

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ
(УКРЗАЛИЗНИЦЯ)**

**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

**МАТЕРИАЛЫ
V Международной научно-практической
конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»**

—
ЭКУЖТ 2010

24-26 ноября 2010 года, г. Яремча

**Днепропетровск
2010**

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. - Д.: ДНУЖТ, 2010 г. 265 с.

В сборнике рассматриваются материалы V Международной научной конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решение в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания являются реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Сборник предназначен для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной сети.

Редакционная коллегия:

Мямлин С. В. – д.т.н., профессор, проректор по научной работе Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Зубко А. П. – начальник Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Сираков В. И. – начальник управления структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Кулаєв Ю. Ф. – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Каламбет С. В. - д.э.н., профессор, заведующая кафедрой «Финансы и банковское дело» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Покотилов А. А. – д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Экономическая теория» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Скалозуб В. В. – д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Компьютерные информационные технологии» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Бараш Ю. С. – д.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Учет, аудит и интеллектуальная собственность» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Гненний Н. В. – к.э.н., доцент, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДНУЖТ)

Куницкий С. В. – заместитель начальника отдела структурных преобразований Главного управления развития и технической политики Укрзалізничці

Адрес редакционной коллегии:

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

Тезисы докладов печатаются в редакции авторов на языке оригинала.

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2010
© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2010 г.

ВПЛИВ ЛОГІСТИКИ НА ТРАНСПОРТУ ГАЛУЗЬ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

Розвиток логістики справив значний вплив на транспортну політику і структурні зміни в характері діяльності підприємств транспортної галузі, яка в кінці 70-х років перетворилася на свого роду вузьке місце в економіці промислово розвинутих країн. Її низька ефективність була обумовлена тим, що органи державного регулювання надмірно жорстко регламентували тарифи, відстані транспортування, номенклатуру перевезених вантажів, напрями капіталовкладень і деякі інші параметри діяльності транспортних компаній, а також проводили політику обмеження числа фірм в комплексі. За рахунок чого конкурентна боротьба була млявою, а діяли компанії користувалися монопольним становищем, що давало їм можливість стримувати обсяг та асортимент послуг і компенсувати високі витрати високими тарифами. Деретулювання транспорту зняло всі вищевказані обмеження і взяло курс на переорієнтацію його з кількісних на якісні показники.

Завдяки зниженню рівня державного регулювання транспорту підприємства транспортної галузі отримали свободу пропозицій у наданні послуг, та вивільнення частини оборотних коштів у клієнтури за допомогою певної синхронізації в роботі транспорту і виробничих підрозділів фірм. У зв'язку з цим посилювалися вимоги до якості поставок товарів, зазнала зміни ступінь важливості критеріїв при виборі видів транспорту, були впроваджені прогресивні форми постачання вантажів, які покращують поставки продукції дрібними партіями. Все це призвело до зміни зв'язків в логістичному ланцюзі, зрушені у структурі перевезень і до нового підходу до транспорту і перегляду транспортної політики.

Перехід від жорсткого державного контролю до дерегулювання транспортом почався з кінця 70-х років. Найбільш помітні зрушення в цій області відбулися в США. У 1977 р там почалося дерегулювання повітряного транспорту, а слідом за ним в 1980 р. - автомобільного та залізничного і нарешті в 1984 р - водного. Прийняті закони дозволили створювати на всіх видах транспорту нові компанії і вільно встановлювати тарифи. Крім того, на повітряному транспорті авіаційним експедиторським агентствам дозволялося мати у власному володінні та експлуатувати літаки. Автотранспортним агентствам дозволено брати участь у діяльності транспортних компаній загального користування. Експедиторським агентствам і транспортним компаніям надана можливість створювати спільні підприємства з фірмами, що спеціалізуються на експортній торгівлі. У Японії з метою підвищення конкуренції було здійснено приватизацію залізниць У Великобританії було скасовано ліцензії, які значно стримують використання автомобілів як по поясах дальності перевезень, так і по номенклатурі вантажів. З метою досягнення синхронізації роботи транспорту і виробництва в господарській діяльності фірм, як вже зазначалося вище, широко застосовуються системи «Kanban» та «Just in time». Суть їх у застосуванні до транспорту складається якщо в основному виробництві використовується технологія «just in schedule» без інформації про зміст істотних обсягів запасів необхідних матеріалів, сировини, напівфабрикатів і комплектуючих виробів, то в закупівельної та збутової логістики перевезення здійснюються відповідно через короткі інтервали (система «Kanban») і в строго певний час (система «Just in time»). За вказаною технологією подача вантажів і тоннажу клієнтурі в необхідних випадках ведеться з точністю до хвилин. При цьому, автомобіль з головного конвеєра автоскладального заводу надходить не на склад, а у вагон, і одночасно спеціальне навантажувальне пристрій, що керується ЕОМ, забезпечує постановку наступного вагону під навантаження чергової партії автомашин. Така технологія дозволяє обходитися без громіздкого і дорогого складського господарства і прискорювати оборотність капіталу. У результаті нормативи запасів матеріальних цінностей різко скорочуються. При переході на роботу по системі «Just in time» час реалізації товару скорочується до двох разів. Своєчасне задоволення потреб галузей, які потребують гарантованої доставки вантажів до визначеного терміну, досягається також організацій руху вантажних поїздів на мережі залізниць за

жорстким розкладом. Вантажовідправник бронює в поїзді необхідну йому вантажопідйомність і забезпечує завантаження в технологічно необхідний час. Такі поїзди не очікують вантажу, так що відправник, який не встиг впоратися з вантажною роботою, втрачає оплачений тариф так само, як і пасажир, що спізнився на поїзд. Під впливом логістичних систем «Kanban» та «Just in time» користувачі транспортних послуг стали віддавати перевагу таким критеріям, як дотримання часових графіків доставки вантажів (в залежності від тривалості планованої відставки вважаються допустимими наступні відхилення: для 8-12 тижнів -25 %, 4 -8 тижнів – 10 %, менше 4 тижнів – 1 %), відповідальність за задоволення поточних потреб та можливість відстеження руху вантажу.

Новий підхід до транспорту як до складової частини більш великої системи, тобто логістичного ланцюга, привів до необхідності розглядати його в різних аспектах. З точки зору вивчення ефективності роботи окремих видів транспорту інтерес представляють перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення на кожному з них. Проте з позиції організації перевезень доцільно аналізувати весь процес перевезення в цілому від дверей відправника вантажу до дверей вантажоодержувача. Якщо ж враховувати інтереси клієнтури, то тут необхідно взяти до уваги не тільки перевезення на магістральних видах транспорту, а й обробку, зберігання, упакування і розпакування, подачу матеріалів до верстатів в цеху і всі пов'язані з цим процеси інформації, супроводжують матеріальний потік. Такий підхід сприяє оптимальному вибору транспортних послуг, бо якість перевезень, як правило, більшою мірою відбивається на загальних витратах, ніж собівартість перевезень. З точки зору спеціалізації і кооперування виробництва вивчення транспорту не можна обмежувати сферою окремих матеріально-технічних зв'язків. Він повинен розглядатися у всій системі матеріально-технічного постачання - від первинного постачальника до кінцевого споживача, включаючи проміжні етапи. Політика дерегулювання автомобільного транспорту та застосування системи «Just in time» сприяли розширенню сфери його діяльності.

Дерегулювання в основному торкнулося автомобільного транспорту як найбільш пристосованого до перевезень вантажів дрібними партіями, що сприяє скороченню запасів матеріальних ресурсів і підвищення швидкості їх оборотності. Що ж стосується залізничного транспорту, то вони виявилися в багатьох випадках не в змозі адекватно змінити систему матеріально-технічного забезпечення задовольнити попит на перевезення. На залізничний транспорт, як і раніше поширюється ряд правових та адміністративних вимог з боку держави. Зокрема, такі вимоги наказують належне функціонування ліній на конкретних напрямках, освоєння всього обсягу перевезень пасажирів і вантажів, обмеження в відповідній політиці в області цін і дотримання ряду інших вимог. У силу зазначених причин залізничний транспорт став менш сприятливим у порівнянні з автомобільним видом транспорту для використання його по системі «Just in time». Так, в кінець 80-х років 49 % промислових фірм США, що працюють по даній логістичній системі, знизили ступінь користування послугами залізниць; стільки ж фірм зберегли рівень їх послуг, і лише 2 % фірм підвищили його. Тим не менш, як вважають зарубіжні спеціалісти, це не означає, що в нових умовах попиту на перевезення роль залізничного транспорту приречена на зниження. Навпаки, такі якісні його характеристики, як регулярність і швидкість руху поїздів у прямому сполученні (у європейському регіоні - це міжнародні перевезення), можуть виявитися дуже корисними. Більш того, з метою прискорення доставки вантажів на залізничному транспорті може бути розширено застосування контейлерних перевезень, контейнерів та маршрутних складів. Операції зі складання поїздів буде доцільно виконувати на офаніченном числі сортувальних станцій. Першорядне значення для підвищення використання вантажопідйомності вагонів набуває консолідація вантажів.

Пасічник А. М., Кравчук С. С., Андрущенко В. О. ІМІТАЦІЙНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РОБОТИ ВАНТАЖНОГО МИТНОГО КОМПЛЕКСУ	179
Пінчук О. П. ОПТИМІЗАЦІЯ РУХУ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ЗОННОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАПРЯМКУ.....	181
Скалозуб В. В., Блохин Е. С. К ВОПРОСУ РЕАЛИЗАЦИИ РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ СОКРАЩЕННЫМ ЧИСЛОМ СОСТАВОВ	184
Сначов М. П., Шигіда С. А. ПОШУК РЕЗЕРВІВ ЗНИЖЕННЯ ВИТРАТ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	185
Таранець О. І. ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ВАРІАНТІВ АВТОМАТИЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ РОЗФОРМУВАННЯ СОСТАВІВ.....	186
Хорошун Н. В., Горб В. А. ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЯК СПОСІБ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	187
Швец О. М. МОДЕЛИ И МЕТОДЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАРКОВ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТРЕЛОЧНЫХ ПРИВОДОВ «ПО ТЕКУЩЕМУ СОСТОЯНИЮ».....	189
Шевченко А. І. ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ КООРДИНАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ СПІВРОБІТНИЦТВА З ОРГАНІЗАЦІЄЮ ПІВНІЧНОАТЛАНТИЧНОГО ДОГОВОРУ	190

Секція 8 "МАРКЕТИНГ І ЛОГІСТИКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ"

Зоріна О. І., Сиволовська О. В. СУТНІСТЬ І ЗНАЧЕННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ	192
Зубенко В. О. ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	194
Кисиличин Ю. В. ОПТИМІЗАЦІЯ ЗАПАСІВ ПІДПРИЄМСТВА	195
Крихтіна Ю. О. ЗАДАЧІ І РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СТРАТЕГІЙ РУХУ ТОВАРУ	196
Лисьонкова Н. М. ВПЛИВ ЛОГІСТИКИ НА ТРАНСПОРТУ ГАЛУЗЬ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН	197
Манівчук В. В. РОЗВИТОК МЕРЕЖІ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ	199
Мельник Т. С., Христофор О. В. МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ СТВОРЕННЯ СПОЖИВЧОЇ ЦІННОСТІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ПАСАЖИРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ.....	201
Окороков А. М. РОЛЬ ЛОГІСТИКИ НА ПІДПРИЄМСТВІ В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ	204
Сторожилова У. Л. ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	205

Секція 10 "МЕНЕДЖМЕНТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ"

Бараш Ю. С., Марценюк Л. В. УПРАВЛІННЯ ПАРКАМИ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ В УКРАЇНІ	207
Бобиль В. В., Клочко І. А. НАПРЯМКИ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	209
Божок А. Р. АЛЬТЕРНАТИВНІ ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ	210
Буковський А. В. АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗРОБКИ КОНЦЕПЦІЇ ПРОГРАМИ ПІДВИЩЕННЯ МОТИВАЦІЇ ДО ПРАЦІПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	212