

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.

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,

замкнутість – наявністю в системі зворотного зв'язку від об'єкту прогнозу до блоку прогнозування, що дозволяє коректувати прогноз в процесі розвитку об'єкту і зовнішнього середовища. Використовуючи модель можна завчасно прогнозувати напрями капіталовкладень і джерела фінансування ресурсів галузі зв'язку, що є передумовою їх ефективного використання для забезпечення надійної роботи залізничного транспорту. Модель дозволяє «програвати» різні варіанти плану переоснащення засобів зв'язку, забезпечуючи вибір оптимального з них. Основним її перевагами є наочність, доступність в розумінні і простота побудови.

ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КОНТРОЛІНГУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Дем'яненко О. О.

Донецький інститут залізничного транспорту, Україна

Контролінг як система ефективної підтримки сучасних адекватних управлінських рішень з різноманітних аспектів виробничої діяльності підприємств ще не став "панацеєю" для українських підприємств, у тому числі й залізничних. Під контролінгом розуміють концепцію економічного управління підприємством, що спрямована на виявлення всіх шансів та ризиків, які пов'язані з отриманням прибутку в ринкових умовах. Метою постановки систем контролінгу є побудова на підприємстві ефективної системи прийняття, реалізації, контролю та аналізу управлінських рішень. Однією з головних складових цієї системи є інвестиційна діяльність, яка забезпечує його розвиток та стає функціонування. Процес інвестиційної діяльності є дуже складним, так як охоплює увесь процес вкладення коштів – від розробки ідеї до припинення існування даного проекту (виробничої діяльності по ньому). Тому кожне підприємство повинно розробляти стратегію інвестиційної діяльності, яка повинна супроводжуватися створенням системи інвестиційного контролінгу як невід'ємного елемента системи управління підприємством з метою забезпечення ефективності його діяльності.

Під інвестиційним контролінгом розуміється система методів та засобів, яка спрямована на підтримку системи управління інвестиційною діяльністю підприємства. Вона включає в себе інформаційне забезпечення, планування, координацію, контроль та внутрішній консалтинг. Головною метою цієї системи є забезпечення відпрацювання управлінських рішень у сфері інвестиційної діяльності підприємства для найкращої реалізації стратегічних цілей. При застосуванні концепції інвестиційного контролінгу буде вирішуватися широке коло задач, основними з яких є:

- 1) окреме планування стратегічних та оперативних інвестицій (формування інвестиційних альтернатив; забезпечення інформацією інвестиційних рішень та координація інформаційного потоку; аналіз методики планування інвестиційних проектів та розробка системи критеріїв для оцінки економічної ефективності інвестиційних проектів та інші);
- 2) координація інвестиційних потреб у межах стратегічних та оперативних інвестицій (координація процесу планування та бюджетування інвестиційних проектів; проведення інвестиційних розрахунків та оцінка впливу інвестиційних проектів на операційну діяльність підприємства та інші);
- 3) проект-контролінг (економічний аналіз планів та бюджетів інвестиційних проектів; поточний моніторинг виконання проектних робіт; аналіз змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі, оцінка їхнього впливу на реалізацію проектів; корегування інвестиційних проектів у відповідності до нових умов та інші);
- 4) інвестиційний контроль (контроль проектів за змістом та строкам виконання робіт; контроль за виконанням бюджетів інвестиційних проектів, аналіз відхилень; контроль