

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.

ЩОДО НЕОБХІДНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ СТВОРЕННЯ КОРИДОРІВ РОЗВИТКУ

Вихід із системної кризи в якій опинились світові держави і Україна у тому числі пов'язаний із розробкою та реалізацією глобальних проривних проектів. Одним із таких проектів, які можуть змінити місце України, її транспортної системи у світовому розвитку, є проект створення коридорів розвитку, який розроблений на основі досліджень російських вчених, російських та зарубіжних експертно-аналітичних клубів, зокрема Інституту випереджаючих досліджень імені Е. Л. Шиффера, Інституту світового розвитку (Москва), Шиллер-інституту (Німеччина) та інших.

В результаті глобальної світової кризи а також попередніх тенденцій розвитку різних цивілізацій, у світі склалась ситуація, коли встановлений у світі політичний, економічний порядок може змінитися у результаті проривного розвитку незахідних цивілізацій. У зв'язку з цим у нашого найближчого сусіда, стратегічного партнера – Росії з'явився шанс вийти у світові лідери і підтягнути за собою увесь світ. Цей шанс російські вчені та практики, зокрема Ю. Громико, Ю. Крупнов, В. Якунін (який є президентом ВАТ РЖД) зв'язують з реалізацією проекту коридорів розвитку – євразійських сухопутних мостів, транспортних мегаінфраструктур країн, які можуть зв'язати в одне ціле різні континенти і цивілізації: європейську, російську, китайську, індійську, ісламську.

Створення коридорів розвитку визначається декількома найважливішими обставинами :

1. Коридори розвитку у вигляді Російського «моста», повинні зв'язати у ціле не тільки країну, але і різні цивілізації.

2. Коридори розвитку повинні стати не тільки системою транспортних магістралей, але системно структурованими зонами, які протягуються у просторі і на яких розміщена комплексна системна інфраструктура наступного покоління. Їх створення передбачає об'єднання в єдиній інфраструктурі транспортних мереж, систем зв'язку, енергетичних потоків, нових технологічних рішень, екотехнополісів, дослідницьких центрів, трансферту технологій і інститутів.

3. Щодо розвитку залізничного транспорту, передбачається здійснення проекту технологічної модернізації і створення залізничного транспорту наступного покоління, зв'язаного з використанням надшвидкісних потягів на магнітній підвісці – maglev (magnetic levitation trains), які спроможні розвивати швидкість до 550 км/ч. Використання технології maglev, в свою чергу, є умовою для створення транспортного машинобудування нового покоління, розвитку нових машинобудівних кластерів та забезпечення стратегічних видів зайнятості населення.

4. Коридори розвитку — це також і нові перспективні поселення. Обслуговування maglev або інших принципово нових типів транспорту припускає формування спеціальних груп інженерно-технічних працівників, фахівців по інформаційним технологіям, системам зв'язку і телекомунікаціям. Люди, що володіють високою кваліфікацією, обслуговуватимуть нові транспортні технології, якщо для них в поселеннях уздовж залізниці будуть створені умови для комфортного життя, які відповідають всім вимогам сучасної цивілізації. Тому створення коридорів розвитку неможливо без проектування комфортного сучасного житла і відновлення «поселенської тканини», принаймні, уздовж коридорів розвитку.

5. Значення побудови коридорів розвитку полягає в організації управління всією сукупністю перевезень через територію країни, а також всією сукупністю матеріальних потоків: енергії, матеріалів, інформації про вантажні перевезення і створенням для цих мультипотоків середовищ логістичних центрів. Центри геологістики є постіндустріальною складовою інформаційно-знанієвої економіки, яка в даному випадку дозволяє планувати сукупний рух потоків, ураховуючи, в тому числі, і автотдорожній транспорт, на основі формування мультимодальних транспортних коридорів, а також рух інформації, потоки електроенергії, газові потоки, потоки продуктів переробки нафти через

продуктопроводи. Транспортні магістралі, як мультимережа, повинні забезпечити замикання збутових, споживацьких, виробничих, дослідницьких, інформаційних мереж стратегічних партнерів Росії.

6. Реалізація проекту коридорів розвитку в умовах системної кризи світової фінансової системи є формою залучення для довгострокових мегаінфраструктурних проектів заморожених великих японських, китайських і інших зарубіжних капіталів.

7. Створення міжнародних коридорів розвитку передбачає формування в їх структурі нового технопромислового, соціокультурного і цивілізаційного устрою.

Новий технопромисловий устрій пов'язаний з певною злагодженою мультисистемою нових технологій: отримання ядерної енергії, лазерних технологій, технологій виготовлення нових матеріалів, біофотоніки, інформаційно-цифрових і телекомунікаційних технологій, нових систем транспорту — зокрема, потягів на магнітній підвісці, струнного і троллейкарного типів транспорту і т.д.

Новий технопромисловий устрій— це і нова форма організації професійної праці. Його основу складає технологічні трансферти і новий інститут власності: власність на трансферт технологій, дифузії технологій з одних галузей в інші. Ідея кластерного розвитку припускає створення такої системи виробництва, коли технологія нового рівня, наприклад, по виробництву «флеш-пам'яті», могла б використовуватися в системі виробництва, сьогодні закріплених за принципово різними галузями промисловості — від систем високоточної зброї до нового типу датчиків в енергетиці і сталеливарній промисловості.

Новий технопромисловий устрій є і новим цивілізаційним устроєм, оскільки він може бути реалізований тільки групою країн, в яких інститути освіти, промисловості, науки знаходяться приблизно на одному рівні розвитку.

Тобто створення коридорів розвитку – це глобальний проривний проект нового покоління, який забезпечить принципово нове джерело розвитку економіки та суспільства різних країн учасниць даного проекту, у тому числі для України, яка є транзитною державою.

Створення коридорів розвитку передбачує здійснення найважливіших перетворень, у тому числі: активізації міждержавного (у т.ч. Росія-Україна) та міжкорпоративного (ВАТ РЖД – Укрзалізниця, наукові та освітні установи наших країн) діалогу; активної участі як української держави (функція державного регулювання) так і суспільства підприємців (функція фінансування та участі у виробництві) у цьому проекті; зміни у системі підготовки та перепідготовки кадрів, у тому числі кадрів для залізничного транспорту .

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

Секція 11 "МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ"

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