

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.

1. Красильникова Н. Н., Макарова Е. А. и др. Технологии оформления проездных документов в системе «Экспресс 3» в соответствии с концепцией новой структуры тарифов // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 6.

2. Венедиктов Г. Л., Гарбарук В. В., Герасименко П. В. Исследование рационального соотношения между ценами билетов в вагонах разного класса скоростного поезда постоянного состава // Тезисы докл. 66 Междунар. научно–практ. конф. «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта». –Д.: ДНУЖТ. – 2006.

3. Венедиктов Г. Л., Гарбарук Е. В., Герасименко П. В. Метод прогнозирования дохода железнодорожной компании от реализации услуг // Известия ПГУПС. – С-Пб: ПГУПС. – 2006. –№ 4.

РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЦЬ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ

Гриценко Н. В.
УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

На теперішній час галузі промисловості України, в тому числі залізниця, перебувають у кризовому становищі. Що в свою чергу стримує процес розвитку і сталого функціонування залізничного транспорту.

Для забезпечення розвитку транспортної системи, безперебійної та стабільної роботи і можливості коригування діяльності залізничного транспорту необхідне його реформування.

Як правило, структурна реформа відбувається у три етапи, першим з яких є корпоратизація, другим – реструктуризація, а третім – утворення конкурентного ринку залізничних перевезень. Деякі країни додають до цих процесів приватизацію державних компаній і прискорюють реформування, або, навпаки, гальмують його.

На першому етапі утворюються пілотні компанії, на досвіді яких вивчається процес реформування, на другому етапі відбувається реструктуризація старих підрозділів і організується операторські компанії.

Реструктуризація – це крок до підвищення конкурентоспроможності підприємств. Її проведення полягає у наданні залізницям можливості розвитку, не втрачаючи своїх позицій на ринку перевезень, та бути здатними до нових потреб ринку транспортних послуг. Виходячи з цього можна сказати, що реструктуризація – це об'єктивна необхідність для залізничного транспорту.

В ході реструктуризації вирішуються завдання щодо забезпечення безперебійного функціонування, економічної та фінансової стабільності залізниць, їх технологічного переоснащення, підвищення якості транспортного обслуговування населення, народногосподарського комплексу та зовнішньоекономічних зв'язків України.

Реструктуризація може бути реалізована шляхом акціонуванням та наданням можливості передавати державну власність в оренду з подальшою її приватизацією.

Дуже важливо вибрати правильний напрямок, який потребує виваженого рішення для уникнення наслідків помилкових рішень, прийнятих у ході економічних реформ.

При цьому варто нагадати, що еволюція економічних систем, як економіки в цілому та і окремих її складових, зокрема залізничного транспорту, здійснюється в двох основних формах перетворень:

а) структурних, які припускають формування такої системи підрозділів: бюджетні підрозділи (традиційні відділи заводууправління); госпрозрахункові підрозділи (виробничі цехи і дільниці); центри фінансової відповідальності (центри витрат, доходів, прибутку, інвестицій); дочірні підприємства; залежні підприємства (з пакетом від 50,0 % до 20,0 % статутного капіталу у власності материнської компанії); підприємства, які беруть участь з

пакетом акцій менш, ніж 20,0 %); партнери без пакету акцій (залежні від замовлень і тому подібно);

б) інституціональних (інститутів, правил гри, внутрішніх законів).

Реструктуризацію можна уподібнювати грі в шахи, а не грі в рулетку. Учасники реструктуризації, як гравці в шахи, в міру своїх знань і вмінь можуть впливати на результат. Головне – уникнути серйозних помилок.

Задачі поставлені в реструктуризації залізниць знайшли своє відображення в державній програмі реформування залізничного транспорту. Метою якої є, реформування залізничного транспорту для задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортної складової в ціні продукції.

Загальноприйнятою організаційно-правовою формою господарювання визначена – державна корпоративна компанія «Українські залізниці», 100% акцій якої належатимуть державі.

КОНЦЕПТУАЛЬНА МОДЕЛЬ ЯКОСТІ ПОСЛУГ ЗВ'ЯЗКУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Дейнека О. Г., Позднякова Л. О., Басова Д. В.
УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Пропонована схема побудови моделі якості послуг зв'язку концептуально розбивається на три основні етапи.

На першому етапі – підготовчому, проводиться збір і обробка фактичних даних і порівняння поточних показників з попередніми періодами для визначення «найвужчих» місць в системі надання послуг зв'язку залізниць. На цьому етапі визначаються параметри які надають вирішальне вплив на рівень якості послуг зв'язку. На нашу думку, такими параметрами є технічні характеристики надійності зв'язку з рухомими об'єктами.

На другому етапі відбувається власне побудова моделі якості послуг зв'язку. Модель складається з чотирьох блоків.

Перший – капіталовкладення, величина яких визначає можливості модернізації і введення новітніх технологій організації зв'язку на залізничному транспорті, а також необхідність і доцільність модернізації і ремонту існуючих систем зв'язку.

Другий блок моделі – експлуатаційні витрати. Вони формуються виходячи з об'єктивних потреб залізничної галузі в реформуванні систем зв'язку і необхідності підтримки існуючих об'єктів зв'язку в працездатному стані для забезпечення основних функцій.

На основі об'ємів капіталовкладень і експлуатаційних витрат можна говорити про формування попиту на послуги зв'язку на залізницях виходячи з аналізу попередніх періодів і провести оцінку фінансових результатів поліпшення якості послуг зв'язку. Це – третій блок моделі. При цьому необхідно відзначити, що вдосконалення систем зв'язку можна проводити як широкомасштабну акцію: переходу на новітні технології зв'язку для забезпечення високоякісного і безвідмовного функціонування зв'язку на транспорті. Проте, стосовно вирішуваної проблеми, ми вважаємо, можливим такий рівень якості послуг зв'язку, який може забезпечити надійне функціонування залізничного транспорту з погляду безпеки руху і збереження вантажів при мінімальних капіталовкладеннях в поточному періоді.

Заключним етапом побудови моделі є зіставлення доходів і витрат Укрзалізниці для виявлення фінансового результату.

Представлена модель характеризується безперервністю і замкнутістю. Безперервність функціонування забезпечується контролем за поточною ситуацією і коректуванням даних,