

**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.

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

В условиях продолжающихся трансформаций подсистем железнодорожного транспорта стоит объективная задача выработки эффективной стратегии управления, т.е. необходимости управления изменениями на основе разработанной процедуры их предвидения, регулирования и приспособления к внешним условиям.

Необходимость найти приемлемые соотношения между централизованным и децентрализованным управлением делает особенно актуальной задачу создания концепции стратегического управления развитием потенциала железной дороги для реализации стратегических целей развития транспортной компании. Стратегический потенциал компании является одним из важнейших показателей, характеризующих перспективы ее развития и эффективность функционирования на рынке, а также отражающих с одной стороны экономико-производственный потенциал, а с другой – социальную обеспеченность.

В предлагаемой концепции акцентируется внимание на необходимости совершенствования стратегии управления устойчивым развитием подсистем железнодорожного транспорта с учетом особенностей рынка железнодорожных транспортных услуг. Особенности этого рынка проявляются в его функциях связующего звена для промышленных и коммерческих предприятий и в функционировании различных подсистем железнодорожного транспорта в рамках одной макрокомпании. Выбор стратегии управления подсистемами железнодорожного транспорта обусловлен:

- во-первых, стратегией управления и развития самой макрокомпании;
- во-вторых, экономическим состоянием внешней среды;
- в-третьих, социальной нагрузкой на предприятия железнодорожного транспорта, связанной с обеспечением мобильности населения и обороноспособности страны.

Потенциал железной дороги выступает в качестве общего показателя ее состояния, является основой диагностики и регулирования внутренней ситуации и реакции на внешнюю среду, определяет ее инвестиционную и кредитную привлекательность, а также перспективы развития железной дороги в составе макрокомпании либо как самостоятельной, частной дороги.

В настоящее время не существует единого определения потенциала и единой системы его оценки. Важность проблемы объективной экономической оценки стратегического потенциала транспортной компании с целью обеспечения высоких экономических показателей работы в условиях повышения конкуренции на транспортном рынке, стабильного роста экономики Украины и удовлетворения потребностей экономики в перевозках определяет актуальность темы исследования, его научную и практическую значимость.

В настоящей работе под потенциалом железной дороги для реализации стратегических целей развития транспортной компании (стратегическим потенциалом) подразумевается потенциал, обеспечивающий эволюционное развитие компании, направленное на достижение ею устойчивого конкурентного преимущества на рынке и создание синергического взаимодействия между подразделениями путём организации и координации совместного использования сотрудников и других ресурсов. Потенциал развития железной дороги как субъекта перевозочного процесса представляет собой спектр возможностей транспортной компании (железной дороги) определять, формировать, а также удовлетворять потребности рынка в перевозках в процессе рационального взаимодействия с окружающей средой при оптимальном использовании экономических ресурсов с учетом интересов государства.

Потенциал развития железной дороги и его выражение через диагностические показатели позволяет точно планировать и оценивать его необходимый уровень с учетом

экономических кризисов и рецессий, политических и других изменений внешней среды. Результаты анализа стратегического потенциала позволяют определить недостаточность (и таким образом ограниченную эффективность функционирования) или наличие излишних (дорогих в содержании и не окупающих себя) фондов и средств. Для оценки желательного уровня потенциала развития железной дороги используются данные основной отчетности железных дорог.

По нашему мнению, наиболее существенной характеристикой стратегического потенциала железной дороги как производственно-экономической системы является его тесная связь с понятиями «стратегия», «стратегические решения» и «стратегические ресурсы». Причем, к стратегическим будем относить те виды ресурсов, объем и структура которых могут быть существенно изменены лишь путем принятия и реализации соответствующих стратегических решений и специфических условий, а к стратегическим решениям – те, которые принимаются на стадии стратегического планирования.

Системный подход к анализу развития потенциала в условиях рыночных отношений позволяет представить потенциал развития, его составные элементы и внутренние связи в виде сложных систем, органически взаимосвязанных и активно взаимодействующих друг с другом.

Так как определение и оценка потенциала развития железной дороги нуждаются в анализе многочисленных аспектов ее деятельности, предлагается модельный подход к формированию системы комплексных групп потенциалов, позиционирующих возможности в определенной сфере, в наибольшей степени определяющих обобщенный потенциал развития железной дороги: технологический, экономический, социальный и организационный.

Рассмотрим модели потенциалов, включенных в состав стратегического потенциала.

а) модель технологического потенциала, основанная на суточной производительности локомотива; суточной производительности вагона; суточной производительности контейнера; развернутой длины путей железной дороги; средней участковой скорости движения;

б) модель организационного потенциала, основанная на доли заработной платы в эксплуатационных расходах железной дороги;

в) модель экономического потенциала, основанная на стоимости основных производственных фондов; коэффициенте загрузки пропускной способности железной дороги; среднесписочной численности работников железной дороги; выручке; фондоемкости;

г) модель социального потенциала, основанная на расходах на социальные нужды (прямые и косвенные); постоянные расходы на подготовку персонала и профессиональное развитие; формирование жилого фонда.

Подобный подход к формулированию стратегического потенциала позволяет оперативно осуществлять сценарий его анализа, а также в дальнейшем производить поправку на синергический эффект без усложнения расчетов.

Введение в состав стратегического потенциала группы показателей, образующих социальный потенциал, обусловлено спецификой функционирования железнодорожного транспорта. Социальная сфера деятельности железной дороги предназначена для обеспечения производственного процесса путем привлечения, подготовки и обеспечения квалифицированных кадров, вовлеченных непосредственно в перевозочный процесс.

Существенное влияние оказывает социальная сфера железнодорожного транспорта на уровень социального развития регионов, где железная дорога и ее сфера влияния являются практически единственными предприятиями. Это позволяет выделить в составе социального потенциала железной дороги три основные функции в сфере социальной ответственности железнодорожного транспорта:

1. Мотивация работников и привлечение новых кадров;
2. Социальная ответственность компании;
3. Планирование и осуществление социальных программ.

В настоящее время в связи с высоким уровнем динамики политической и экономической жизни нашего общества с особой остротой встают вопросы адаптивного, гибкого управления, требующего постоянного мониторинга операционной обстановки. Эта операционная обстановка представляет собой ситуацию, а экономическая оценка ситуации осуществляется на основе ситуационного анализа.

Методическую базу ситуационного анализа составляет системный маркетинговый подход, позволяющий оценить влияние как внешней среды на анализируемый объект, так и внутренней, которая в значительной мере определяется ресурсным, техническим и коммерческим потенциалом предприятия.

Являясь открытой системой, железная дорога формирует ситуационное пространство многих подсистем и связанных с ее деятельностью предприятий под влиянием государственной и глобальной макросистем. В качестве одного из возможных подходов к построению ситуационного анализа, который в значительной степени учитывает специфику железнодорожного транспорта можно рассматривать подход, представленный следующими структурированными элементами:

1. Построение обобщающего показателя эффективности потенциала, являющегося основой оценки ситуации;
2. Создание информационного поля ситуации путем факторного разложения прироста обобщающего показателя эффективности с привлечением при необходимости дополнительной информации;
3. Проведение ситуационного анализа и формирование выводов и рекомендаций по его результатам. Основой оценки ситуации с точки зрения формирования управленческого решения является степень возможности повышения экономической эффективности хозяйственной деятельности управляемого объекта.

С этой позиции информационное поле ситуации может быть получено путем объединения данных о значениях основных факторов эффективности и их роли в ее повышении.

В качестве способа измерения показателей можно использовать обобщенный критерий эффективности на основе построения двух факторных информационных матриц за базовый и плановый периоды, где факторами являются показатели вовлеченных потенциалов, упорядоченных по группам в последовательности: результаты – затраты – ресурсы.

Долговечность и успешность любого коммерческого предприятия зависит от четкости и адекватности поставленных перед ним целей и задач. Механизм планирования и управления нуждается в инструментах как для их формулирования, так и для диагностики степени их достижения.

Для мониторинга достижений поставленных стратегических целей можно использовать показатели особого рода, характеризующие соотношение целевых значений и фактических результатов – показатели результативности, среди которых выделяют диагностические (предупреждающие) индикаторы.

Ключевыми факторами развития потенциала железной дороги является удовлетворение текущих потребностей в транспортной продукции (нижний допустимый уровень) и обладание динамическим резервом, обеспечивающим уверенное функционирование компании в условиях изменчивой экономической и политической обстановки и меняющегося плана на конкретный период. Резерв должен быть сбалансированным и не отягощать финансовое положение компании, становясь балластом, замедляющим ее развитие.

Таким образом, можно сказать, что потенциал развития железной дороги в числовом выражении – это обобщающий показатель финансового состояния и перспектив развития компании.

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

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

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