---

---

Сегодня износ основных фондов на железнодорожном транспорте, по мнению специалистов, достиг критического уровня. Большая часть тягового и подвижного состава требует замены. Нужна техника нового поколения, да и рельсы с более высокими качественными характеристиками.

Сравнительный анализ наших и зарубежных достижений показывает за рубежом в 2 раза больше межремонтный пробег локомотивов, в 1,5-2 раза выше грузоподъемность универсального вагона. В пассажирских перевозках там давно используются двухэтажные вагоны, кроме того, обеспечен высокий уровень комфорта. У нас таких нет, не производится и подвижной состав для высокоскоростного движения.

Для распределения финансирования развития транспорта между государством, региональными субъектами и частным бизнесом предлагается рассмотреть возможность разделения железнодорожных линий на категории финансирования. Может быть введено пять категорий железнодорожных линий: стратегические – основным инвестором которых станет государство, социально значимые – их будут финансировать региональные субъекты, грузообразующие – чье развитие обеспечит механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). Кроме того, появятся еще и технологические линии – с совместным финансированием со стороны частного капитала, государственного бюджета и региональных субъектов. Пятая категория – высокоскоростные магистрали, они будут строиться на основе ГЧП.

Основная сложность в дисбалансе между структурой производственных мощностей, техническим уровнем продукции транспортного машиностроения и потребностью железнодорожного транспорта в современном высокопроизводительном подвижном составе. Поэтому необходимо разработать ряд мер, в том числе субсидирование ставок по инвестиционным кредитам для технического перевооружения отрасли, реализация инновационных проектов, а также поддержка коммерческого лизинга. Продумать и систему государственного протекционизма в продвижении продукции украинского транспортного машиностроения на зарубежные рынки.

Мы считаем, что необходимо в зависимости от целей определить модель государственного регулирования отрасли. А поскольку одна из основных проблем – отсутствие качественных комплектующих, высокотехнологичных компонентов, то следует разработать планы отраслевых и межотраслевых НИОКР, а также создать межотраслевой фонд для финансирования фундаментальных исследований и разработок, в частности новых композитных материалов, продумать использование при этом механизма ГЧП и стратегических альянсов с зарубежными производителями. Отрасли, несомненно, потребуются и специалисты иного уровня, поэтому один из разделов стратегии должен быть посвящен развитию отраслевого образования.

У государства и бизнеса сегодня одна задача – обеспечить железнодорожный транспорт современной и качественно новой техникой. Важно и то, что, реализуя масштабные программы, транспортное машиностроение вместе с авиастроением и судостроением может создать новые "точки" роста экономики Украины и открыть этап ее инновационного развития.

<b>Немасипова А.Н.</b> К ВОПРОСУ О СЕРТИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ .....	<b>389</b>
<b>Никифорук О.І.</b> РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ЗМІН КЛІМАТУ .....	<b>391</b>
<b>Окороков А.М., Акулов А.С.</b> ВИБІР СПОСОБУ ФОРМУВАННЯ БАГАТОГРУПНИХ ПОЇЗДІВ ЗА КРИТЕРІЄМ СУМАРНИХ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ .....	<b>394</b>
<b>Пилипченко П.А.</b> ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ ПОЇЗДІВ ДВО- І ОДНОКОЛІЙНИМИ ДІЛЬНИЦЯМИ .....	<b>395</b>
<b>Сич Є.М., Новикова М.В., Кравчук Н.М.</b> НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ВЗАЄМОДІЇ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ЗА СУЧАСНИХ УМОВ ГОСПОДАРЮВАННЯ .....	<b>396</b>
<b>Талавіра Г.М.</b> ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ КОЛІЇ НА ПЕРЕДМОСТОВИХ ДІЛЯНКАХ .....	<b>399</b>
<b>Фешенко А.П., Демидов П.Г., Бортновский А.А., Куксо А.М.</b> ПОДГОТОВКА СПЕЦІАЛІСТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗОПАСНОСТІ ...	<b>401</b>
<b>Харченко О.И.</b> МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ РАБОТЫ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	<b>403</b>

#### **СЕКЦИЯ 10 «Менеджмент на железнодорожном транспорте»**

<b>Дикань В.В.</b> ПРОБЛЕМЫ СОВМЕСТНОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ .....	<b>405</b>
<b>Дикань Е.В.</b> ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНЫМ БИЗНЕСОМ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНО ИНТЕГРИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ .....	<b>407</b>
<b>Ейтугіс Г.Д.</b> СТРАТЕГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ .....	<b>408</b>
<b>Компанієць В.В., Павлович Ю.Л.</b> ПІДГОТОВКА КЕРІВНИКІВ ДО МОРАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ЯК НЕОБХІДНА УМОВА СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	<b>411</b>
<b>Кондратова Е.П.</b> ОЦЕНКА УПРАВЛЕНИЯ ВОСПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПРОЦЕССОМ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ФИЛИАЛА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ») .....	<b>412</b>
<b>Копитко В.І.</b> РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ .....	<b>415</b>
<b>Крихтіна Н.М., Журавель К.В.</b> ДЕЯКІ ЗАХОДИ ТА МЕХАНІЗМИ УРАХУВАННЯ ФАКТОРІВ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВАМИ ГАЛУЗІ .....	<b>417</b>