

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.

ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РИНКОВИХ УМОВАХ

Система стратегічного планування являє собою структурований процес організації і координації служб, що займаються плануванням.

Для успішної реалізації системи стратегічного планування будівельного підприємства доцільно:

- виділити в організаційній структурі центри керівництва кожною стратегічною метою;
- створити ефективну систему розподілу ресурсів підприємства під стратегічні цілі незалежно від структури виробничо-господарської діяльності;
- розробити організаційний механізм реалізації стратегічних рішень;
- формування розвитої інформаційної системи сучасного методичного забезпечення планових стратегічних рішень;
- створення системи мотивації діяльності працівників і підрозділів у досягненні стратегічних цілей;
- визначення джерел фінансування стратегічного плану.

У процесі стратегічного планування на основі управлінням стратегії розробляється генеральна програма дій, що виявляє пріоритети проблем і ресурси для досягнення стратегічних цілей.

Реалізація стратегічного плану закладає основи майбутньої рентабельності, але вимагає значних коштів.

Об'єктами стратегічних рішень можуть бути: нова продукція і послуги; ринкова стратегія; підвищення фінансової стійкості; організаційні й управлінські нововведення; кадровий розвиток і ін.

Пріоритетною метою на наш погляд, є ринкова стратегія, що характеризується такими показниками, як: частка ринку, займана продукцією (послугами) будівельної організації; динаміка (темпи) росту частки ринку. З огляду на дії конкурентів на ринку корисно знати не стільки власну частку займаного ринку, скільки відношення цієї частки до частки ринку, зайнятої найбільш сильним конкурентом.

У закордонній практиці для оцінки частки ринку широко використовується метод криві освоєння (чи кривих нагромадження досвіду), що відбиває динаміку зниження витрат при кожному подвоєнні випуску продукції з початку її освоєння (наростаючим підсумком).

Оскільки конкуренти виходять на ринок з новою продукцією приблизно в той самий період часу, то по кривих освоєння можна оцінити витрати й обсяг продукції, що випускається, а виходить, і очікувану частку ринку.

Другий основний показник ринкової стратегії – динаміка (темпи) росту частки ринку. Якщо підприємство прагне зміцнити конкурентноздатність, то повинно забезпечувати ріст випуску продукції відповідно до збільшення обсягу ринку. Зниження темпів росту неминуче веде до зменшення власної частки (сегмента) ринку. У зв'язку з цим стратегічне планування повинне передбачати розширення виробничої потужності підприємства для забезпечення необхідних темпів зростання виробництва і збільшення частки ринку.

За закордонними оцінками ріст частки ринку на 20% вимагає збільшення виробничих потужностей кожні 3,5 роки.

Виходячи з ринкової стратегії, головна мета стратегічного планування полягає в досягненні надійної позиції на ринку, що забезпечує фінансову стійкість підприємства в умовах конкуренції.

Враховуючи високу значимість ринкової стратегії для діяльності будівельного підприємства, основними вихідними даними для планування є показники ринку. Однак, практично неможливо одержати всі необхідні дані, наприклад, про ринок у цілому чи

зведення про конкурентів. У зв'язку з цим, в умовах ринкових відносин планування підприємства базується на неповних даних.

Звідси виникають додаткові потреби до формування планів: наявність високого професійного рівня працівників планових служб; при розробці планів необхідно використовувати методи моделювання, що дозволяють враховувати стохастичність процесів і недостатність інформації; для компенсації ступеня невизначеності одержання кінцевих результатів і гнучкого пристосування до мінливих умов необхідно передбачати в плані резерви виробничих потужностей («надбавки безпеки» чи «подушки»);

Стратегічне планування повинне сприяти досягненню генеральних цілей підприємства, до яких відносяться: підтримка рівня конкурентоздатності продукції; забезпечення динаміки (темтів) росту власної частки на ринку; підвищення доходу і рентабельності виробництва; виконання науково-виробничих і управлінських процесів на базі високих технологій; забезпечення соціального захисту працівників.

Виходячи з генеральних цілей будівельного підприємства, формуються основні функції і задачі стратегічного планування.

При плануванні системи стратегічного планування структури підприємства необхідно враховувати наступні складові економічного процесу планування: аналіз зовнішнього середовища; формування цілей підприємства; ув'язування цілей підприємства з цілями структурних підрозділів; взаємозв'язок і характер участі в плановому процесі керівників різних рівнів управління; взаємозв'язок планування з розробкою бюджету.

Система планування повинна включати упорядковані процеси аналізу зовнішнього середовища і виконувати задачі адаптації до змін. З цього погляду при проведенні маркетингових досліджень необхідно аналізувати ринок стратегічної продукції за наступними напрямками: ринок перспективний, тобто той, що приносить великі і стабільні доходи сьогодні й у перспективі; новий ринок; періодичний ринок, тобто ринок, що періодично виникає в профілі замовлень; ринок загасаючий, тобто ринок, що не має перспектив для нас; ринок старіючий, тобто ринок, що не має перспектив і для нас, і для споживачів.

Стратегічні плани різних підрозділів підприємства складаються відокремлено, однак, центральний орган планування на рівні підприємства повинний забезпечити інформаційну єдність планування шляхом надання керівництву підрозділу прогнозу щоденного стану зовнішнього середовища. У той же час на великих підприємствах (концерн, корпорація і т.д.) проблема аналізу зовнішнього середовища дуже складна і може бути виконана тільки силами служб на корпоративному рівні, тому відділення теж підключаються до аналізу зовнішнього середовища, але по своїх напрямках діяльності.

Результати аналізу зовнішнього середовища, стану ринку використовуються для формування цілей підприємства й ув'язування з цілями виробничо-господарських одиниць (ВГО).

На будівельних підприємствах, тому що їхня діяльність досить однорідна, цілі можна формувати за принципом «уніз», тобто від апарата управління до ВГО. Однак необхідно враховувати рекомендації підрозділів – це значно поліпшує процес формулювання стратегічних цілей підприємства і дозволяє пов'язати ці цілі з цілями ВГО.

Установлення стратегічних цілей є основою для розробки цільових програм для кожної з них. Керівництво підприємства активно бере участь у розподілі ресурсів між стратегічними програмами, а функціональні підрозділи деталізують і конкретизують програми аж до складання оперативного фінансового плану.

Керівники ВГО повинні сконцентрувати увагу на виявленні і використанні альтернативних стратегій. Ця робота змушує робити прикидки на тривалий період, зобов'язує більш чітко формулювати інтуїтивну економічну модель підрозділу, що дозволяє передбачати зміни в кінцевих фінансових результатах.

Реалізація стратегічних планів здійснюється за допомогою поточних (річних) і оперативних планів. Жорсткий зв'язок повинний бути між стратегічним плануванням і формуванням бюджету, тобто обов'язково проводиться фінансове ув'язування цільових програм і бюджетів.

| | |
|---|----|
| Устинович Н. В. СТВОРЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНО-КОМЕРЦІЙНИХ ЦЕНТРІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ – ЕФЕКТИВНИЙ КРОК ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ..... | 43 |
| Череватенко О. М. РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ЯК ПЕРЕДУМОВА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 45 |
| Чеховська М. М. ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ВЕРТИКАЛЬНО-ІНТЕГРОВАНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ | 46 |
| Якименко Н. В. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СПІВПРАЦІ ДЕРЖАВ СНД В ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ..... | 48 |

Секція 2 "ЕКОНОМІКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ"

| | |
|---|----|
| Андреев В. Г., Свичкарь О. В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ РАСЧЕТА НЕКОТОРЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКАМ | 51 |
| Боровик Ю. Т. ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РИНКОВИХ УМОВАХ | 53 |
| Васильєв О. Л. ФОРМУВАННЯ ВИТРАТ З НАДАННЯ НИТОК ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ | 55 |
| Волохов В. А. ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТАРИФІВ | 57 |
| Гайдук Н. О. ВПЛИВ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 58 |
| Ейтугіс Д. Г. СТРАТЕГІЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОВЛАСНИКІВ..... | 59 |
| Ёлкин Д. Г. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПРЕОДОЛЕНИЮ УБЫТОЧНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК..... | 61 |
| Калабухін Ю. Є. МЕТОДОЛОГІЯ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНОГО ОБҐРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЄКТІВ ОНОВЛЕННЯ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ НА ОСНОВІ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ | 62 |
| Каламбет С. В., Воропай В. А. ОЦІНКА ВИТРАТ НА ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 63 |
| Калініна Н. М. ЦІНОВА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ | 64 |
| Карась О. О. ДІАЛЕКТИЧНИЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМИ СУБСИДУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ | 66 |
| Колесников А. В. ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ | 67 |
| Ломтєва І. М. УДОСКОНАЛЕННЯ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ..... | 68 |
| Лук'янова О. М. ЛІЗИНГ ЯК ОДИН З НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ | 69 |
| Мельянцова Ю. П. СУЧАСНИЙ СТАН МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ВЕЛИКИХ МІСТ .. | 72 |
| Мирошниченко Ю. В. ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ВІД ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ..... | 73 |
| Мозолевиц Г. Я., Петросенко О. І. РОЗПОДІЛЕННЯ СФЕР ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖ ВИРОБНИЦТВАМИ, РОЗТАШОВАНИМИ НА ЛІНІЇ | 75 |
| Моцна І. В. ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ | 77 |
| Найдьонова М. В. РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ | 80 |