

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

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

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

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

—
ЭКУЖТ 2010

24-26 ноября 2010 года, г. Яремча

**Днепропетровск
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

Редакционная коллегия:

Мямлин С. В. – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Зубко А. П. – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Сираков В. И. – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Кулаєв Ю. Ф. – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Каламбет С. В. - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Покотилов А. А. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Скалозуб В. В. – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Бараш Ю. С. – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Гненний Н. В. – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Куницкий С. В. – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЖТ

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ЩОДО ПОДАЛЬШОГО ВИКОРИСТАННЯ НЕРЕНТАБЕЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ДІЛЯНОК

Суттєвою перешкодою ефективного розвитку вітчизняного залізничного транспорту після розпаду СРСР є негативна тенденція збільшення кількості нерентабельних залізничних ділянок внаслідок низького рівня їх використання. Ці ділянки у залізничній лінгвістиці отримали назву – «малодіяльні». Їх експлуатація вимагає постійного збільшення витрат на утримання застарілих основних фондів, зростання вартості матеріалів тощо. Це відображається на підвищенні собівартості залізничних перевезень, що помітно знижує конкурентоспроможність залізниць щодо інших видів транспорту, зокрема автомобільного.

Прийняття рішення про подальшу долю малодіяльних ділянок залізниць неможливе без урахування майбутніх, тобто прогнозних показників їх роботи. За прогнозою оцінкою показників функціонування ділянок Південної та Одеської залізниць видно, що загальна тенденція до збільшення кількості малодіяльних ділянок збережеться, хоч на певних ділянках і спостерігається зростання обсягів їх функціонування. На деяких з них за прогнозами зовсім припиниться вантажна робота.

До малодіяльних ділянок для Південної залізниці, згідно проведеної прогнозної оцінки до 2010 року, віднесено: Харків товарний – Харків сортувальний; Красноград – Мерефа; Покотилівка – Основа; Основа – Харків Балашовський; Мерефа – Зміїв; Основа – Харків Левада; Люботин – Мерефа; Індустріальний – Харків Балашовський; Шпаківка – Буди; Баварія - Шпаківка; Основа – Одноробівка; Ілек-Пенків – Баси; Лохвиця – Гадяч; Прилуки – Бахмач; Бахмач – Ромни; Кривохатки – Вакуленці; Ромни – Ромадан; Сватово – Куп'янськ; Куп'янськ – Нежеголь; Занки – Коробочкино; Боромля – Лебединська.

До малодіяльних ділянок Одеської залізниці віднесено: Арциз – Бессарабська; Мигаєве – Ротове; Богачеве – Дашуковка; Христинівка – Андрюсово; Христинівка – Умань; Шевченко – Гребінка; Шевченко – Помічна; Монастирище – Івахни; Зятковці – Гайворон; Гайворон – Голованевск; Гайворон – Рудниця; Підгородна – Нікель – Побузький; Каховка – Снігурівка.

На даний час в залізничній мережі Південної залізниці питома вага малодіяльних ділянок вже наближається до 60 %, хоча ще кілька років тому цей показник наближався до 40%. Аналогічні тенденції зберігаються і для Одеської залізниці. Такий стан негативно позначається на економічних показниках галузі, тому необхідним є вирішення цієї проблеми за рахунок довгострокової програми використання малодіяльних ділянок.

Представляється доцільним можливість задачі в оренду вже існуючих ділянок за умови забезпечення орендарями безпеки перевезень. Також ділянка може залишатися беззбитковою за рахунок скорочення персоналу з утримання інфраструктури шляхом суміщення професій, зважаючи на безпеку руху. Наступним можливим кроком є перетворення малодіяльної ділянки на автомобільну дорогу, можливо відомчого підпорядкування. Розрахунки щодо доцільності їх реконструкції проведені для наступних ділянок Південної залізниці: Лохвиця – Гадяч, Занки – Коробочкино, Боромля – Лебединська, Прилуки – Бахмач та для ділянки Монастирище – Івахни Одеської залізниці. Вони свідчать про те, що для такого перетворення не потрібне значних капіталовкладень, оскільки при будівництві будуть використані земляне полотно та щебеневий баласт з цих ділянок. Зменшити витрати на реконструкцію допоможе також утилізація верхньої будови колії. При цьому доцільним є здійснення перевезень власним транспортом Укрзалізниці. Для інших власників автомобільного транспорту може бути встановлена плата за проїзд, зважаючи на інтереси перевізників.

Проте, перш ніж приймати те чи інше організаційно-технічне рішення необхідно визначити рівень рентабельності кожної з малодіяльних ділянок. Для цього слід застосовувати саме економічні методичні оцінки, зважаючи, що діючий з часів СРСР критерій 8 поїздів на добу в теперішніх умовах не дає достовірної оцінки економічної доцільності використання таких ділянок.

Стасишен М. С. ПРОБЛЕМИ ВИКЛАДАННЯ ДИСЦИПЛІНИ «АУДИТ» У ВИЩІЙ ШКОЛІ УКРАЇНИ	148
Гомон Е. П., Ключок О. И. НАЛОГОВЫЙ УЧЕТ РАСХОДОВ НА ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ	150

Секція 7 "ОРГАНІЗАЦІЯ ТА УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЦТВОМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ"

Пшинько А. Н., Мямлин С. В., Козаченко Д. Н., Слуцкин Б. М., Фоскетт Ч., Граафф В. БИМОДАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ RAILRUNNER ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ	153
Балака Є. І., Зоріна О. І., Зорін А. В. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ЩОДО ПОДАЛЬШОГО ВИКОРИСТАННЯ НЕРЕНТАБЕЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ДІЛЯНОК ..	154
Бардась О. О. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЦЕСІВ ПОЇЗДОУТВОРЕННЯ НА ОСНОВІ ПЛАНУВАННЯ ЧЕРГОВОСТІ РОЗПУСКУ СОСТАВІВ.....	155
Булгакова Ю. В. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РЕФОРМУВАННЯ ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ДЛЯ ДЕПОВСЬКОГО РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ	156
Вертель В. В. РОЗШИРЕННЯ МЕРЕЖІ ПРОДАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИХ КВИТКІВ.....	157
Возненко І. Ф. ЗАСТОСУВАННЯ ІНСТРУМЕНТУ ЛІЗИНГУ В ОНОВЛЕННІ ВИРОБНИЧИХ ФОНДІВ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНИХ ЗАВОДІВ	158
Горяїнова Т. В. УДОСКОНАЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИМ ПРОЦЕСОМ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ДОПОМОГОЮ ПИТОМИХ ВИТРАТ.....	159
Гринчишин Х. Б. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ	160
Грищенко Ю. М. ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ РОБОТИ СИНТЕТИЧНИХ ФІЛЬТРУЮЧИХ ЕЛЕМЕНТІВ В МАСЛЯНИХ СИСТЕМАХ ТЕПЛОВОЗІВ	162
Гудков О. М. ПРАВОВІ ТА ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	164
Гудкова В. П. ВРЕГУЛЮВАННЯ ВЗАЄМОВІДНОСИН З ДЕРЖАВОЮ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	166
Іванов А. П. АВТОМАТИЗАЦІЯ РАХУНКІВ СТОИМОСТНЫХ ОЦЕНОК РЕЖИМОВ ТЯГИ ПОЕЗДОВ НА ОСНОВЕ ДАННЫХ ОПЫТНЫХ ПОЕЗДОВ.....	168
Каламбет С. В., Мілай О. І. АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК СКЛАДОВОЇ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ	169
Клименко И. В. К ВОПРОСУ АВТОМАТИЗАЦИИ АНАЛИЗА И ОПЕРАТИВНОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ПАРАМЕТРОВ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК	170
Мазуренко О. О., Божко М. П. ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО КРИТЕРІЮ ДЛЯ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ ПО ОПЕРАТИВНОМУ ФОРМУВАННЮ ДВОГРУПНОГО ПОЇЗДА	172
Мазуренко О. О., Папахов О. Ю. ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ОБМІНУ ГРУП ВАГОНІВ В ДВОГРУПНИХ ПОЇЗДАХ НА ТЕХНІЧНИХ СТАНЦІЯХ .	173
Міщенко М. І. СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИМ КОМПЛЕКСОМ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА	175
Мямлин С. В., Сороколет А. В. СРАВНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЛИННОБАЗНЫХ И СОЧЛЕНЕННЫХ ПЛАТФОРМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ	176
Нечай В. Я., Нечай А. В. О ПРИМЕНЕНИИ МЕТОДОВ ХАОТИЧЕСКОЙ ДИНАМИКИ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ СВОЙСТВ ВАГОНПОТОКОВ	177