

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ
АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



*Посвящается
150-летию основания
украинских железных дорог,
10-летию отечественного
пассажирского вагоностроения*



**71 МЕЖДУНАРОДНАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ**

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

(14.04 – 15.04.2011)

**ДНЕПРОПЕТРОВСК
2011**

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



Посвящается
150-летию основания украинских
железных дорог,
10-летию отечественного
пассажирского вагоностроения



ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
71 Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
71 Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS
of the 71st International Scientific & Practical Conference
«THE ISSUES AND PROSPECTS OF RAILWAY TRANSPORT
DEVELOPMENT»

14.04 – 15.04.2011

Днепропетровск
2011

УДК 656.2

Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы 71 Международной научно-практической конференции (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – 474 с.

В сборнике представлены тезисы докладов 70 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта», которая состоялась 14-15 апреля 2011 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, преподавателей высших учебных заведений, докторантов, аспирантов и студентов.

Печатается по решению ученого совета Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна от 09.03.2011, протокол №8.

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 Дубинец Л. В.
д.э.н., профессор Каламбет С. В.
д.т.н., профессор Петренко В. Д.
д.т.н., профессор Рыбкин В. В.
к.т.н., доцент Анофриев В. Г.
к.ф.-м.н., доцент Дорогань Т. Е.
к.и.н., доцент Ковтун В. В.
к.т.н., доцент Очкасов А. Б.
к.т.н., доцент Патласов А. М.
к.т.н., доцент Тютюкин А. Л.
к.т.н., доцент Урсуляк Л. В.
к.э.н., доцент Якимова А. М.
к.х.н., доцент Ярышкина Л. А.

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДИИТ

Тезисы докладов печатаются на языке оригинала в редакции авторов.

Отже, досвід реалізації спільно з міжнародними фінансовими організаціями ряду інституційних проектів свідчить, що таке співробітництво може мати значний позитивний ефект. При цьому пріоритетними повинні бути проекти, спрямовані на підтримання інституційних перетворень державного сектору. На наш погляд, з метою наближення державного управління до стандартів ЄС доцільно продовжити співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями в таких напрямках:

- всебічна реформа податкової служби України задля досягнення високого рівня добровільного виконання вимог податкового законодавства платниками податків, компетентного, чесного та неупередженого адміністрування податків;

- розвиток системи державної статистики для моніторингу соціально-економічних перетворень;

- модернізація державних фінансів, включаючи розвиток Державного казначейства та посилення його інституційної спроможності, удосконалення та розширення можливостей діючих функціональних модулів, а також створення нових модулів та їх інтеграція у єдину систему.

МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Плугина Ю. А.
(УкрГАЗТ, м. Харків)

The notion of the mechanism of development management of railway transport enterprises is defined in this paper by consideration of its most significant components: the organizational and economic mechanisms.

Процес будь-якого управління здійснюється за допомогою певного механізму. Не виключенням є і управління розвитком підприємств залізничного транспорту, що здійснюється за допомогою механізму управління розвитком.

Механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту – це спосіб організації управління розвитком підприємств залізничного транспорту, що включає методи, засоби та принципи управління, за допомогою якого забезпечується досягнення визначених цілей розвитку підприємств залізничного транспорту. Він є сукупністю наступних підсистем: організаційної, економічної, правової, соціальної (мотиваційної) тощо. Серед найбільш важливих для успішного функціонування та розвитку підприємств є організаційний та економічний механізми (або організаційно-економічний механізм).

Організаційний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту – це система взаємопов'язаних, взаємозалежних та чітко упорядкованих організаційно-розпорядчих дій, що забезпечують реалізацію прийнятих програм розвитку, досягнення поставлених цілей розвитку. Економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту – система взаємопов'язаних, взаємозалежних та чітко упорядкованих економічних дій, що реалізуються за допомогою різноманітних методів, важелів та стимулів, направлені на забезпечення виконання прийнятих програм розвитку та досягнення визначених цілей розвитку.

Отже, організаційно-економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту – це сукупність організаційних та економічних механізмів та являє собою сукупність взаємопов'язаних, взаємозалежних та чітко визначених та упорядкованих організаційних та економічних дій, що впливають на, відповідно, економічні та організаційні параметри системи управління з метою забезпечення ефективності функціонування та розвитку. За допомогою організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємство реалізує прийняті програми розвитку, забезпечує досягнення визна-

чених цілей розвитку, що сприяє підвищенню ефективності діяльності підприємства в усіх сферах та на усіх рівнях управління.

Безумовно, функціонування організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств залізничного транспорту повинно відбуватися за умови максимізації ефекту від впровадження програм розвитку при мінімально можливих витратах підприємств. Організаційно-економічний механізм управління розвитком повинен працювати постійно, а не «включатися» час від часу або бути формальністю, тому що за такої умови не можуть бути досягнуті ті цілі, заради яких він створюється.

Важливо, що організаційно-економічний механізм управління розвитком підприємств залізничного транспорту повинен бути всебічно забезпечений, тобто мають бути включені наступні види забезпечення: правове, інформаційне, нормативне, техніко-технологічне, методичне, фінансове та інші, що забезпечать ефективність його функціонування. На нашу думку, найголовнішим серед названих видів забезпечення є інтелектуальне. Саме за допомогою розкриття існуючого та набуття та розширення потенційного інтелектуального потенціалу працівників галузі можливе ефективне функціонування та стрімкий розвиток підприємств залізничного транспорту.

ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНКИ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЗА СПРАВЕДЛИВОЮ ВАРТІСТЮ

Сначов М. П., Шалений О. М.
(ДІТ, м. Дніпропетровськ)

In this work are considered questions of an estimation of the basic means at fair cost.

Достовірна оцінка необоротних активів має вирішальне значення для об'єктивної характеристики стану підприємства та результатів його господарської діяльності. Невірна оцінка основних засобів може спричинити неточне обчислення амортизації, викривлення відображення у звітності обсягів основних засобів, неправильне обчислення деяких техніко-економічних показників, які характеризують використання основних засобів (надходження, знос, коефіцієнти вибуття тощо).

У Положеннях (стандартах) бухгалтерського обліку (П(с)БО) України наведено багато видів оцінок. Системи бухгалтерського обліку розвинених країн та міжнародна система фінансової звітності (МСФЗ) орієнтовані на широке застосування оцінки активів за справедливою вартістю. Проте на практиці використання справедливої вартості викликає певні труднощі, оскільки МСФЗ та П(с)БО містять лише загальні орієнтири щодо справедливої вартості. Тому використання оцінки за справедливою вартістю по різному сприймається як у розвинених країнах так і країнах з перехідною економікою.

Згідно п. 4 П(с)БО 19 «Об'єднання підприємств» справедлива вартість – сума, за якою може бути здійснено обмін активу або оплата зобов'язання в результаті операції між об'єднаними, зацікавленими та незалежними сторонами. Але чи можна у сучасній ринковій економіці України застосувати таке визначення? Адже ринкові ціни не завжди можуть бути справедливими для двох учасників ринку – продавця і покупця.

Під час складання фінансової звітності, передусім балансу, постає питання визначення справедливої вартості, адже, наприклад, згідно з пунктом 16 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», підприємство переоцінює об'єкт основних засобів, якщо його залишкова вартість значно (більше ніж на 10 відсотків) відрізняється від справедливої вартості на дату балансу.

Справедлива вартість для основних засобів визначається самим підприємством за ринковою вартістю, а в разі відсутності даних про ринкову вартість - за відновною вартістю (сучасною собівартістю придбання за вирахуванням суми зносу на дату оцінки).