

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>О. В. Комеліна, В. П. Дубіщев, Н. Л. Панасенко, М. В. Лисенко</i> МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КРАЇНИ	476
<i>О. А. Кравченко</i> ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»	478
<i>О. А. Криворученко</i> ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	480
<i>Н. М. Лисьонкова, О. А. Єрмоленко</i> ФІНАНСОВІ ПРОБЛЕМИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РИНКУ ВАНТАЖНОЇ ТЯГИ В УКРАЇНІ	482
<i>В. Ф. Мінка, І. В. Підопригора</i> ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В МІЖНАРОДНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ НА РОЗВИТОК ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	484
<i>М. М. Мороз, О. В. Мороз, С. О. Король, В. Л. Хорольський, К. В. Васильковська</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ	486
<i>М. В. Найдьонова, Н. М. Бонцевич, В. К. Сідельнікова</i> СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ФІНАНСОВОЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ	488
<i>Т. С. Обидєннова, Ю. Е. Дуднєва, В. І Чобіток</i> ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ПІДПРИЄМСТВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	490
<i>В. Б. Родченко, Ю. І. Прус, М. С. Свіденська, Д. М. Хрипунова</i> ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОЦЕСІВ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОКОВОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ	493
<i>О. Д. Стешенко, В. В. Масалигіна, О. В. Саленко</i> ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ Й ІНТЕГРАЦІЇ	495
<i>В. М. Тіманюк, Ю. Ю. Черненко</i> ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	497

[2] «Укрзалізниця»: реформувати, не можна залишити [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.censor.net.ua/m3030138>.

[3] Офіційний сайт Національного інституту стратегічних досліджень [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>.

УДК 347.77:656.2

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ ЯК ОДИН З ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

INTELLECTUAL PROPERTY AS ONE OF THE BASIC SECTORS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT

*канд. фарм. наук В.М. Тіманюк, канд. екон. наук Ю.Ю. Черненко
Українська інженерно-педагогічна академія (м. Харків)*

*V. N. Tumanjuk, PhD (Pharm.), Yu. Yu. Chernenko, PhD (Econ.)
Ukrainian Engineering and Pedagogical Academy (Kharkiv)*

Актуальним завданням залізничного транспорту є виведення галузі з системної кризи, в тому числі за рахунок використання сучасних передових технологій і розробок, інноваційних продуктів, поліпшення якості менеджменту. В даний час йде процес реформування галузі. Правління ПАТ "Укрзалізниця" (УЗ) схвалив Стратегію модернізації компанії на 2017-2021 рр., на розгляді знаходиться проект нової редакції Закону «Про залізничний транспорт», який відображає сучасні умови роботи підприємств залізничного транспорту. Звертає увагу на себе той факт, що жоден документ не містить державного підходу до розвитку вітчизняного виробництва для даної галузі, на впровадження досягнень науки і техніки, на ефективне використання об'єктів інтелектуальної власності (ОІВ). Беручи до уваги роль і значення інтелектуальної власності (ІВ) у ринкових умовах господарювання, УЗ може зробити важливі кроки щодо поліпшення своїх конкурентних позицій за допомогою залучення в господарський оборот ОІВ.

В даний час УЗ є інтегрованою корпоративною структурою (ІКС), яка складається із сукупності підприємств, ряд з яких здатні нарощувати і створювати науково-технічний потенціал, в основі якого закладені ОІВ. В цьому випадку актуальності набувають питання централізованого і ефективного управління ІВ в УЗ. Стратегічною метою використання ОІВ є підвищення рівня новизни та конкурентоспроможності нових об'єктів транспортних систем, підвищення захисту економічних інтересів, збільшення вартості активів УЗ, здійснення виходу на міжнародні ринки ІВ. Для здійснення поставлених цілей в ІКС УЗ слід включити "Офіс з управління ІВ", який буде приймати ключові рішення по

створенню, накопиченню, формуванню і комерціалізації прав на ОІВ, а також сприяти регулюванню взаємовідносин між суб'єктами ІВ, здійснювати виплати винагород авторам і сприяючим у використанні ІВ. Створення Офісу дозволить виробити єдину патентну політику і довгострокову патентну стратегію, розробити нормативну базу для забезпечення процесу інтелектуальної діяльності в правовому полі, спрямувати зусилля на вирішення актуальних проблем галузі. Перевага такого Офісу полягає в тому, що є можливість застосовувати системний підхід в управлінні ІВ, створювати передумови для досягнення синергетичного ефекту при комерціалізації ІВ, цілеспрямовано скеровувати всі зусилля для досягнення поставленої загально-корпоративної мети. Управління ІВ слід здійснювати поетапно: спочатку ОІВ виявляються і реєструються в патентних відділах тієї організації, де була створена, потім разом з описом і пропозицією про оформлення прав на неї, направляється в головний Офіс корпорації. Відповідно з патентної політикою підприємства дана ІВ трансформується в загальний "патентний портфель", досліджуються форми, види, цілі, режим патентування, проводиться оцінка вартості прав на ОІВ і ефективність новацій. Отримання охоронного документа переслідує такі цілі, як підтвердження легітимності об'єкта права ІВ, світової новизни, можливості комерціалізації і захисту ІВ від правопорушників, контрафактної продукції, копіювання. Головним завданням є розробка патентної політики, яка повинна бути складовою частиною загальної стратегії, так як впливає на інноваційну політику і на економічну безпеку підприємства. Патентна політика визначає офіційну правову позицію підприємства, а її метою є завоювання конкурентних переваг за рахунок використання виключних прав на ОІВ.

Авторами розроблена організаційна структура Офісу з управління ІВ; механізм взаємозв'язку з філією «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» і з провідними науковими установами, які причетні до створення ІВ в сфері залізничного транспорту; підготовлені матеріали для формування патентної політики і патентної стратегії підприємства УЗ.

Таким чином, використання інтелектуальної власності в УЗ є важливим економічним інструментом в прискоренні появи високоефективних технологій, основним напрямком розвитку інноваційної транспортної системи. Інтелектуальна власність сприяє підвищенню конкурентоспроможності продукції, що виробляється, товарів і послуг, забезпечує імідж, економічну безпеку та ділову репутацію, є потужним інструментом залучення інвестицій.

[1] Защита интеллектуальной собственности логистических компаний // Молодой ученый. — 2015. — №8. — С. 766-771. — Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/88/17500/>

[2] Бекетов Ю. А. Проблемы стратегического развития транспортных предприятий в условиях переходной экономики [Електронний ресурс] / Ю. А. Бекетов, Н. И. Миссюра. — Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategicheskogo-razvitiya-transportnyh-predpriyatiy-vusloviyah-perehodnoy-ekonomiki>.

[3] Підсумки роботи транспорту України за 2012 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

- [4] Патентознавство і авторське право. Учебний посібник Форм навч. Усіх спец. / Укр.інж.пед.акад., упор. Лазарев М. І., Рубан Н. П., Тіманюк В. М. – Х. : [Б. в.], 2017. – 263 с.
- [5] Арменский А. Е. Инновационная экономика и роль в ней интеллектуальной собственности // Инновации. - 2009. - N 11. - С.30-33.
- [6] Мухопад В. И. Коммерциализация интеллектуальной собственности. - М. : Магистр-Инфра-М., 2010. - 511с.

УДК 656.7:658.012.8

**ПІДТРИМКА ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ
В ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМАХ НА ОСНОВІ КОГНІТИВНОГО
МОДЕЛЮВАННЯ**

**MANAGERIAL DECISION SUPPORT MAKING IN ECONOMIC SYSTEMS
BASED ON COGNITIVE MODELING**

*канд. техн. наук Л.О. Філіпковська, О.О. Матвієнко
Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського
«Харківський авіаційний інститут» (м. Харків)*

*L.O. Filipkovska, PhD (Tech.), O.O. Matviienko
National Aerospace University named after M.Y. Zhukovsky
«Kharkiv Aviation Institute» (Kharkiv)*

Управління як функція забезпечення життєдіяльності економічних систем спрямоване на прийняття рішень. Управлінські рішення формуються для реалізації сукупності взаємопов'язаних, цілеспрямованих і логічно послідовних дій, що сприятимуть досягненню цілей такої системи [1].

Задачі управління економічної системи за своєю суттю є слабоструктурованими й слабоформалізованими, містять суперечливі цілі й критерії та вимагають різноманіття способів вирішення задач з нечіткими знаннями, цілями і даними. При їх вирішенні виникають такі невизначеності: недостатність знань суб'єктів про проблеми управління; неможливість враховувати реакцію навколишнього середовища; неповнота даних про дієвість елементів економічної системи.

Актуальність проблеми функціонування складних економічних систем у кризових ситуаціях породила необхідність розроблення методології моделювання складних систем, що розвиваються при неповних знаннях і слабкої формалізації задач.

Однак, зважаючи на науковий доробок вчених, ряд питань, пов'язаних з підвищенням ефективності управління економічною системою, яка характеризується багатокритеріальністю, слабоструктурованістю та