

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.

3. нормы, правила и процедуры взаимодействия всех участников логистической цепи.

Таким образом, реализация перечисленных мероприятий обеспечит перевод действующей системы управления МТС железнодорожного транспорта в Украине на новый качественный уровень.

МОДЕЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Котик В. А.

УкрГАЖТ, г. Харьков, Украина

В повседневной жизни термин «модель» употребляется, по меньшей мере, в трех разных значениях: «модель» – это реальное изображение предмета; «модельный» означает нечто близкое к идеалу; «моделировать» имеет смысл «демонстрировать».

Строя «модель», мы создаем идеальное отображение реальной действительности, чтобы продемонстрировать определенные ее свойства. Потребность в моделях объясняется сложностью реального мира, – это теоретическое обоснование рабочих гипотез, проверяемых на соответствие фактам, которые раскрывают нам не всю истину, но ее полезную и существенную часть. В теоретическом понимании предлагается простое трехступенчатое подразделение моделей на образные, аналоговые и знаковые, причем каждая последующая ступень отображает более высокий уровень абстракции по сравнению с предыдущей; Образная модель отражает свойства объекта в измененных масштабах; аналоговая модель показывает одно свойство через другое, а знаковая представляет свойства в виде условных обозначений. В качестве очень простого примера можно привести разветвленную сеть железных дорог. Первой ступенью абстракции будут социологические исследования, которые проводятся на предприятиях железнодорожного транспорта (образная модель), второй – макеты осуществления программы реструктуризации, смены формы собственности предприятий, на которых исследования представлены многовариантными прогнозами (аналоговые модели) и третьей – математическое выражение, определяющее оптимальное значение конкретного результата, спроецированного на получение реального как социального так и экономического эффекта (знаковая модель). На каждой ступени теряется какая-то часть информации, и модель становится все более абстрактной, но зато и более генерализированной.

В процессе классификации создается комплекс социально-экономических моделей. Это схема потоков, в которой ряд последовательных ступеней (от А.1 до А.6) связан преобразованиями от (Т.1 до Т.6). Каждая ступень включает некоторые аспекты реального мира, его модели, наблюдения или выводы. Каждое преобразование соединяет эти ступени каким-либо процессом (идеализацией, математической аргументацией, статистической интерпретацией и т.д), который продвигает ход рассуждений или проверяет его. Первая часть модели относится к процессу абстракции, который упрощает сложности реального мира и делает их доступными для понимания. Но этот процесс затруднен в основном и тем, что по мере утраты большого количества информации привносятся внешние «помехи».

Вторая часть модели разветвляется на три главные ветви - математические, экспериментальные и натуральные модели. В математических моделях используются «уравнения непрерывности», в которых свойства изучаемой системы заменены абстрактными символами и подвергаются математическому анализу. Натуральные модели можно получить из аналогии. В модели реальность заменяется аналогами заимствованными из окружающей среды, которые проще и доступнее для понимания. Во всех перечисленных случаях задача заключалась в том, чтобы: облечь изучаемую ситуацию в аналогичную, но более простую

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.