

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.

тормозит развитие деловой активности в результате ослабления экономических стимулов. Все большее число граждан будет пытаться скрыть доходы от налогообложения. В итоге – ухудшение условий финансирования бюджетной сферы.

Создание новых путей усовершенствования налогового контроля может в большей степени увеличить эффективность налоговой политики государства. Поэтому целью усовершенствования организационной структуры органов ГНС Украины является оптимизация ее внутренней структуры на всех уровнях и организация четкого взаимодействия как между подведомственными структурными подразделениями.

Только проведение единой политики, направленной на достижение баланса интересов государства и налогоплательщика, изменение действующего законодательства и нормативно-методологических материалов. Данные мероприятия будут способствовать повышению эффективности функционирования налоговой системы в целом за счет внедрения новых информационных технологий, оснащения современными системами ведения взаиморасчетов с бюджетом и налогоплательщиками.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОВЕДЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Позднякова Л. А.
УкрГАЗТ, г. Харьков, Украина

Возникшие серьезные экономические трудности на железнодорожном транспорте в период перехода на рыночные отношения диктует необходимость поиска новых форм хозяйствования и управления железнодорожным транспортом Украины. Поэтому произведен анализ структурных перестроек на мировых железных дорогах за последние 35 лет. Так в 70-е годы бывшая ФРГ тоже испытывала финансовое затруднение поэтому провела совершенствование структуры управления: – Государственные железные дороги ФРГ (ОВ) – дирекция федеральной железной дороги – служба – предприятие. Было создано управление перевозками с задачами планирования, контроля и руководства всей производственной деятельностью железных дорог это центральное вагонное бюро; бюро снабжения энергией; центральное бюро по ремонту. Центральное бюро эксплуатации и разработки данных, перешло в введение Генеральной дирекции. Создание центрального расчетного бюро по перевозкам приведет к ликвидации восьми районных бюро контроля доходов.

Представляет интерес деятельность Французских железных дорог (SNCF) за аналогичный период времени была осуществлена реорганизация управления железных дорог. Сеть железных дорог (SNCF) разделена на 25 районов, которые связаны с генеральной дирекцией(SNCF) через 5 промежуточных дирекций сети: Схема структуры управления представлена 4 уровнями - генеральная дирекция; - дирекция сети; - районные дирекции; - исполнительные единицы. Функции управления движением сосредоточены в одном подразделении района, которое ведает и локомотивным хозяйством, поездными бригадами и т.д. Директор района является единственным представителем SNCF перед местными административными властями. В его компетенции находятся вопросы технического развития железных дорог, применение тарифов использование подъездных путей, установление расписания движения местных (грузовых и пассажирских) поездов с более гибким учетом потребностей клиентуры, подбора кадров, утверждения проектов реконструкции и строительства различных объектов, заключение соответствующих договоров, модернизации и замены подвижного состава. Дирекции сети являются промежуточными координационными органами, объединяющими деятельность 5-7 районов, главным образом, по вопросам служб движения и механической.

Интересный путь реорганизации прошла Великобритания. Управленческая структура Британских железных дорог (BR) имеет три уровня: дирекцию; железнодорожные районы; отделения. Затем была введена новая структура управления железными дорогами. Вся (BR) разделена на 8 округов, которым непосредственно подчинены все низовые подразделения. Опыт работы по новой структуре показал, что упразднение отделений позволило объединить выполнение ряда функций на уровне всего района, тогда как ранее эти организации были расплывлены по отделениям. Реорганизация дала возможность более оперативно управлять перевозками в пределах расширившегося географического полигона. В процессе реорганизации численность управленческого персонала сократилась примерно на 5 тысяч человек.

Наиболее оригинально, на наш взгляд, представлена структура управления железными дорогами в Дании где был принят закон о реорганизации управления железными дорогами. Были ликвидированы окружные дирекции и все низовые подразделения подчинены непосредственно генеральной дирекции. Выделены следующие функции генеральной дирекции: секретариат ведает вопросами долгосрочного планирования организации и координации работы всех подразделений; административный департамент отвечает за кадры и сотрудничество с железными дорогами других стран; департамент строительства и содержания занимается соответственно вопросами в отношении постоянных устройств железных дорог; коммерческий департамент ведает привлечением грузов, предоставлением транспортных услуг, тарифов, а также доходами; специальный департамент занимается вопросами планирования и закупкой подвижного состава, содержанием тяговых устройств и ремонтом подвижного состава; департамент движения организует движение поездов и руководит им; финансовый департамент ведает вопросами бюджета, отчетности и статистики.

Таким образом, мировой опыт проведения реформирования структуры управления позволил установить, что в результате его целенаправленного проведения значительно снизились издержки железнодорожного транспорта в части постоянной и переменной составляющих, за счет внедрения новых форм организации и управления, информационных систем и компьютерных технологий, совмещения многих однородных функций управления. Поэтому железнодорожный транспорт Украины, осуществляя процесс реформирования, может воспользоваться выше изложенным опытом в целях повышения эффективности его работы.

Шляхи підвищення ефективності функціонування пасажирського залізничного комплексу України

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

Пасажирський залізничний транспорт України відіграє важливу роль у транспортній системі країни в силу своєї надійності, регулярності перевезень, можливості здійснення перевезень пасажирів незалежно від пори року і погодних умов і незначного ступеня впливу на навколишнє середовище

Однак пасажирський залізничний комплекс зазнає проблеми у діяльності та розвитку, що зумовлені рядом негативних факторів, зокрема необхідністю модернізації залізничної інфраструктури і оновлення рухомого складу; відсутністю належної державної фінансової підтримки розвитку галузі та недосконалістю законодавчої бази у частині залучення інвестицій; тарифами на перевезення пасажирів, які не забезпечують покриття витрат, і відсутністю дієвого механізму компенсації збитків під час надання соціально-значущих