

**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.

## ПІДХОДИ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт – галузь економіки України, специфіка якої визначається характером діяльності, її статусом як природної монополії, характером продукції та наявністю особливого характеру конкуренції у транспортному секторі економіки України. Мова йде про конкурентну боротьбу різних видів транспорту, мета яких завоювання більшої частки ринку перевезень.

Конкуренція між залізничним транспортом різних держав виявляється у відповідності головним вимогам до Єдиної європейської залізничної системи: швидкості, інтермодальності (сумісність залізничних систем з іншими видами транспорту) та інтеграційності (спільна праця транспортних систем різних країн). За словами Кірпи Г. М., рейковий транспорт в Європі – це індустрія, яка орієнтується на майбутнє та намагається досягти ще більшої привабливості, вигідності, безпеки, конкурентоспроможності та надійності своїх послуг. У його монографії, «Залізниці світу в XXI столітті» (2004 р.), наведено генеральні цілі до 2020 року, яким повинна відповідати європейська залізнична система. Серед них: збільшення до 10 % частки рейкового транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень та збільшення до 15 % частки рейкового транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень в країнах ЄС при збереженні екологічної безпеки; збільшення в три рази продуктивності залізничної системи; підвищення безпеки перевезень в системі загальноєвропейської залізничної мережі; збільшення на половину енергоефективності на одиницю рухомого складу; зменшення на половину викидів, які забруднюють оточуюче середовище; забезпечення інтенсивності руху через ріст пропускної спроможності залізничної мережі.

Залізничний транспорт України повинен стати більш конкурентоспроможним по всьому спектру робіт, що виконуються. Цьому сприятиме зміна ставлення до інноваційної діяльності, що передбачає поєднання нових технологій, управлінських та експлуатаційних методів, а також збільшення уваги до потреб зовнішніх та внутрішніх споживачів. Це дозволить досягти більшої екологічності, енергоефективності, безпечності, надійності, комфортності, зменшення витрат у порівнянні з іншими видами транспорту.

До чинників забезпечення конкурентоспроможності залізничних перевезень належать:

- рухомий склад, теперішній стан якого потребує негайного поліпшення, тобто оновлення відповідно до технічних характеристик, які нададуть йому можливість обслуговувати перевезення вантажів та пасажирів за вимогами європейських стандартів;

- система організації та управління перевезеннями, що повинна ґрунтуватися на інформаційних та телекомунікаційних ресурсах, що забезпечують: повне задоволення потреби залізничного транспорту в телекомунікаційних та інформаційних ресурсах; формування Єдиного керованого телекомунікаційного та інформаційного середовища для системи управління перевізним й іншими технологічними процесами; створення достатнього рівня надійності та готовності мереж технологічного зв'язку на основі впровадження сучасних інформаційних та телекомунікаційних засобів та технологій; поліпшення сервісного обслуговування клієнтів і конкурентоспроможності послуг зв'язку; вдосконалення системи управління господарством в цілях зниження експлуатаційних витрат на технічне обслуговування та експлуатацію телекомунікаційної і інформаційної інфраструктури, темпів старіння основних фондів;

- персонал, який на сучасному етапі розвитку стає одним з основних чинників, який визначає ефективність діяльності будь-якого підприємства та який необхідно постійно розвивати. Принципами системи управління розвитком персоналу повинні бути: спроможність співробітника визнати необхідність постійного навчання; спроможність колективу визнати необхідність командного або групового управління при активній участі усього персоналу; спроможність організації визначити вирішальну роль кожного співробітника та необхідність розвитку його потенціалу; спроможність системи бути

адаптивною, ефективною та тою, що розвивається. Стратегічною метою розвитку персоналу є покращення адаптивних властивостей та розвиток інноваційних якостей, а тактичною – удосконалення професійних знань і спроможностей;

– залізнична інфраструктура безпосередньо визначає можливість якісного здійснення перевізного процесу. До її складу входять: пункти технічного обслуговування, екіпіровки локомотивів, майстерні з ремонту окремих вузлів локомотивів, пункти підготовки вагонів до перевезень, технічні станції, вагоноколісні майстерні, пункти технічного обслуговування рефрижераторних вагонів, контейнерні майстерні, переїзди, засоби механізації і автоматизації сортувальних гірок, комунікаційні пристрої, які забезпечують усі види зв'язку, маневрові локомотиви, штовхачі, тягачі, технічні парки для очищення, ремонту, формування, екіпіровки і стоянки пасажирських потягів, вантажні, перевантажувальні станції, механізми для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт тощо;

– логістична інфраструктура, розвиток якої в Україні не має необхідного рівня. Відсутні потужні складські комплекси, що надають перелік супутніх послуг по обробці, страхуванню, митному оформленню, сортуванню вантажів; тільки починають розбудовуватися термінальні комплекси, логістичні центри, але їх потужності не можна порівняти з потужностями закордонних об'єктів, які існують як мультимодальні комплекси. Вони з'єднують виробничі приміщення для обробки та підготовки до перевезення товарної продукції; ремонтні майстерні для вантажного транспорту; транспортні підходи для вантажів; вдалу транспортну розв'язку, що дає можливість перерозподіляти вантаж по усім напрямкам усіма видами транспорту; заправні станції; мийки; офісні приміщення; невеликі готелі. Комплекс має можливість здійснювати перевалку контейнерів між різними видами транспорту, мати перевантажувальні комплекси та систему RFID, що дозволяє відслідковувати кожний окремо взятий вантаж та його переміщення.

Принципами конкурентоспроможності вантажних перевезень є:

– інтермодальність – сумісність залізничних систем з іншими видами транспорту. Інтермодальним вважається перевезення, при якому основна частина шляху приходить на залізничний транспорт, внутрішні водні шляхи або море, а будь-яка початкова або кінцева стадія, на якій використовується автотранспорт, є настільки короткою, наскільки це можливо. При цьому важливо розвивати таких два типа інтермодальних перевезень як «транспорт, що супроводжується» та «транспорт, що не супроводжується» (перевантаження вантажів між видами транспорту з використанням спец терміналів). Цей принцип дозволяє інтегрувати та забезпечувати оптимальне використання ресурсів та переваги кожного виду транспорту, є засобом зниження рівня атмосферних забруднень, перевантаженості автошляхів, інструментом підвищення продуктивності перевезень вантажів по усьому транспортному ланцюгу;

– інтепераційність – експлуатаційна та технічна інтеграція залізничної системи України з залізничними системами сусідніх країн та країнами ЄС. Застосування цього принципу дозволить: збільшити частку ринку залізничного транспорту за рахунок ефективних стиковок, скорочення часу в дорозі, кращої координації систем сигналізації та комунікації; знизити витрати за рахунок оптимізації рухомого складу, уніфікації стандартів та введення модульності обладнання; збільшити рівень безпеки; збільшити інноваційний розвиток залізничного транспорту за рахунок внесення технологічних нововведень;

– адаптивність – напрямки розвитку залізничного транспорту визначаються з урахуванням змін зовнішнього середовища, які можуть обумовити коректування цілей, пріоритетів та механізмів їх реалізації. При цьому адаптація орієнтується й на внутрішнє середовище залізничного транспорту, яке розвивається за властивостями складних систем, а отже має велику кількість учасників, які мають між собою складні взаємозв'язки та можуть суттєво впливати на діяльність та конкурентоспроможність залізничного транспорту;

– інноваційність - спрямованість на необхідність постійного застосування технічних, технологічних, організаційних інновацій з метою підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

<b>Гриценко Н. В. РОЛЬ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРАЦІВНИКІВ У РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....</b>	<b>215</b>
<b>Демченко М. А. LRE-МЕНЕДЖМЕНТ ВІДТВОРЕННЯ ВЕРХНЬОЇ БУДОВИ КОЛІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ .....</b>	<b>217</b>
<b>Дикань О. В. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ.....</b>	<b>219</b>
<b>Калініченко О. І. ПІДХОДИ ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....</b>	<b>222</b>
<b>Компанієць В. В., Павлович Ю. Л. СТРАТЕГІЯ ЛЮДСЬКОГО РОЗВИТКУ ТА ЗМІНИ У ПІДГОТОВЦІ КАДРІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....</b>	<b>224</b>
<b>Ляшенко І. О., Сначов М. П., Філіпов А. М. МОТИВАЦІЯ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ЙОГО РЕФОРМУВАННЯ .....</b>	<b>227</b>
<b>Мартишевська Г. М. ЕКСПЕРТНА ОЦІНКА СОЦІАЛЬНОГО САМОПОЧУТТЯ РОБІТНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ .....</b>	<b>228</b>
<b>Машошина Т. В. ВИЗНАЧЕННЯ ВИТРАТ ТРУДА ЯКІ НЕ ПІДЛЯГАЮТЬ ПРЯМОМУ КІЛЬКІСНОМУ ОБЛІКУ ЯК ШЛЯХ ДО ПІДВИЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА ПРОЕКТНИХ РОБІТ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....</b>	<b>231</b>
<b>Назаренко І. Л. РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ .....</b>	<b>232</b>
<b>Романко В. І., Романко О. В. ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ – НА НОВИЙ РІВЕНЬ.....</b>	<b>233</b>
<b>Синікова О. М. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ПРАЦІ ТА МОТИВАЦІЯ ПЕРСОНАЛУ ДО ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ОСНОВІ ДОСЯГНУТОГО ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНІЧНОГО РІВНЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....</b>	<b>234</b>
<b>Смолянська В. В. МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СПІВПРАЦІ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ З КЛІЄНТАМИ .....</b>	<b>236</b>
<b>Сурмило Н. С. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....</b>	<b>237</b>

#### **Секція 11 "МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ"**

<b>Компанієць В. В. ЩОДО НЕОБХІДНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ КОРИДОРІВ РОЗВИТКУ .....</b>	<b>239</b>
<b>Любохинець Л. М. АНАЛІЗ ОБ'ЄМІВ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>	<b>241</b>
<b>Реброва А. Ю. ТРАНЗИТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ЄВРОАЗІАТСЬКОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ.....</b>	<b>242</b>
<b>АВТОРИ-УЧАСНИКИ КОНФЕРЕНЦІЇ .....</b>	<b>2423</b>
<b>АВТОРЫ-УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ .....</b>	<b>24250</b>