

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ

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

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИКО-
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА
(ГЭТУТ)**

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

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

—

ЭКУЖТ 2008
23-27 июня 2008 года, г. Судак

КИЕВ – 2008

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Третьей
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Изложенные материалы содержат постановку задач и их решения в научной и практической сфере экономики и управления на железнодорожном транспорте. Основной темой данного издания есть реформирование и развитие железнодорожного транспорта. Авторами тезисов являются ученые, специалисты-практики, аспиранты, представители государственных и коммерческих структур.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов и специалистов транспортной отрасли.

Редакционная коллегия:

Бакаев О.О. – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

Гурнак В.М. – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Дёмин Ю.В. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

Джус Ю.Н. – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Духно Н.А. – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

Зубко А.П. – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Мироненко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития транспорта;

Пилипчук О.Я. – д-р биол. наук, проф., академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заведующий кафедрой «Экология и безопасность жизнедеятельности» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Пичкур Т.В. – канд. истор. наук, доцент, академик Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Родионов И.В. – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

Семчик В.И. – д-р юрид. наук, проф., академик Академии правовых наук Украины, член-кор. Национальной академии наук Украины, заведующий отделом Института государства и права им. В.М.Корецкого Национальной академии наук Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Сыч Е.Н. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Цветов Ю.М. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Научного центра исследований экономических транспортных проблем, заведующий кафедрой «Учет и аудит» Государственного экономико-технологического университета транспорта.

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

Все торговые марки, названные или изображенные в издании, принадлежат их собственникам.

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

Решения, определяющие ход игры, принимаются человеком, программное обеспечение лишь отвечает на действия человека. Степень адекватности ответа и определяет качество виртуальной реальности. Поскольку развитие игры зависит от сценария, от внесенных методистом вводных (например, неисправности) и от действий участников игры, функции программного обеспечения сводятся к систематизации хода игры, но ни в коем случае не определяют этот ход. Участники игры работают не с моделью местности, сгенерированной компьютером, а с моделью ситуации, возникшей как результат взаимодействия сценария игры, действий методиста, реакций игроков, работы программной и аппаратной части комплекса.

Как правило, при оценке тренажерных комплексов, как программных, так и комбинированных, рассматривается адекватность математической модели, степень реализма и т.д. Комплексы данного типа, организованные в виде деловой игры, обладают еще одним качеством, возможно более важным. Они предполагают работу каждого участника в составе подразделения. Результат коллективной работы зависит от качества работы каждого игрока, к тому же процесс игры поставлен во временные рамки, аналогичные работе в реальных условиях. Все это создает эмоциональный настрой, способствующий эффективному усвоению изучаемого предмета. Существует мнение, что обучение методами деловых игр в 10-30 раз эффективнее традиционного.

УДК 330.34(477):656.2

Компанієць В. В.

Українська державна академія залізничного транспорту

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ТОЧКА ОПОРИ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ У ХХІ ст.

Обоснована роль транспорта как отраслевого лидера; государственной корпорации «Укрзалізниця» как точки опоры стратегии развития Украины в ХХІ веке. Определены изменения, необходимые для эффективного развития корпорации, в том числе основные характеристики системы корпоративного управления.

Стратегія розвитку України у ХХІ ст., на нашу думку, повинна базуватись на таких важливіших завданнях: забезпечення зростання конкурентоспроможності національної економіки; забезпечення соціального розвитку; духовно-інтелектуальний вибір та пріоритет духовно-інтелектуального розвитку суспільства, розвиток духовно-морального та інтелектуального потенціалу суспільства; техніко-технологічний прорив. Ця стратегія повинна мати свої рушійні сили, галузевих лідерів та точки опори.

Одним із провідних галузевих лідерів, на нашу думку, є транспорт. Нові економічні і соціально-політичні умови, характерні риси сучасного етапу розвитку світової економіки відводять транспорту особливу роль. Доступ країни до

міжнародного транспорту розглядається сьогодні як найважливіший чинник її конкурентоспроможності, тому держави, зацікавлені як в безпосередньому економічному співробітництві з Україною, так і у використуванні її транзитного потенціалу, а отже, зацікавлені в розвитку і якості транспортних послуг. Ці обставини, за умов політичної стабільності в країні і продуманої стратегії розвитку галузі, роблять її інвестиційно привабливою, у тому числі для іноземних інвесторів. Ступінь і якість розвитку міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи в Україні – це одна з необхідних умов для подальшого розвитку економіки держави, забезпечення міжнародної співпраці широкого формату та її конкурентостійкості.

Важливішу роль у транспортній системі завжди відігравав залізничний транспорт. Як особливості залізничного транспорту, так і зовнішні вимоги змін у стратегії його розвитку роблять державну корпорацію «Укрзалізниця» точкою опори у стратегії розвитку України. По-перше, залізничний транспорт – це стратегічна галузь, яка забезпечує безпеку держави, у т.ч. економічну, міжнародне економічне співробітництво, значно впливає на соціальну стабільність. По-друге, забезпечення розвитку МТК неможливо без техніко-технологічного, інформаційного прориву у галузі, а, отже, і розвитку галузевої науки, крім того, потребує прискореного інноваційного розвитку цілого ряду галузей, у першу чергу, транспортного машинобудування та телекомунікацій. По-третє, розвиток залізничного транспорту неминуче пов'язаний з широким розвитком малих і середніх форм підприємництва, орієнтованого як на потреби високотехнологічного виробництва, так і зайнятих в них кадрів. Тому транспортна корпорація неминуче буде замовником для безлічі дрібних і середніх інноваційних компаній, а також забезпечить функціонування технопарків, технополісів та інноваційних структур в економіці. Таким чином, у розвитку корпорації зацікавлена як держава, так і інноваційний бізнес, галузі-співробітники.

Але технічного прориву замало. Головне – це зміна у людях, їх свідомості, поведінці. Забезпечення важливіших параметрів роботи залізничного транспорту – соціально-економічної ефективності, якості, узгодженості роботи, безпеки, екологічності – неможливо без змін у системі управління та системі підготовки кадрів. Ці зміни слід розглядати як необхідну умову розвитку залізничного транспорту, так і стратегії розвитку України.

Система корпоративного управління повинна базуватись на принципах морального управління на усіх її рівнях, у першу чергу, найвищому; на принципах відтворення людського, морального, інтелектуального, соціального капіталів; принципах цілісності, єдності системи та демократичності управління; на сильній корпоративній культурі з високими етичними принципами роботи; на якісній системі мотивації праці; системі контролю, упередження та покарання економічних злочинів; бути спрямованою на інноваційний розвиток.

Якісно нові вимоги до робочої сили – це володіння широким набором навиків, моральність та відповідальність, розуміння мети, стратегії розвитку та управління організації, вміння швидко реагувати на зміни, що потребує розвитку інтелектуального та морального капіталу особистості.

У галузі залізничного транспорту та галузях, що забезпечують її діяльність, працює велика кількість працівників. Це вимагає підтримки з боку держави, корпорації, приватних інвесторів якісної системи освіти, починаючи зі школи до організації, з позицій виховання цілісної, гармонійно розвинутої особистості з високим рівнем розвитку морального та інтелектуального капіталу; освіти та навчання протягом життя.

Існують додаткові властивості залізничної корпорації, що відводять їй особливу

роль як провіднику найважливіших перетворень. Залізнична корпорація охоплює величезну кількість людей як тих що безпосередньо працюють в системі, так тих, які її обслуговують, а також тих, які обслуговує вона. Якщо в системі буде створена сильна корпоративна культура, основою якої будуть такі цінності, як моральність і професіоналізм, націленість на людину (як в системі, так і поза системою для всіх споживачів її послуг), це створить основу для поступового розповсюдження позитивних якостей системи в зовнішнє середовище. Зарубіжний досвід показує, що саме великі корпорації формують стандарти вищої культури організації і управління, етики підприємництва, яка розповсюджується на середнє і дрібнє підприємництво примушує його слідувати за ними.

Таким чином, державна корпорація «Укрзалізниця» може виступити як точка опори, що створює основу не тільки для інноваційного, але і духовно-інтелектуального прориву, соціальної стабільності. Усвідомлювати таке важливе місце корпорації у реалізації державної стратегії повинні як керівники держави, так і керівники «Укрзалізниці». Зараз важливо не втратити час. Важливіші фактори, які повинні забезпечити відповідні стратегічні зміни у галузі, це: політична стабільність у державі; інтелектуальний та моральний капітал керівників галузі, корпорації (на усіх її рівнях), зважена, стабільна стратегія розвитку. Ці фактори сприятимуть як довірі з боку інвесторів, притоку інвестицій у галузь, а, отже, фінансовому забезпеченню перетворень, так і довірі з боку працівників, а, отже, реальному здійсненні перетворень на місцях.

УДК 656.2:65.011.8

Лозова Т. І., Олійник Г. Ю.

Державний економіко-технологічний університет транспорту

ОСОБЛИВОСТІ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ОБ'ЄКТАМИ НЕРУХОМОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Рассмотрены основные принципы управления объектами недвижимости в системе корпоративного управления на железнодорожном транспорте.

За роки незалежності України створені умови нового земельного ладу, ліквідована державна монополія на землю, здійснено перехід до різноманітних форм власності на землю, будівлі, споруди, передавальні пристрої, проведено безкоштовний перерозподіл землі на користь громадян, введено платне землекористування, створено об'єктивні умови для ринкового обороту землі: з'явилась необхідність вирішення питань реалізації прав власності на будівлі, споруди, земельні ділянки та прав постійного користування земельними ділянками і господарювання на них.

З розвитком суспільних виробничих відносин виникає об'єктивна необхідність у корпоративному управлінні земельними ділянками, будівлями, спорудами, передавальними пристроями та їх інформаційному забезпеченні.

Історичний розвиток земельного ладу в Україні та становлення цього процесу на підприємствах залізничного транспорту пов'язаний з встановленням та практичною

Заболоцька О.В. ВАЖЛИВИ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ...	35
Кирик В.Н., Кирик С.В. ТРЕНАЖЕРНЫЕ КОМПЛЕКСЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРАКТИКИ ДЕЛОВЫХ ИГР	37
Компанієць В.В. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ТОЧКА ОПОРИ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ У ХХІ ст.	39
Лозова Т.І., Олійник Г.Ю. ОСОБЛИВОСТІ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ОБ'ЄКТАМИ НЕРУХОМОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	41
Михальченко О.А. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕТОДА РАСХОДНЫХ СТАВОК ДЛЯ ОЦЕНКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ИНФРАСТРУКТУРЫ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК	43
Мищенко Е.А. ЗАРУБЕЖНИЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	45
Омельченко Т.М. СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У РОЗРІЗІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	47
Паткевич Н.О. РОЗВИТОК ЛІЗИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ	48
Пічкур Т.В., Фоміна М.В. ПРИРОДООХОРОННІ АСПЕКТИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	49
Реброва А.Ю. ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ	50
Родіонов І.В. РЕФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ – ОБЛІКОВІ АСПЕКТИ	51
Сафроненко А.А. ОБОСНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В РЕСУРСАХ ДЛЯ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В АСПЕКТЕ СТРУКТУРНОГО СИНТЕЗА	54
Синікова О.М. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	56
Стасишен М.С. ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	57
Цвєтов М.Ю. РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ ТА ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	59
Цвєтов Ю.М., Цвєтов М.Ю. ВПРОВАДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ТРАНСПОРТІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО ІНТЕГРАЦІЇ З ЄВРОПЕЙСЬКОЮ ТА СВІТОВОЮ ТРАНСПОРТНИМИ СИСТЕМАМИ	62
Чеховська М.М. УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ...	64
