

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.

міжсистемної трансформації економіки та розвитку основ постіндустріального технологічного укладу.

Політекономічний аналіз категорії „нагромадження капіталу” свідчить про те, що сутність цієї категорії проявляється в багатьох різних явищах. Вона виявляється, насамперед, у збільшенні уречевленої праці, вартості, що на поверхні економічного явища проявляється в збільшенні засобів і предметів праці та предметів споживання. Виходячи з цього, можна зробити висновок, що сутність економічної категорії „нагромадження капіталу” проявляється в удосконаленні структури і прирості основного й обігового капіталу, результатом чого є збільшення ефективності відтворювальних процесів у суспільному виробництві.

Нагромадження капіталу слід розглядати у двох аспектах: як умову безперервності розширеного відтворення, як використання фонду нагромадження визначеного обсягу та структури (у вузькому розумінні) і як безперервний процес перетворення частини результату виробництва в реальні фактори нагромадження, їх виробниче використання безпосередньо в додатковому виробництві, беручи до уваги момент відновлення зношених елементів капіталу (у широкому розумінні). Такий розгляд нагромадження дозволяє відобразити цілісну визначеність відносин нагромадження капіталу на рівні натурально-речового змісту.

Отже, нагромадження капіталу являє собою складний, багатогранний процес. У натуральній формі – це розширене відтворення засобів виробництва, нарощування технологічних знань, збільшення споживання. Нагромадження капіталу є загальноекономічним законом, який виражає взаємозв'язок збільшення величини капіталу з розвитком продуктивних сил і величиною споживання. Чим більші масштаби і вищі темпи нагромадження капіталу, тим швидше розвиваються продуктивні сили. Нагромадження капіталу у формі нагромадження знань, енергії, основних засобів, природної речовини сприяє покращенню самого капіталу та його продуктивної сили. Удосконалення засобів праці та організації праці є причиною розвитку працівника, спонукає до формування нових виробничих навичок і технологічних знань, нової структури розподілу праці. Прогрес науки забезпечує розвиток техніки і технології, зростання продуктивності праці, збільшення додаткового продукту.

РОЛЬ УПРАВЛІННЯ В ПРОВЕДЕННІ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ

Широкова О. М.
УкрДАЗТ, м. Харків, Україна

Навіть не досі обізнаний у питанні реструктуризації на залізничному транспорті може зробити висновок про те, що існує безліч тлумачень поняття реструктуризації. Деякі вважають що цей процес є перетворенням старих адміністративних структур у нові, інші ж зв'язують цей процес зі створенням нової, більш ефективної структури керування.

Без сумніву система управління є одним з основних факторів, що визначають ефективність роботи залізниць у нових ринкових умовах господарювання, а її ефективне функціонування може стати запорукою успіху всього процесу реструктуризації, оскільки успіх роботи всієї системи залежить від ефективної роботи кожної окремої ланки організації.

Враховуючи факт складного економічного стану в Україні, підприємства залізничного транспорту, як і багато інших, опинились у кризовій ситуації, вихід з якої передбачає багатовекторну направленість поліпшення стану. Одним з таких напрямків, є пошук залізницями більш ефективних нових форм і структур управління.

Існуючі форми, структури і методи управління зберегли пережитки радянської системи та залишаються навряд консервативними. Це обумовлено низкою об'єктивних причин, як:

- незацікавленість керівників у вдосконаленні та розвитку системи управління, та у формуванні принципово нової стратегії управління, яка б враховувала тенденції розвитку ринкової економіки;
- не підготовленість керівників до ефективної організації виробничого процесу у умовах динамічного розвитку зовнішнього середовища;
- рішення приймаються індивідуально, без врахування думок інших спеціалістів;
- довгий процес проходження інформації від нижчої ланки керування до вищої та неодноразова зміна інформації в наслідок дії людського фактору;
- невиправдано великий управлінський апарат;
- не пристосованість керівників підприємств до умов постійної зміни зовнішнього оточення, до змін у пріоритетах та бажаннях постачальників та споживачів;
- відсутність загальної ідеї на підприємстві, не відчуття так званої корпоративної цілі.

Для своєчасного пошуку і виправлення недоліків у керуванні необхідно:

- регулярно вивчати й аналізувати сучасні тенденції розвитку економіки;
- проводити контроль на відповідність знань, здібностей керівника, займаної їм посади, ступінь підвищенням їм своєї професійності і кваліфікації;
- проводити аналіз на відповідність кількості існуючих робочих місць необхідним та ін.

На підставі аналізу і з урахуванням необхідності проводять реорганізацію структури управління. У нових структурах керування повинні бути присутнім корпоративна культура, чітко визначені стиль і методи керівництва, інформаційна система, концепція керування виробництвом, організація й оплата праці.

Конкретні дії можна частково, перейняти з досвіду реструктуризації структури управління Росії.

Так, початком реформування структури управління може бути виведення з структури залізниць підприємств, які не пов'язані з організацією та забезпеченням безпеки руху, виведення структурних підрозділів з підпорядкування відділень доріг з наступним перетворенням їх у філії (відособлені підрозділи), створення дирекцій по обслуговуванню пасажирів, створення вантажних компаній.

Таким чином, в умовах розвитку ринкової економіки без ефективної системи управління досягти успіху в економічному розвитку підприємства не можливо. Тому необхідність реструктуризації існуючої системи керування є найнеобхідною. Стає важливим організувати роботу кожної ланки залізничного транспорту так, щоб враховувались усі зміни в потребах та бажаннях споживачів, були нормально восприняты організацією зміни в економічному і навіть політичному становищі держави.

ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ – МЕЖДУНАРОДНОЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И УКРАИНЫ

Якимчук С. В.

Белгородский государственный университет, Россия

ОАО «Российские железные дороги» провозгласило свою новую цель: вывести пассажирские перевозки на безубыточный уровень. По пессимистическому сценарию, – это произойдет к 2010 году, заявил вице-президент компании Сергей Козырев, по оптимистическому, – если государство найдет механизм компенсации выпадающих доходов РЖД от