

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

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

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

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

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

—

**ЭКУЖТ 2011
12-21 декабря 2011 года, г. Киев**

КИЕВ – 2011

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом
Государственного экономико-технологического университета транспорта
(протокол № 4 от 22.12.2011 г.)

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Шестой Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2011. – 366 с.

ISBN 978-966-2197-35-8

Издание содержит материалы Шестой 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 Л.А. – д-р экон. наук, проф., академик Экономической академии наук Украины, заведующий кафедрой «Менеджмент организаций и логистика» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Гурняк В.М. – д-р экон. наук, проф., профессор кафедры «Экономика предприятий транспорта» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Кельрих М.Б. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Колесникова Н.М. – д-р экон. наук, проф., проректор по научно-педагогической работе Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

Лашко А.Д. – главный советник генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины;

Макаренко М.В. – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, ректор Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

Мирошенко В.К. – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой «Управление процессами перевозок» Государственного экономико-технологического университета 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, ученый секретарь ученого совета Государственного экономико-технологического университета транспорта (ответственный секретарь);

Родионов И.В. – член-кор. Транспортной академии Украины и Международной академии безопасности жизнедеятельности, заместитель проректора по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта;

Рябчук Т.С. – начальник главного финансово-экономического управления Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины;

Савченко К.А. – заместитель директора департамента политики развития инфраструктуры транспорта и туризма Министерства инфраструктуры Украины;

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

Сергиенко Н.И. – канд. тех. наук, первый заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

Стасюк А.И. – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой «Автоматизация и компьютерно-интегрированные технологии транспорта» Государственного экономико-технологического университета транспорта;

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;

Черный В.В. – канд. экон. наук, проректор по научно-производственным вопросам и перспектив развития Государственного экономико-технологического университета транспорта..

Печатается в редакции авторов на языке оригинала.

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

ISBN 978-966-2197-35-8

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2011

**СЕКЦІЯ 10 «МЕНЕДЖМЕНТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ»**

УДК 655.1/5(207)

Ковалевич Л.С.

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта

**ЗАВИСИМОСТЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА ОТ
КВАЛИФИКАЦИИ РАБОТНИКОВ**

В статье предлагаются возможность использования эмпирической модели (расходы-выпуск) для планирования национальной экономики. Рассмотрены критерии оптимума и ограничение зависимости эффективности труда от квалификации рабочих. Проанализирован механизм жизнеспособности модели при оценке и прогнозировании железнодорожного транспорта и социальной сферы.

В ряде стран было проведено большое количество исследований, направленных на разработку моделей линейного программирования для целей планирования. Некоторые из этих исследований хорошо известны и получили отражение в экономической литературе. Однако в Украине до последнего времени попыток использовать такой подход к планированию не делалось. В настоящей статье описывается опыт разработки модели типа «затраты — выпуск» для экономики Украины. Исследование имело целью установить возможность создания эмпирической модели, полезной для планирования украинской (или подобной ей) экономики на основе доступных в настоящее время информации и вычислительных методов.

Для того чтобы получить представление об экономической системе, для описания которой используется модель, остановимся вкратце на некоторых особенностях украинской экономики.

В последнее десятилетие часть валового национального продукта страны направлялось на капиталовложения. Но этого оказалось недостаточно для осуществления таких структурных изменений, которые позволили бы снять с повестки дня проблемы занятости и платежного баланса. Если к тому же учесть еще наличие ряда других региональных проблем, то становится понятным стремление так распределить ресурсы, чтобы были обеспечены соответствующие структурные сдвиги, позволяющие в будущем полностью решить или, по крайней мере, смягчить указанные проблемы. На достижение данной цели и была направлена рассматриваемая ниже модель.

В качестве критерия оптимальности модели был выбран максимум уровня личного потребления, достигаемый к некоторому моменту времени T при условии выполнения ограничений, описывающих структуру экономики Украины.

Для включения в модель были отобраны 6 дорог железнодорожного транспорта. Ее эндогенные переменные охватывают 34 переменные перевозки товаров собственного производства по этим дорогам, 33 переменные экспорта, 33 переменные импорта (с делением на группы «конкурирующего» и дополняющего импорта, на приросты валового капитала по отраслям и на личное потребление). К экзогенным переменным модели относятся общественное потребление, труд и агрегированный основной капитал.

Модель имеет ряд ограничений, к которым, прежде всего, относится ограничение по потокам продуктов. Оно может быть записано следующим образом:

$$(1-A)X - B - E - C + M \geq G, \quad (1)$$

где $(1-A)$ – матрица Леонтьева (A – матрица коэффициентов затрат системы «затраты – выпуск», характеризующих затраты на единицу продукции конкретной отрасли);

X – вектор предложения железнодорожного транспорта;

B – матрица валовых приростов основного капитала по дорогам;

E – матрица, на главной диагонали, которой находятся показатели экспорта по отраслям, а остальные элементы равны нулю;

M – матрица, на главной диагонали, которой находятся показатели «конкурирующего» импорта по отраслям, а остальные элементы равны нулю;

G – вектор общественного потребления.

В зависимости от квалификации (или уровней образования) рабочая сила в модели делится на две категории. В первую категорию включены промышленные и сельскохозяйственные рабочие, а во вторую – служащие. Для труда были использованы следующие ограничения:

$$WX \leq L. \quad (2)$$

где W – матрица коэффициентов затрат труда с размерами 2×34 ;

L – вектор с размерами 2×1 доступных трудовых ресурсов.

Поскольку считалось, что на структурные изменения в экономике Украины за период (от 5 до 10 лет) существенное влияние оказывает величина уже имеющегося основного капитала, в модель было введено следующее ограничение:

$$\sum_j R_j x_j \leq K, \quad (3)$$

где kj – капитал, используемый на производство единицы j -го продукта; K – величина существующего основного капитала. Как и другие экзогенные переменные, величина K должна быть спрогнозирована на расчетный год T .

Кроме того, модель содержит ограничение по внешней торговле:

$$\sum_j m_j^{mc} + \sum_j m_j^c + \sum_j e_j \leq D, \quad (4)$$

где $\sum_j m_j^{mc}$ – «неконкурирующий» импорт в j -ю отрасль; $\sum_j m_j^c$ – «конкурирующий» импорт в j -ю отрасль; e – экспорт продукции j -и отрасли; D – заданная величина желаемого баланса текущих платежей (это тип целевой

переменной, являющейся заданной экзогенной константой для различных экспериментальных расчетов). От всех эндогенных переменных модели требовалось, чтобы они были неотрицательными.

Перечисленные ограничения характеризуют первую, базисную, модификацию эксперимента, проведенного с помощью рассматриваемой модели. Две другие его модификации осуществлялись при дополнительных ограничениях. Для второй модификации было добавлено следующее ограничение:

$$x_j \leq (-M) \bar{X}_j, \quad (5)$$

где M – доля основного капитала, амортизируемая за плановый период; $\bar{X}$ – величина x_j в базисный год (2010 г.).

В третью модификацию, кроме этого ограничения, было введено такое лимитирующее условие:

$$e_j \leq E_j, j=1,2,\dots,n, \quad (6)$$

где E_j – ожидаемый максимум экспортных поставок j -й отрасли в расчетный год. В следующем разделе мы приведем соображения, которые объясняют использование различных типов ограничений.

Хорошо известно, что в задачах с конечным горизонтом планирования определенное внимание должно уделяться развитию экономики Украины за пределами планового периода. Это достигается путем учета в модели прироста основного капитала в плановом периоде. Но предварительно надо решить, каким образом ввести в модель формирование основного капитала.

Для того, чтобы превратить валовой прирост основного капитала в эндогенный фактор, мы сделали простое допущение:

$$B=F(X),$$

где $F(X)$ – линейная функция. Если матрицу результирующих вложений «отрасль на отрасль» обозначить через K , то искомое отношение будет иметь вид

$$B=KX \quad (7)$$

Теоретическим обоснованием отношения такого типа служит соображение, что X характеризует возможности финансирования капиталовложений. Это соотношение вполне пригодно для определения направлений вложений при среднесрочном планировании.

Обсуждение сформированной модели.

Выбор потребления в качестве максимизируемой переменной величины основан на допущении о существовании некоторой функции полезности экономики $U=U(C)$, где U – уровень полезности, а C – потребление. Такое допущение соответствует традиционному подходу экономистов, в частности, оно используется в работах по теории оптимальности роста экономики. Указанный подход предполагает, что благосостояние общества представляет собой функцию уровня его потребления. Эта отправная посылка в последнее время подвергается очень сильной критике, но ее применение исходит из идеи, что наиболее существенным элементом при анализе благосостояния является все же потребление.

Мы в качестве оптимизируемой переменной выбрали уровень личного потребления. Одно из преимуществ такого подхода заключается в его простоте. Тем не менее, надо помнить о явной ограниченности этого подхода с точки зрения теории благосостояния. По нашему мнению, совершенная модель должна основываться на более широком взгляде на цели общества по сравнению с

рассмотрением уровня потребления в том виде, в каком он сегодня измеряется в национальном бюджете. При введении ограничений (1) анализ начинается с допущения, что перераспределение ресурсов может осуществляться главным образом путем замещения «конкурирующего» импорта местным производством или наоборот. В данной связи импорт делится на «конкурирующий» и дополняющий. При этом предполагается, что последний является линейной функцией общего объема производства соответствующей отрасли и что его замещение невозможно. Разумеется, это предположение означает упрощение реального положения, поскольку отнюдь не весь дополняющий импорт относится к продуктам, которые не могут быть произведены внутри страны.

При избранном нами подходе коэффициенты затраты – выпуск определены таким образом, что включают затраты как местного производства, так и «конкурирующего» импорта, причем замещение продуктов этих двух групп не ограничивается. Иными словами, весь «конкурирующий» импорт может быть замещен местными продуктами, и наоборот.

В ограничениях (2) труд подразделен на две категории. В первую из них включается менее образованная рабочая сила – рабочие, фермеры и сельскохозяйственные рабочие (первая составляет в Украине значительную часть трудовых ресурсов). Вторая категория в принципе должна охватывать более образованных работников. Практическое разделение рабочей силы на две указанные категории в ряде случаев сопряжено с определенными затруднениями.

Ограничения (3) и (5) принимают в расчет существующий основной капитал и скорость, с которой он может быть перераспределен. Капитал представляет собой фактор, который необходимо учитывать при рассмотрении структурных изменений. Ограничение (5) означает, что производство в той или иной отрасли максимально может быть уменьшено на величину, определяемую темпом амортизации ее капитала. Мы допускаем, что такая оценка несколько преувеличивает возможности этих изменений, поскольку расчеты темпа амортизации основываются на тех ее нормах, которые принимаются, исходя из коммерческих соображений. Но отсюда следует, что в ряде случаев полностью амортизированный основной капитал может обеспечивать известные производственные мощности.

Данные для рассматриваемой модели были получены в основном в результате исследования затрат и выпуска в экономике Украины.

Хотя в последнее время значительно усилилось внимание к разработке динамических моделей макроэкономического прогнозирования, тем не менее, надо сказать, что и статические модели обладают определенными достоинствами. Во-первых, они отличаются простотой, вследствие чего анализ легче начинать именно с таких моделей. Во-вторых, они в большей мере обозримы, нежели динамические модели, которые обычно весьма громоздки, трудно поддаются интерпретации и отнюдь не гарантируют от непрослеживаемых ошибок. В-третьих, статические модели, требуя значительно меньшего объема информации, в то же время могут дать полезную информацию о функционировании экономики. В-четвертых – что, наиболее важно – надо считаться с трудностями количественного прогнозирования технологических изменений и тех эффектов, которые эти изменения оказывают на коэффициенты затраты – выпуск, даже при среднесрочном анализе. Однако имеются свидетельства, что указанные коэффициенты могут оставаться достаточно

стабильными на протяжении периода порядка двух – пяти лет. При более же широких горизонтах планирования целесообразно, вероятно, использовать значительно агрегированные модели.

Наконец, нельзя упускать из виду еще одно важное обстоятельство, говорящее в пользу избранного нами подхода. В последние годы методы, применяемые в экономическом анализе, заметно улучшились. Кроме того, благодаря развитию компьютерной техники они стали практически реализуемыми. Это открыло возможности для эмпирического исследования различных проблем оптимизации, которые до сих пор в большей части поддавались лишь теоретическому анализу.

Численные результаты.

Цель проводимых нами экспериментов заключалась в оценке величин переменных модели на 2020 г. Базисным был избран 2010 г. Мы полагаем, что пятилетний период планирования в наибольшей степени подходит для рассматриваемого типа моделирования.

Для разработки плана на 2020 г. потребовался соответствующий прогноз экзогенных переменных. Он был получен главным образом на основе поведения этих переменных в прошлом. Трудовые ресурсы на 2020 г. оценивались в единицах «эффективности» (произведения фактической численности рабочей силы на оцененное изменение производительности).

При оценке количества эффективного труда было сделано допущение, что темпы роста производительности труда сохранятся на уровне, достигнутом за последние 10 лет. Переменная баланса текущих платежей относится к типу политических целевых переменных. В основных модификациях модели требовалось, чтобы она была равна нулю (т. е. чтобы текущие платежи были сбалансированы).

Первые экспериментальные расчеты были проведены по трем основным модификациям модели, характеризующимся следующими особенностями.

В первой модификации отсутствуют ограничения, налагаемые на движение капитала и труда между отраслями и на экспорт продукции. Иными словами, в наиболее простом случае допускается, что иностранные рынки могут поглотить все предложенное (при одних и тех же условиях) количество различных продуктов. Это означает, что рассматриваемая страна является столь малым поставщиком на мировой рынок, что ее предложение не влияет на его цены. Применительно к большинству продуктов украинского экспорта такое допущение довольно близко к реальности. Имеется лишь несколько видов продукции, значительное увеличение предложения которых со стороны Украины может оказать заметное воздействие на цены мирового рынка.

Во вторую модификацию модели вводятся ограничения на движение существующего капитала между отраслями. Допускается, что объем капитала в секторе может уменьшиться только в результате амортизации. Это также ограничивает сокращение объема производства в секторах экономики. Максимальное потребление капитала в отрасли определяется кумулятивной амортизацией за пятилетний период. В этой модификации модели отсутствует ограничение по расширению экспорта.

Поскольку трудно ожидать, что линейные функции экспорта останутся неизменными при любом предложении, в третью модификацию модели в дополнение к ограничениям второй модификации вводятся ограничения на расширение.

Мы полагаем, что анализ всех трех модификаций модели и сравнение полученных с их помощью результатов имеет, по крайней мере, теоретический интерес. Посредством такого анализа мы надеялись получить определенное представление об эффективности различных отраслей и экономики в целом.

УДК 334.331.101.658.656

Коротченко О.В.

Донецкий институт железнодорожного транспорта

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ДІАГНОСТИКИ МОТИВАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Предложены методические рекомендации диагностики мотивационной среды и определены условия для её создания на предприятиях железнодорожного транспорта Украины.

Аналіз структури потенційної плинності й оцінка лояльності персоналу передбачає оцінку мотиваційного середовища підприємств залізничного транспорту.

У цьому випадку варто знайти відповіді на такі запитання:

— Чи є на підприємстві діюча система мотивуючих заходів?

— Якщо на підприємстві розроблена система мотивації персоналу, чи створює вона мотиваційне середовище?

Сама по собі система мотивації, розроблена на підприємстві, ще не мотивує персонал. Вона буде реально стимулювати співробітників до високих досягнень лише за умови, що на підприємстві присутнє мотиваційне середовище, що складається із ставлення співробітників до мотиваційних заходів.

Особливо це стосується мотиваційного середовища, що виникає на основі нематеріальної мотивації персоналу. Мотиваційне середовище, засноване на матеріальній мотивації персоналу, має стабілізуючу дію, допомагаючи закріпити на підприємстві найцінніших співробітників, а «вирощена» на основі нематеріальної мотивації — істинно стимулює людей до активної роботи з повною віддачею сил.

Дійсно, якщо видача персоналу заробітної плати і різних бонусів здійснюється з певною регулярністю й невинуватим, але постійні перерви в оплаті можуть привести до масових звільнень, то відсутність мотиваційного середовища, заснованого на нематеріальному стимулюванні, змусить звільнитися далеко не всіх.

Мотиваційне середовище підприємства забезпечує позитивну оцінку співробітниками організації очікуваних наслідків за результати своєї праці. Для адекватної оцінки цих наслідків кожний співробітник повинен бачити зв'язок між результатом своєї праці й винагородами, очікуваними ним і значимими для нього.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1 «РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ»

<i>Басова Д.В.</i> НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ЗАСОБІВ ЗВ'ЯЗКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	3
<i>Васильєв О.Л.</i> ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	5
<i>Дикань О.В.</i> ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТУРИЗМ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ.....	7
<i>Йолкін Д.Г.</i> НАУКОВІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	9
<i>Конєва Ю.О., Цвєтнова О.В.</i> ФОРМУВАННЯ ЗАСАД СОЦІАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ	11
<i>Королева Н.М., Чебанова О.П.</i> ВПЛИВ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ГАЛУЗІ	14
<i>Котик В.О.</i> ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	16
<i>Лакуста Г.Г.</i> ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	19
<i>Лоза С.П.</i> УМОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЦЬ	22
<i>Лимар Н.М.</i> ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	25
<i>Макаренко М.В.</i> РОЗМЕЖУВАННЯ ФУНКЦІЙ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ГОСПОДАРСЬКОГО УПРАВЛІННЯ – ГОЛОВНИЙ АСПЕКТ РЕФОРМИ В ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ	27
<i>Пилипенко О.В.</i> ОСОБЛИВОСТІ ПАРАДИГМИ ФОРМУВАННЯ БІЗНЕС-МОДЕЛІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	29
<i>Приймук С.М.</i> ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД В ПИТАННІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	32
<i>Ревуцька Л.Є.</i> ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	33
<i>Руссова К.А.</i> ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	35

<i>Сліпченко О.Л.</i> ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	37
<i>Талавіра Є.В.</i> ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ З ВИПУСКУ ВАГОННОГО РУХОМОГО СКЛАДУ.....	40
<i>Чеховська М.М.</i> ФУНКЦІЇ І ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.	43
<i>Чорний В.В.</i> ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ВИЗНАЧАЛЬНИЙ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТО-СПРОМОЖНОСТІ.....	46
<i>Чулюков О.О. Сілакова Н.Є.</i> ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.....	48
<i>Швець П.А., Ярош О.М.</i> СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ.....	50

СЕКЦІЯ 2 «ЕКОНОМІКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»

<i>Аджгавенко М.М.</i> СТРАТЕГІЧНІ ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	53
<i>Андрєєва О.В.</i> ЦИКЛІЧНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО РИНКУ В КОНТЕКСТІ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	54
<i>Андрєєва О.В., Харченко Г.М.</i> ФАКТОРИ ІНВЕСТУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	57
<i>Корженевич І. П., Баращ Ю. С., Карась О. О., Чаркіна Т. Ю.</i> ПРИНЦИПИ ПРОГНОЗНОЇ ОЦІНКИ ВИТРАТ НА ЛІКВІДАЦІЮ НАСЛІДКІВ ВІД ШКІДЛИВОГО ВПЛИВУ НА СУСПІЛЬСТВО ТА ДОВКІЛЛЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	59
<i>Бекиш Н.И.</i> РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗАЛОГ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ	61
<i>Белінська М.Г.</i> ЕФЕКТИВНІСТЬ РОЗПОДІЛУ ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ ІНОЗЕМНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ.....	63
<i>Борута А.Є.</i> ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗЗБИТКОВОСТІ РОБОТИ ПРИМІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ... ..	66
<i>Підлісний П.І., Брайковська А.М.</i> РИНКОВІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	68
<i>Герасименко П.В.</i> МОДЕЛИРОВАНИЕ РИСКА ПРИ ПОВЫШЕНИИ СТОИМОСТИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....	70
<i>Гриценко Н.В.</i> ФІНАНСОВЕ ОЗДОРОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	74

<i>Гулай О. С.</i> НЕОБХІДНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ БІЛЬШ ЧІТКОГО ОБЛІКУ КІЛЬКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІЛЬГОВОГО КОНТИНГЕНТУ, ЯК ВАРІАНТ ЗМЕНШЕННЯ ЗБИТКОВОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	75
<i>Демченко М. А.</i> КОНТРОЛІНГ ОСНОВНОГО КАПІТАЛУ	77
<i>Демченко М. А.</i> ПІДХОДИ ДО УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО АНАЛІЗУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ	79
<i>Диколєнко О.Г.</i> РИЗИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ЗАСОБИ ЇХ ЗНИЖЕННЯ.....	80
<i>Єрьомєнко – Григорєнко О. А.</i> ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ПРОЦЕСІВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ	82
<i>Живага І.В.</i> ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ДОДАТКОВІ ПОСЛУГИ ПО ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	86
<i>Зайцева К.В.</i> СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕГУЛЮВАННЯ МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ	88
<i>Зова В.А.</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ ЯК СКЛАДОВА НЕМАТЕРІАЛЬНИХ АКТИВІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ.....	89
<i>Колєснїкова Н.М.</i> НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	92
<i>Котик В.В.</i> ТРУД КАК ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ КАТЕГОРИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ТРУД КАК ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ КАТЕГОРИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА.....	94
<i>Кравченко Ю.Н.</i> РОЛЬ ІНВЕСТИЦІЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАЇНИ В УСЛОВИЯХ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ.....	98
<i>Крищенко С.О.</i> СОЦІАЛЬНА ПОЛІТИКА НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	101
<i>Кураченко Л.В.</i> УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ПЛАНУВАННЯ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ЕНЕРГОСПОЖИВАННЯ В ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	103
<i>Ломинога И.В.</i> ПУТИ ОПТИМИЗАЦИИ РАСХОДОВ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.....	105
<i>Маркова І. В., Волохов В.А.</i> ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.....	106
<i>Крижановська Т.В., Мірошніченко О.В.</i> АНАЛІЗ ВПЛИВУ ВВЕДЕННЯ НОВОГО ЗБІРНИКА ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ У МЕЖАХ УКРАЇНИ ТА ПОВ'ЯЗАНІ З НИМИ ПОСЛУГИ НА ЗБІЛЬШЕННЯ ДОХОДНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗАЛІЗНИЦЬ.....	109

Небога М. ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ РОЗРОБКИ ІНТЕГРАЛЬНОГО ПОКАЗНИКА ВИЗНАЧЕННЯ БАНКРУТСТВА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	111
Пінчук С.С. СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ.....	114
Панченко О.І. СТРАХУВАННЯ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	116
Позднякова Л.О., Моцная И.В. РАЗРАБОТКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ РАЗЛИЧНОЙ ФОРМЫ СОБСТВЕННОСТИ.....	118
Познякова О.В. МЕТОД ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПРОДУКЦІЇ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЧИННИК ФУНКЦІОНАЛЬНО-ВАРТІСНОГО АНАЛІЗУ.....	120
Познякова О. В. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНО-ОБГРУНТОВАНОЇ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	122
Рябчун Т.С. ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СИСТЕМНО-СИТУАТИВНОГО ПІДХОДУ.....	124
Сінгаєвська М.П. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЮ ВЛАСНІСТЮ ТА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ КАПІТАЛОМ.....	129
Сеник Г. П. МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	130
Сташишен М.С., Ярмоліцька О.В. КНИГА Й. ШУМПЕТЕРА «ТЕОРІЯ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ» ТА ЇЇ МІСЦЕ В ЕКОНОМІЧНІЙ НАУЦІ	132
Стукало А.В. ЕКОНОМІЧНЕ СТИМУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ВАГОННОГО ПАРКУ РІЗНИХ ВЛАСНИКІВ.....	134
Творонович В. І. ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНИХ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ФАКТОРІВ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІКИ.....	136
Тимофєєва Т.О. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	138
Токмакова І.В ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	140
Фінагіна О.В., Панкова Л.І. ПРОБЛЕМИ ІНВЕСТИЦІЙ В СОЦІАЛЬНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ГАЛУЗІ.....	142
Широкова О.М. ОЦІНКА РОЛІ ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЧНОМУ ТА СОЦІАЛЬНОМУ РОЗВИТКУ КРАЇНИ.....	145
Яловець О.С РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНОГО КАПІТАЛУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	147

СЕКЦІЯ 3 «ФІНАНСИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»

<i>Богомолова Н.І.</i> УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СИСТЕМОЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ.....	149
<i>Дикий В.О., Борецька Ю.В.</i> ПЕРСПЕКТИВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ НА «УКРЗАЛИЗНЫЦИ».....	151
<i>Кравченко О. О.</i> ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ І ПРОГНОЗУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ ЄС.....	153
<i>Кравчук О.В.</i> ЕКОНОМІЧНІ МЕХАНІЗМИ ПРОЕКТНОГО ІНВЕСТИВАННЯ В ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	156
<i>Ломтєва І. М., Сначов М. П.</i> ОБЛІГАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	158
<i>Лук'янова О.М.</i> ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ СТВОРЕННЯ ГАЛУЗЕВОЇ ЛІЗИНГОВОЇ КОМПАНІЇ.....	159
<i>Манивчук В.В.</i> ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ ФИНАНСОВЫМИ ПОТОКАМИ.....	162

СЕКЦІЯ 4 «КОРПОРАТИВНІ ІНФОРМАЦІЙНІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

<i>Зиненко О.Л., Устенко А.Б.</i> ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВНЫМ ПАРКОМ НА БАЗЕ АСК ВП УЗ Е	167
<i>Калинюк І.О.</i> МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ РЕКОНФІГУРУВАЛЬНИХ ОБЧИСЛЮВАЛЬНИХ КОНТРОЛЕРІВ ТА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ.....	169
<i>Ковальов В.В., Кузьмич М.В.</i> ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ – ОСНОВНІ ПЕРЕВАГИ, КЛАСИФІКАЦІЯ І ЕТАПИ ПРОВЕДЕННЯ.....	171
<i>Наконечна С.В.</i> АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ КОРПОРАТИВНИМИ ІНФОРМАЦІЙНИМИ СИСТЕМАМИ.....	173
<i>Федухин А.В., Пасько В.П.</i> МОДЕЛИРОВАНИЕ НАДЕЖНОСТИ СИСТЕМ.....	175
<i>Цихмістро С.І.</i> ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЦЕСУ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.....	177
<i>Чайковська Т.О.</i> ВДОСКОНАЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СУЧАСНИХ УМОВАХ.....	279
<i>Ярмоленко Н.В.</i> РАЗВИТИЕ ОСНОВ ИНФОРМАЦИОННОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	184

СЕКЦИЯ 5 «ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»

<i>Жукова Г.В.</i> ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	186
<i>Макаренко М.В., Родіонов І.В., Мороз О.Л.</i> РЕФОРУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЗА ДИРЕКТИВАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ.....	189
<i>Машиошина Т.В.</i> ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА НОРМУВАННЯ ПРОЕКТУВАННЯ У ЗАЛІЗНИЧНОМУ БУДІВНИЦТВІ.....	192
<i>Родіонов І.В.</i> ЗАКОНОДАВЧЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЦЕСУ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ	194
<i>Савченко К. А.</i> ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ ВІДПОВІДНО ДО ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ УКРАЇНИ НА ПЕРІОД ДО 2020 РОКУ.....	195
<i>Юрате Ю., Марион С.</i> TWINNING, ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДТРИМКИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ.....	198

СЕКЦИЯ 6 «ОБЛІК І АУДИТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

<i>Євсєєва О.О.</i> ЕТАПИ ВПРОВАДЖЕННЯ АДАПТИВНОЇ ЄДИНОЇ ОБЛІКОВОЇ СИСТЕМИ.....	200
<i>Соколова Е.О.</i> ПРОБЛЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ ФІНАНСОВИХ УСТАНОВ ТА ОПЕРАЦІЙ НА РИНКУ ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ.....	202
<i>Харіна К.В., Матвієнко О.Д.</i> КЛЮЧОВІ ФІНАНСОВІ ІНТЕРЕСИ В ПИТАННЯХ ЗВІТНОСТІ	205

СЕКЦИЯ 7 «ОРГАНІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЦТВОМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

<i>Володарець М.В.</i> ВПРОВАДЖЕННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО РАЦІОНАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ МОДЕРНІЗОВАНОГО МАНЕВРОВОГО ТЕПЛОВОЗА СЕРІЇ ЧМЕЗ-П.....	208
<i>Габчак М.К.</i> АНАЛІЗ МЕТОДІВ БОРТОВОЇ ДІАГНОСТИКИ РУХОМОГО СКЛАДУ.....	209
<i>Гречко А.В., Донченко А.В., Музика І.В., Подзоров В.А.</i> ЕКОНОМІЧНА ДОЦІЛЬНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ДИСКОВИХ ГАЛЬМ В ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНАХ.....	210
<i>Демченко В.О.</i> АНАЛІЗ ВЗАЄМОДІЇ РЕЙОК ТА КОЛІСНИХ ПАР ЛОКОМОТИВІВ ПРИ РІЗНИХ СТУПЕНЯХ ЗНОСУ КОЛІСНИХ ПАР.....	212

<i>Донченко А.В., Гречко А.В., Шелейко Т.В.</i> ВІТЧИЗНЯНЕ ГАЛЬМІВНЕ ОБЛАДНАННЯ.....	215
<i>Дорошенко О.Ю., Шургая А.Г., Гудіменко К.В.</i> ДОСВІД ВПРОВАДЖЕННЯ БЕТОННОЇ СУМІШІ МОДИФІКОВАНОЇ ГІДРОФОБНОЮ ДОБАВКОЮ АС-1М ПРИ БУДІВНИЦТВІ МОСТОВИХ ПЕРЕХОДІВ У М. КИЄВ.....	217
<i>Єжов Ю.В., Войтенко О.І</i> СТВОРЕННЯ СУЧАСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ВАГОНА ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ.....	219
<i>Петухов В. М.</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ БУКСОВИХ ВУЗЛІВ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ.....	222
<i>Пецов Р.О.</i> ОРГАНІЗАЦІЯ КОМП'ЮТЕРНИХ СИСТЕМ МОНІТОРИНГА ТЯГОВИХ ТРАНСФОРМАТОРІВ.....	223
<i>Пічкур Т.В.</i> ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИРОДООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	224
<i>Рябо К.О.</i> АНАЛІТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСІВ, ЯКІ ПРОТІКАЮТЬ В АКУМУЛЯТОРНИХ БАТАРЕЯХ МАНЕВРОВИХ ТЕПЛОВОЗІВ ПІД ЧАС ПУСКУ...	226
<i>Садловська І.П.</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ РУХОМИМ СКЛАДОМ НОВОГО ПОКОЛІННЯ.....	227
<i>Стрілець А.І., Стрілець В.І., Курицька К.С.</i> ПРОБЛЕМИ ОНОВЛЕННЯ І ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ДОНЕЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ.....	229
<i>Талавіра Г.М.</i> НОВІ ТЕНДЕНЦІЇ З'ЄДНАНЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ МЕТАЛЕВИХ МОСТОВИХ КОНСТРУКЦІЙ НА ВИСОКОМІЩНИХ БОЛТАХ.....	232
<i>Черняк Ю.В., Крашенінін О.С., Матвієнко С.А.</i> ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ПОТОЧНИХ РЕМОНТІВ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ В ПІСЛЯНОРМАТИВНИЙ ТЕРМІН ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ.	235
<i>Черняк Ю.В., Крашенінін О.С., Матвієнко С.А.</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВІЗНОГО ПРОЦЕСУ ШЛЯХОМ ВСТАНОВЛЕННЯ СТІЙКОГО ОПТИМАЛЬНОГО РОЗПОДІЛУ ПЕРЕГІННИХ ЧАСІВ ХОДУ.....	236
<i>Черняк Ю.В., Ревчук М.О., Гаюр А.В.</i> ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ ШЛЯХОМ ВСТАНОВЛЕННЯ ВИСОКОЄМНИСНИХ КОНДЕНСАТОРІВ НА ТЯГОВОМУ РУХОМОМУ СКЛАДІ.....	238

СЕКЦІЯ 8 «МАРКЕТИНГ ТА ЛОГІСТИКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

<i>Андрієнко М. М.</i> ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ.....	240
---	-----

<i>Антонова О.І.</i> ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДУ «ТАЄМНОГО ПОКУПЦЯ» ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....	242
<i>Гайдук О.Ю.</i> КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ.....	243
<i>Грисюк Ю.С., Лабута А.В.</i> КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД ЯК ШЛЯХ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.....	245
<i>Громова О.В.</i> ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	247
<i>Гуренко А.В.</i> ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ З УРАХУВАННЯМ НАПРЯМІВ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ІНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСУ.....	250
<i>Зубенко В.О.</i> УМОВИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ.....	252
<i>Кучерук Г.Ю.</i> ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	253
<i>Ломотько Д.В., Каньовська Д.В.</i> СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПРОСУВАННЯ ВАНТАЖОПОТОКІВ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ НИТОК ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ.....	255
<i>Мани Р.В., Мартинович В.Г.</i> ПРИНЦИПИ РЕГІОНАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	257
<i>Наумова О.Е.</i> РОЛЬ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ МАРКЕТИНГОВИХ ПІДРОЗДІЛІВ В СИСТЕМІ МЕНЕДЖМЕНТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	259
<i>Норберт Куна</i> ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ОДНО ИЗ ОСНОВНЫХ ЗВЕНЬЕВ НА РЫНКЕ ЛОГИСТИКИ ГЕРМАНИИ.....	261
<i>Плугіна Ю.А.</i> ФОРМУВАННЯ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЛОЯЛЬНОСТІ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....	262
<i>Свірідова О.С.</i> ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЯК ІНСТРУМЕНТА ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В СТРУКТУРУ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА.....	264
<i>Сторожилова У.Л.</i> ЗАВДАННЯ ТА ПРОБЛЕМИ МАРКЕТИНГУ ТА ЛОГІСТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	267
<i>Устенко М.О.</i> ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ.....	268
<i>Чаркіна Т. Ю.</i> ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПОСЛУГ, ЩО НАДАЮТЬСЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ.....	271

СЕКЦИЯ 9 «ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ»

<i>Боровик Ю.Т</i> ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ.....	274
<i>Висоцька Г.С., Мироненко В.К.</i> ВИДИ МАТЕМАТИЧНИХ МОДЕЛЕЙ НАДХОДЖЕННЯ ВАГОНПОТОКІВ ДО ПРИКОРДОННИХ СТАНЦІЙ.....	275
<i>Гайдук Н.О.</i> ПІДВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК ІНОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРЗАЛІЗНИЦІ.....	277
<i>Гудкова В.П.</i> ЗОВНІШНІ ВИТРАТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	279
<i>Дейнека О.Г.</i> ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ СВІТУ.....	281
<i>Дейнека О.Г.</i> МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО ТА РИНКОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ.....	284
<i>Донченко А. В., Распопин В. Р., Хозя П. А., Сычев С. Д., Сулим А. А.</i> ПЕРВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВАГОНЫ МЕТРОПОЛИТЕНА С АСИНХРОННЫМ ТЯГОВЫМ ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ.....	286
<i>Євсєєва О.О.</i> ІННОВАЦІЙНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ СОЦІАЛЬНО-ДОМІНАНТНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	288
<i>Козлов В.С.</i> ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ ВІД ВПЛИВУ РОЗВИТКУ СЕГМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ.....	289
<i>Мельниченко О.І., Кульбовський І.І</i> СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ ПРОЦЕСАМИ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА МЕТРОПОЛІТЕНУ.....	291
<i>Мельяникова Ю.П.</i> ПІДХОДИ ДО ОПТИМІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ У МЕЖАХ ВЕЛИКОГО МІСТА.....	293
<i>Мироненко В.К., Родкевич О.Г.</i> ДИНАМІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОДЕЛІ ОПТИМАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	294
<i>Мкртичян О.М</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	297
<i>Пацьора О.В.</i> РОЛЬ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОТРЕБ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ.....	299
<i>Пена Т.В., Чернюк Л.Г.</i> СИСТЕМНА ОРГАНІЗАЦІЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ.....	301
<i>Приймук О.Р.</i> ЧАС ЯК ОСНОВНИЙ ФАКТОР ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ.....	302
<i>Реброва А.Ю.</i> ЛОГІКО-ЙМОВІРНОСНЕ МОДЕЛЮВАННЯ ЗАГРОЗ ВТРАТИ ТРАНЗИТНИХ ПОТОКІВ.....	304

<i>Родионов И.В.</i> УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ С ПОМОЩЬЮ МАТЕМАТИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ.....	305
<i>Сидоренко І.В.</i> ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ.....	307
<i>Степанський Г.Є.</i> ДО ПИТАННЯ КОНЦЕПЦІЇ РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНИ	310
<i>Троян В.Л., Салтисова Н.Л.</i> РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ.....	313

СЕКЦИЯ 10 «МЕНЕДЖМЕНТ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ»

<i>Ковалевич Л.С.</i> ЗАВИСИМОСТЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА ОТ КВАЛИФИКАЦИИ РАБОТНИКОВ.....	315
<i>Коротченко О.В.</i> МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ДІАГНОСТИКИ МОТИВАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ	320
<i>Мартишівська Г.М.</i> ПІДВИЩЕННЯ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	323
<i>Мнишенко О.О.</i> РОЗВИТОК ТЕОРІЙ СТИМУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРАЦІ..	326
<i>Найдьоннова М.В.</i> ОПТИМІЗАЦІЯ МЕТОДІВ СТИМУЛЮВАННЯ ПЕРСОНАЛУ НА ОСНОВІ ОЦІНКИ ОСОБЛИВОСТЕЙ ТРУДОВОЇ МОТИВАЦІЇ.....	328
<i>Синікова О.М.</i> УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....	330
<i>Янченко Н.В.</i> РЕАЛІЗАЦІЯ АДАПТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	332

СЕКЦИЯ 11 «МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ»

<i>Дейнека О.Г., Олексин М.Т.</i> КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ.....	334
<i>Дикань В.В.</i> РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ ЯК ФАКТОР ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ.....	336
<i>Петруня Ю.Є., Горб К. М.</i> МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ УКРАЇНИ В ТУРИСТИЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ.....	339
АВТОРЫ – УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ.....	341

Научно-практическое издание

МАТЕРИАЛЫ
Шестой Международной научно-практической конференции
«Проблемы экономики и управления на
железнодорожном транспорте»
—
ЭКУЖТ 2011

Директор РИЦ ГЭТУТ *Л. В. Пономаренко*
Главный редактор *О. В. Емец*
Компьютерная верстка *В. А. Поличев, В. А. Андриенко*

Подписано к печати 26.12.2011 г. Формат 60x84 ¹/₈.
Бумага — офсетная. Гарн. Таймс. Печать — на ризографе.
Усл.печ. л. 51,46. Уч.-изд. л. 40,20.
Тираж 300 экз. Зак. № 132-2/11.

Напечатано в Редакционно-издательском центре ГЭТУТ
03049, г. Киев-49, ул. Лукашевича, 19
Свидетельство о государственной
регистрации серия ДК № 3079 от 27.12.2007