

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
РАДА ПРОФСПІЛКИ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І
ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ УКРАЇНИ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»
МІЖНАРОДНА ФЕДЕРАЦІЯ ТРАНСПОРТНИКІВ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ
ТА ТЕХНОЛОГІЙ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

МАТЕРІАЛИ
II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021



КИЇВ 2021

Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ДУІТ, 2021. – 116 с.

Видання містить матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту – УКПРОФЗТ 2021», що включають результати досліджень та практичні рішення з розв’язання проблем реформування та корпоративного управління АТ «Укрзалізниця», удосконалення колективно-договірної регулювання соціально-трудових відносин, формування системи лояльності персоналу, ефективного використання об’єктів соціальної інфраструктури. Авторами піднято питання сучасного стану, ризиків, обумовлених тривалими трансформаційними процесами у галузі та змінами в інституціональному середовищі, перспектив соціально-економічного розвитку залізничного транспорту.

Для науково-педагогічних працівників, дослідників, здобувачів вищої освіти, представників органів влади та бізнес-спільноти, експертів в сфері залізничного транспорту.

Друкується за рішенням Вченої ради Інституту управління, технологій та права ДУІТ, протокол № 6 від 26 січня 2022 р.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Бубняк Вадим – Голова Професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України (*голова організаційного комітету*)

Гришина Юлія – Голова Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану АТ «Укрзалізниця», голова підкомітету з питань вищої освіти Комітету Верховної Ради України з питань освіти, науки та інновацій, д.ю.н.

Ковальов Артем – Голова підкомітету з питань річкового транспорту Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури

Кубраков Олександр – Міністр інфраструктури України

Камишін Олександр – в.о. Голови правління АТ «Укрзалізниця» (за згодою)

Stephen Cotton – ITF General Secretary Міжнародної федерації транспортників (за згодою)

НАУКОВИЙ КОМІТЕТ КОНФЕРЕНЦІЇ

Брайковська Надія – Ректор Державного університету інфраструктури та технологій, к.т.н. (*голова наукового комітету*)

Панченко Сергій – Ректор Українського державного університету залізничного транспорту, д.т.н.

Пішнінко Олександр – в.о. Ректора Українського державного університету науки і технологій, Перший віце-президент, керівник Східного наукового центру Транспортної Академії України, д.т.н.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ ЗБІРНИКА

Яновська Вікторія – завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, директор Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», д.е.н.

Гнатюк Олександр – завідувач відділу організаційної і кадрової роботи Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Творонович Вікторія – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Пилипенко Олена – доцент кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, к.е.н.

Накалюжна Аліна – старший викладач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій

Устіловська Анастасія – вчений секретар Громадської спілки «Центр досліджень залізничного транспорту», доктор філософії

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. РЕФОРМУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: РИЗИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ДЕРЖАВИ, БІЗНЕСУ, ПЕРСОНАЛУ.....	6
<i>Pittman R.W.</i> Strategies for creating competition on the ukrainian railways	6
<i>Yanovska V.P., Dushko D.V.</i> Economic efficiency of railway in ukraine: railway economies of scale, scope, and density	9
<i>Дєгтяр О.А., Угоднікова О.І.</i> Реформування АТ «Укрзалізниця»: публічний маркетинг як елемент підвищення конкурентоздатності природних монополій	12
<i>Дикань В.Л.</i> Передумови та перспективи розвитку конкурентного ринку послуг залізничного транспорту	14
<i>Запара В.М., Запара Я.В., Дудка А.М., Тесленко К.С.</i> Ефективність впровадження приватної тяги на залізницях України в умовах дії чинного тарифоутворення	17
<i>Корінь М.В., Лановий О.А.</i> Реформа залізничного транспорту України: позитивні і негативні наслідки її реалізації	20
<i>Мельник Т.С.</i> Необхідність і завдання створення макrorівневої транспортної моделі залізничного транспорту України	22
<i>Мямлін С.В.</i> Інноваційний розвиток рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту	24
<i>Накалюжна А.О.</i> Залізничний транспорт майбутнього: кейси іноземного інноваційного розвитку залізниць	26
<i>Обруч Г.В., Торопова Д.Д.</i> Управління досвідом клієнтів підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	29
<i>Останчук В.М., Шапірко В.Г.</i> Реформування моделі приміських і регіональних (міжрегіональних) залізничних пасажирських перевезень	32
<i>Семенцова О.В., Піскун Ю.В.</i> Аспекти реалізації системи транспортної безпеки на залізницях України в умовах розвитку швидкісного руху	35
<i>Панченко Н.Г.</i> Системна трансформація механізму соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті України	37
<i>Стасюк О.М.</i> Вплив підвищення тарифів вантажних залізничних перевезень на інтереси держави та кінцевого споживача	39
<i>Федяй Н.О.</i> Вплив зміни залізничних вантажних тарифів на національну економіку	42
<i>Харченко О.В.</i> Стратегічні напрями забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту України	45
<i>Цвірко О.О., Трушкіна Н.В.</i> Цифрова логістика як інструмент підвищення ефективності діяльності АТ «Укрзалізниця» в умовах діджиталізації	47
<i>Чмирьова Л.Ю.</i> Кількісна оцінка впливу зростання вантажних тарифів вітчизняних залізниць на основних споживачів послуг	50

СЕКЦІЯ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ КОЛЕКТИВНО-ДОГОВІРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН 53

Гуменюк І.О. Перспективні напрямки колективно-договірного регулювання соціально-трудо­вих відносин працівників залізничного транспорту..... 53

СЕКЦІЯ 3. ЛОЯЛЬНІСТЬ ПЕРСОНАЛУ (СИСТЕМИ: ОПЛАТИ ПРАЦІ, МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ, ОХОРОНИ ПРАЦІ ТА ЗДОРОВ'Я)..... 55

Войтов І.М. Управління внутрішнім ринком праці на залізничному транспорті..... 55

Карпенко О.О., Каращук В.О. Удосконалення процесу підвищення кваліфікації працівників залізничного транспорту 57

Компанієць В.В. Щодо глибинних викликів нової реальності та стратегічних пріоритетів розвитку залізничного транспорту (кадрова складова)..... 60

Пилипенко О.В. Постковідні тенденції розвитку ринку праці України..... 64

Ратошнюк М.Б. Мотивація персоналу залізничного транспорту та її вплив на економічну безпеку товариства 67

Творонович В.І., Устіловська А.С. Перетворення у сфері управління персоналом у розрізі четвертої промислової революції «Індустрія 4.0» 71

Токмакова І.В. Забезпечення лояльності персоналу підприємств залізничного транспорту на основі управління кадровими ризиками..... 73

Устіловська А.С., Чумак Е.В. Мотивація працівників АТ «Українська залізниця» шляхом цифровізації 76

Цвірко О.О. Мотивація персоналу в умовах реформування АТ «Укрзалізниця» 78

Цимбалюк Г.С., Жвалюк Н.В. Навчання та розвиток як умова підвищення лояльності персоналу 81

Яновська В.П. Конкурентоспроможна заробітна плата як запорука економічної безпеки АТ «Укрзалізниця» 83

СЕКЦІЯ 4 ЕФЕКТИВНЕ ВИКОРИСТАННЯ ОБ'ЄКТІВ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ..... 86

Мельник Т.С., Христофор О.В., Красноштан О.М. Створення транспортно-пересадочних комплексів як перспективний напрям реформування транспортної інфраструктури України 86

Ткаченко В.П., Каращук В.О. Питання взаємодії підприємств та закладів вищої освіти при підготовці фахівців залізничної галузі 89

СЕКЦІЯ 5 КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ..... 91

Дикань О.В., Крихтіна Ю.О., Сторожилова У.Л. Корпоративне управління в цифровому просторі 91

Євсєєва О.О. Методика оцінки фінансового стану структурного підрозділу корпоративного утворення 94

Ізмайлова К.В. Перспективи розвитку корпоративного управління в акціонерному товаристві «українська залізниця»	97
Кузнецов Є. М., Кузнецов В.Є. Систематизація факторів підвищення рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту	100
Нечипорук А.В. Розвиток транспортно-логістичного комплексу в сучасних умовах	102
Овчиннікова В.О., Кужавський М.С. Засади впровадження концепції управління стратегічними змінами на підприємствах залізничного транспорту	104
Портна О.В. Адаптивне управління конкурентоспроможністю залізничної галузі України в умовах розвитку інформаційно-мережевої економіки.....	107
Ткачук В.О. Корпоративний кодекс як засіб формування позитивного іміджу АТ «Укрзалізниця».....	110
Торопова В.І. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту	113

JEL: D20

Торопова В.І., аспірантка кафедри маркетингу, комерційної діяльності та економічної теорії Українського державного університету залізничного транспорту

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. Розглянуто сутність та переваги шерінгу, визначено основні моделі шерінгу інноваційних ресурсів для підприємств залізничного транспорту та визначено напрями ефективного використання моделей шерінгу на залізничному транспорті.

Постановка проблеми. В сучасних умовах функціонування, що наразі характеризуються глобалізаційними процесами, тотальною цифровізацією, інформатизацією, гіперконкуренцією, забезпечити ефективність господарювання підприємств залізничного транспорту та їх конкурентоспроможність на внутрішньому та світовому ринку транспортно-логістичних послуг можливо лише за рахунок своєчасної та якісно організованої інноваційної діяльності. А визначення нових інструментів для активізації інноваційної діяльності стане базисом для формування стратегій розвитку підприємств залізничного транспорту та буде основою для розробки їх інноваційної політики.

Основні матеріали дослідження. Інноваційна діяльність, яка є запорукою забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, а також їх соціально-економічного розвитку, сьогодні трансформується, адже суб'єкти господарювання функціонують в умовах становлення цифрової економіки, де реальністю є штучний інтелект і нейромережі, багаторазово переважаючи калькулятивні та когнітивні здатності людини. Цифрова економіка стає базовою реальністю функціонування сучасних підприємств. Володіння технологіями обробки великих масивів даних, поширення інтернету і дешевизна пристроїв, що забезпечують доступ до нього, привели до появи соціальних мереж і віртуальних сервісів, які дозволяють знизити гостроту проблем, що до сьогодні обмежували інноваційний розвиток сучасних підприємств, перш за все, це проблема обмеженості ресурсів (за рахунок об'єднання великої кількості зацікавлених акторів в єдину мережу стало можливим її вирішення). Цифрова економіка створила підґрунтя для активізації шерінгу.

Термін «Шерінг» (англ. sharing - ділитися, спільно використовувати) прийшов до нас з англійської літератури [1], де ним стали позначати сукупність сервісів (таких як Airbnb, Uber, YouTube, BlaBlaCar та ін.), що забезпечують індивідам отримання додаткової вигоди або компенсації своїх витрат шляхом надання іншому індивіду недовикористаного ресурсу (товару, послуги). При цьому така вигода не є основним джерелом доходу індивіда, а ресурс передається у тимчасове користування, без права розпорядження. У сьогоденному дискурсі застосовуються також терміни економіка спільного користування, економіка колаборативного споживання, шерінг-економіка, економіка обміну, часткова економіка, економіка взаємодопомоги, економіка взаємності, економіка довіри.

Слід зазначити, що ідея спільного користування не нова. Пул так званих «суспільних благ», відомих і детально вивчених, і являє собою прообраз сучасного шерінгу. Суспільним є те благо, утримувати яке дуже дорого одному або декільком власникам, в той же час його існування приносить суспільству позитивні ефекти: громадські бібліотеки та лазні, громадські школи, лікарні, притулки, армія. Крім того, сервіси прокату автомобілів, інструментів, спортивного інвентарю та одягу були популярні і в доцифровий період. Однак саме цифрові технології зробили шерінг однією з десяти найперспективніших сфер економіки за рахунок швидкості отримання необхідного блага, а також довіри, яка забезпечується платформами, що надають бажані блага. Тобто шерінг це не лише прокат - це сукупний синергетичний ефект,

який отримує суспільство від використання активів, які простоюють, причому важливо, що мета прокату - отримання прибутку, а мета шерінгу - поділ витрат, а корисність шерінгу прямо пропорційна кількості взаємодіючих агентів. Отже, в цілому, шерінг – мережа економічних суб'єктів, здатних на основі цифрових технологій виявляти, акумулювати і використовувати незадіяні в даний момент активи з метою отримання додаткової корисності.

Крім того, в умовах становлення цифрової економіки виникла та знайшла своє активне застосування концепція відкритої інновації, яка теоретично була обґрунтована Г. Чесбро та ін. [2]. У статті «Відкриті інновації: наступне десятиліття» Дж. Вестом [3] були узагальнені напрацювання А. Солтера, В. Ванавербек, Г. Чесбро, де автори підтвердили ефективність даної бізнес-моделі в поточних умовах і виявили деякі особливості розвитку цієї концепції в майбутньому.

Відкриті інновації мають на увазі використання цільових потоків знань для прискорення внутрішніх інноваційних процесів, а також для розширення ринків для більш ефективного використання інновацій. Теорія відкритих інновацій визначає процес досліджень і розробок як відкриту систему. Компанія може залучати нові ідеї і виходити на ринок з новим продуктом не тільки завдяки власним внутрішнім розробкам, але також у співпраці з іншими організаціями [3].

Підприємства залізничного, транспорту, не зважаючи на реструктуризацію залізничної галузі, функціонують в єдиному техніко-технологічному ланцюгу, а тому в їх інноваційній діяльності переважає єдиний інноваційно-технологічний цикл із застосуванням принципів спільного використання ресурсів для досягнення інноваційних цілей. Зважаючи на все вищезазначене в якості основи забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту слід використовувати шерінг інноваційної діяльності.

За таких умов загальна економічна ефективність буде визначатись цілою низкою локальних ефектів: використання узгоджених трансфертних цін на роботи та послуги між учасниками кооперації; концентрація фінансових ресурсів, що спрямовуються на науково-дослідні і дослідно-конструкторські роботи; відпрацювання виробничих процесів і перевірка якості і дієздатності нових бізнес-моделей; оптимізація обсягів виробництва для тих продуктів, для яких дрібні і середні масштаби випуску є економічно необґрунтованими; забезпечення стійкості холдингової структури до ситуацій банкрутства в умовах ринку. Слід виділити основні моделі шерінгу інноваційних ресурсів для підприємств залізничного транспорту:

1. Шерінг обладнання (центри технологічних компетенцій). Даний напрямок активно розвивається з 2008 р. Ефективність створення подібних центрів пов'язана з великою кількістю малих і середніх промислових підприємств, які мають потребу в високоефективному виробничому і лабораторному устаткуванні, але не можуть самостійно профінансувати його придбання. Створення центрів, оснащених подібним обладнанням, або оренда машино-годин високотехнологічного обладнання у великих підприємств довели свою ефективність. Подібний підхід дозволяє підвищити коефіцієнт використання обладнання і забезпечити швидку окупність інвестицій.

2. Шерінг персоналу. Даний вид спільного використання ресурсів дозволяє ділитися висококваліфікованими кадрами або використовувати команди професіоналів як вид інвестиційного ресурсу при реалізації інвестиційно та інноваційних проектів.

3. Шерінг інжинірингових команд. Стартувавши як різновид шерінгу персоналу, даний напрямок отримав самостійний розвиток в рамках моделей аутстафінгу – залучення необхідних кадрів для вирішення проектних завдань на тимчасовій основі з використанням послуг компанії-посередника.

4. Шерінг ідей і розробок. Дана модель найбільш близька до концепції відкритих інновацій. В рамках шерінга ідей передбачається створення платформ, які агрегують ідеї і розробки будь-якої предметної області, а також забезпечують доступ до спільної роботи над НДДКР і комерціалізацією їх результатів.

Для підприємств залізничного транспорту, що входять в коопераційні мережі і не пов'язаних відносинами перехресного володіння капіталом, переваги полягають в стратегічній та операційній гнучкості, яка також пов'язана з більш високим рівнем виробничих та інформаційних ризиків.

Висновки. В сучасних умовах господарювання забезпечити гідні конкурентні позиції на ринку транспортно-логістичних послуг не можливо без активної інноваційної діяльності. Однак, останнім часом даний вид господарювання втратив свою результативність, а тому не дозволяє отримати бажаних результатів. Дослідження показали, що для підприємств залізничного транспорту застосування моделі відкритих інновацій ще не є запорукою успіху. Шерінг, що, уособлюючи собою провідний тренд споживчої поведінки в епоху цифрової економіки, стане основою для забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації світової та національної економіки та дозволить нарощувати синергетичний ефект для всіх учасників, залучених до процесу спільної інноваційної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Botsman R., Rogers R. What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption. 2010. 304 p.
2. Chesbrough H. Open Innovation: The New Imperative for Creating and Profiting from Technology HBS Press, 2003. 207 p.
3. West, J., Salter, A., Vanhaverbeke, W., Chesbrough H. Open innovation: The next decade. Research Policy. 2014. Vol. 43. pp. 805–811.

МАТЕРІАЛИ

II Міжнародної науково-практичної конференції
Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку
залізничного транспорту – УКРПРОФЗТ 2021

01 серпня – 03 листопада 2021 року, м. Київ

АДРЕСА: Україна, 03049, м. Київ, вул. Іванан Огієнка, 19
тел.: +38(095)837-60-12
www.duit-fut.com.ua; www.duit.edu.ua; www.urm.media/ukrprofzt-2021,
e-mail: rail.ua.ecosystem@ukr.net