

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

КИЇВДІПРОТРАНС

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІІІ Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(23.04 - 24.04.2015)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ХІІІ Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIIIth International Scientific and Practical Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2015

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIII Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2015 р., 212 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих учбових закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	Т. В. Полішко
Д.е.н., проф.	О. М. Гненний
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., проф.	В. І. Копитко
Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзаліниця».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2015 р.

Управління інтелектуальним капіталом виробничо-транспортних комплексів

Дикань О.В., Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків

Ключовим чинником забезпечення зростання залізничного транспорту України в умовах глобалізації та розвитку міжнародних транспортних коридорів є його активна участь у розбудові вітчизняної промисловості. Реалізація даного положення відбувається при створенні виробничо-транспортних комплексів, які представляють собою групи взаємозалежних промислових підприємств, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у споріднених галузях, підприємств залізничного транспорту, наукових установ, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі стандартизації, торговельних об'єднань), що ведуть спільну роботу.

Серед основних переваг, котрі обумовлюють доцільність об'єднання підприємств в межах виробничо-транспортних комплексів є:

–отримання нових спеціалізованих чинників виробництва (технології, новітнє устаткування, кваліфікований персонал, інфраструктура);

–створення умов для ефективного обміну інформацією, що знижує рівень витрат та зменшує величину зусиль на організацію та протікання інформаційних потоків;

–зниження рівня витрат на організацію та здійснення процесу транспортування продукції і безпосередньо сам процес перевезень;

–розвиток суміжних виробництв та покращення економічного стану виробників технологічного устаткування;

–розширення доступу до існуючих світових науково-технічних розробок та створення умов для обміну технологіями, активізації власної науково-дослідної діяльності.

Досягти вище означених конкурентних переваг у виробничо-транспортних системах можливо за рахунок координації та поєднання міжгалузевого технологічного циклу, що включає прикладні дослідження, розробку нововведень та їх освоєння у виробництві з забезпеченням ефективного збуту. При цьому необхідним є формування спеціальних інноваційних служб, служб управління знаннями і навчанням персоналу, реєстрація, оцінка та захист інтелектуальної власності, створення інтегрованої інформаційної системи, що потребує ефективного управління інтелектуальним капіталом.

Під інтелектуальним капіталом виробничо-транспортного комплексу слід розуміти сукупність, перш за все, кадрового капіталу (працівники підприємств, їх знання, досвід, навички, уміння, а також культуру відносин на підприємствах, управлінська система) та нематеріальних ресурсів (об'єктів інтелектуальної власності).

Інтелектуальний капітал є один з ресурсів, що створює майбутню вартість і майбутні доходи. Він має ряд особливостей: а) невідчутність, б) багатократність використання, в) унікальність, г) відсутність схильності до матеріального зносу, д) можливість одночасного використання в різних цілях. За ознакою місця в підприємницьких структурах інтелектуальний капітал відрізняється від матеріального тим, що використовується практично у всіх областях діяльності, починаючи від управлінської сфери і закінчуючи процесом виробництва.

Процеси інтелектуалізації в виробничо-транспортних системах дозволяють сформуванню гнучкі виробництва, що орієнтовані на запити ринку, а також забезпечити впровадження інтелектуально-керуючих комплексів в діяльність залізничного транспорту, зокрема прогресивними напрямками є: створення інтелектуального потягу, інтелектуального локомотива, інтелектуальної вантажної станції, інтелектуальної системи диспетчерського управління рухом потягів, інтелектуальних ситуаційних центрів.

Інтелектуальний капітал виробничо-транспортного комплексу як унікальна комбінація інтелектуальних ресурсів є основою динамічного потенціалу і впливає на формування конкурентних переваг.

Успіхи в оволодінні інтелектуальним капіталом пов'язані з вирішенням питань ефективного управління: створення і примноження інтелектуального потенціалу; використання інтелектуального капіталу при створенні інноваційної продукції; процесом інвестування всього циклу перетворень інтелектуального капіталу.

Важливим напрямком забезпечення розвитку інтелектуального капіталу виробничо-транспортних комплексів є створення єдиного інформаційного простору, основними елементами якого виступають:

1. Автоматизація технічного документообігу (управління процесами розробки технічної документації та її зберігання).

2. Інформаційне забезпечення систем менеджменту якості:

- підтримка планування процесів;
- підтримка реалізації процесів;
- підтримка вимірювання процесів і продуктів;
- підтримка аналізу результатів вимірювання;
- підтримка поліпшення процесів (управління змінами).

3. Інтегрована логістична підтримка – направлена на оптимізацію витрат на всіх етапах життєвого циклу продукції.

Формування єдиного інформаційного простору дозволяє:

- скорочувати витрати на придбання знань і розповсюдження технологій;
- полегшувати ринкові трансакції, зменшувати невизначеність і асиметричність інформації при таких трансакціях;
- полегшувати розповсюдження знань і дозволяє підприємствам набувати більше знань при колишніх витратах;
- прискорити процес створення знань, інновацій і економічних змін.

Величезне значення в управлінні розвитком інтелектуального капіталу відводиться освітнім процесам, ефективність яких потребує створення інноваційних кадрових ресурсних центрів з наступними функціями:

- розвиток рамки кваліфікацій;
- розробка, коректування професійних стандартів підготовки менеджерів інноваційної діяльності;
- розробка і використання модульних учбових програм перепідготовки кадрів проведення сертифікації професійної кваліфікації працівників підприємств виробничо-транспортного комплексу;
- перепідготовка і підвищення кваліфікації кадрів по інтегрованих спеціальностях, що затребувані підприємствами виробничо-транспортного комплексу;
- реалізація пілотних дослідницьких проектів і грантові підтримки тимчасових творчих колективів;
- дистанційне навчання за програмами підвищення кваліфікації.

Таким чином, представлені напрями управління інтелектуальним капіталом забезпечують реалізацію програм зростання промисловості та залізничного транспорту шляхом впровадження інновацій у все сфері виробничо-транспортного комплексу, що сприяє створенню і реалізацію інноваційної конкурентоспроможної продукції.

ЗМІСТ

Секція 1

Сучасні тенденції становлення постіндустріальної економіки.....	4
<i>Радіонова Н. В., ДНУЗТ</i>	
Формування інституціональної парадигми постіндустріального інформаційного суспільства	5
<i>Ткач А. А., Жешувська політехніка</i>	
Роль міжнародних економічних організацій у формуванні основних засад.....	7
розвитку інфраструктури	7
<i>Ткач А. А., Замедянська Н. А., ДНУЗТ</i>	

Секція 2

Нові підходи щодо оцінювання ефективного функціонування пасажирських перевезень в дальньому сполученні	10
<i>Аксьонов І. М., Разумова К. М., ДЕГУТ</i>	
Залізничні оглядові екскурсії в Україні.....	11
<i>Бараш Ю. С., Кравченко А. О., ДНУЖТ</i>	
Методичний підхід щодо визначення оптимальної зони курсування окремого приміського пасажирського поїзда	12
<i>Бараш Ю. С., Сначов М. П., Чаркіна Т. Ю., Матусевич О. О., Кравченко Х. В. ДНУЗТ</i>	
Стан сучасної системи забезпечення якості перевізного процесу залізниць.....	15
<i>Барвіненко І. В., Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Дослідження питання форм та систем оплати праці.....	17
<i>Божок Н. О., Баланович Н. В., ДНУЗТ</i>	
Підсумки роботи транспорту України за 2014 рік.....	18
<i>Божок Н. О., ДНУЗТ</i>	
Шляхи покращення стану та ефективності використання основних засобів на промисловому підприємстві	20
<i>Бузницька М. Е., Ломтєва І. М., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
The basic features of intangible assets accounting of foreign countries enterprises	21
<i>Bulgakova Yu. V., Holovko A. P., DNURT, Bulhakov Hr. V., Security Service of Ukraine</i>	
Методи визначення ефективності інвестиційних проєктів у локомотивному господарстві....	22
<i>Вишнякова А. В., Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Проблеми управління витратами в залізничній галузі.....	23
<i>Губаренко О.Ю., Головкова Л.С., ДНУЗТ</i>	
Управління запасами в системі матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту	25
<i>Гулько Л. О., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Багатоступеневий маржинальний аналіз фінансових результатів залізниць.....	26
<i>Дегальцева Л. В., Ломтєва І. М., Сначов М. П., Фрунза Г. М., ДНУЗТ</i>	
Ефективність банківських кредитних залучень на залізничному транспорті.....	28
<i>Дзюба В. І., Каранін Є. В., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до оцінки податкового навантаження промислового підприємства	30
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Управління інтелектуальним капіталом виробничо-транспортних комплексів.....	33
<i>Дикань О.В., Українська державна академія залізничного транспорту</i>	
Удосконалення системи бюджетування в банківській сфері	35
<i>Друзенко Д.Б., ДНУЗТ</i>	
Ефективність використання нематеріальних активів на залізничному транспорті	37
<i>Жовтонога Н.Н., Павлюковська О.М., ДНУЗТ</i>	