

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ**

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

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

**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ УКРАИНЫ**

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

—

**ЭКУЖТ 2008**  
**23-27 июня 2008 года, г. Судак**

**КИЕВ – 2008**

УДК 656:62

Рекомендовано к печати Ученым советом  
Государственного экономико-технологического университета транспорта  
(протокол № 10 от 29.05.2008 г.)

**Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте:** Материалы Третьей  
Международной научно-практической конференции. – К.: ГЭТУТ, 2008.– 471 с.

ISBN 978-966-2197-06-8

Издание содержит материалы Третьей 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 О.О.** – д-р экон. наук, проф., академик Национальной академии наук Украины, засл. деятель науки и техники Украины, академик Транспортной академии Украины, заместитель директора Международного научно-учебного Центра информационных технологий и систем Национальной академии наук Украины и Министерства образования и науки Украины;

**Гурнак В.М.** – д-р экон. наук, профессор кафедры „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (заместитель главного редактора);

**Дёмин Ю.В.** – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, научный руководитель Отраслевой научно-исследовательской лаборатории перспективного подвижного состава и специальной техники (заместитель главного редактора);

**Джус Ю.Н.** – канд. экон. наук, заместитель генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

**Духно Н.А.** – д-р юрид. наук, проф., директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения;

**Зубко А.П.** – канд. техн. наук, начальник Главного управления развития и технической политики Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (заместитель главного редактора);

**Кельрих М.Б.** – д-р техн. наук, проф., член-кор. Транспортной академии Украины, заведующий кафедрой „Вагоны” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

**Макаренко М.В.** – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, директор Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

**Мироненко В.К.** – д-р техн. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, проректор по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта, директор научно-исследовательского института проблем развития 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, заместитель директора научно-исследовательского института проблем развития транспорта Государственного экономико-технологического университета транспорта;

**Родионов И.В.** – начальник финансово-экономического отдела Департамента железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи Украины;

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

**Стасюк А.И.** – д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой „Информационные системы и технологии” Государственного экономико-технологического университета транспорта;

**Сыч Е.Н.** – д-р экон. наук, проф., академик Транспортной академии Украины, первый проректор, заведующий кафедрой „Экономика предприятий транспорта” Государственного экономико-технологического университета транспорта (главный редактор);

**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.

**Печатается в редакции авторов на языке оригинала.**

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

ISBN 978-966-2197-06-8

© Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины, 2008

© Государственный экономико-технологический университет транспорта, 2008

---

---

уточнении предварительных расчетов практически не изменяются. Этот факт позволяет говорить о том, что по результатам структурного синтеза можно принять решение об экономически оптимальной схеме станции. Соотношение экономических оценок оптимальной и существующей структурных схем дает возможность определить возможный резерв снижения издержек на эксплуатацию станции.

Методика экономической оценки структурных схем станций может быть применена для расчета плановых затрат существующих станций. При этом сама методика не изменяется, а лишь конкретизируются входные данные, что делает методику в некотором смысле универсальной.

*УДК 330.341.1:756.2*

***Синікова О. М.***

*Українська державна академія залізничного транспорту*

## **ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Раскрыты ключевые проблемы развития инновационной деятельности в железнодорожной отрасли. Рассмотрены основные направления государственной инновационной политики, направленной на ускорение развития железнодорожного транспорта.**

Переважне використання сукупності інноваційних факторів економіки будь-якого господарського утворення становить сукупність переходу її до якісно нового типу розвитку, що дозволяє їй набувати найважливіші властивості в ринковому середовищі – економічну стабільність і конкурентоспроможність.

Інноваційна політика – це могутній важіль, за допомогою якого можливо подолати спад в залізничній галузі, забезпечити її структурну перебудову, наситити ринок різноманітною конкурентоспроможною продукцією.

Загальновідомо, що самі по собі інноваційні технології не гарантують стовідсоткового успіху у разі їх реалізації. Тому на етапі наукової розробки залізничної інноваційної політики потрібно виходити з того, що тільки споживач визначає її справжню цінність. Тобто цінність інновації визначається не тільки виходячи з аналізу її теоретичної доцільності, як це, на жаль, відбувається у більшості випадків при здійсненні наукових розробок, а, насамперед, доцільності її практичного застосування та отриманого ефекту.

Вирішальним у реалізації інновацій є інфраструктура, необхідна для її впровадження. Тобто вона має співвідноситись з усіма елементами залізничного транспорту. Широкомасштабне запровадження залежить від готовності і здатності усієї транспортної системи сприйняти і відтворити її у виробництві.

Державна інноваційна політика в цих умовах має полягати у створенні механізмів розвитку залізничного транспорту на ринкових засадах з одночасним посиленням державного регулювання та підтримки.

---

---

Тож, необхідними механізмами державного регулювання для прискорення процесу інноваційного розвитку залізничного транспорту мають стати:

- створення привабливого інноваційного середовища;
- формування нормативно-правової бази у сфері інноваційної діяльності;
- забезпечення фінансової прозорості;
- забезпечення відтворення основних фондів;
- формування фінансових, матеріальних та трудових ресурсів;
- активне залучення інвестицій.

В сучасних умовах завдяки запровадженню інновацій можна вирішити всі деформаційні проблеми, які нагромадилися в секторі залізничного транспорту протягом останнього часу, та вийти на траєкторію його конкурентоспроможного розвитку.

Отже, основною метою державної інноваційної політики має бути створення сприятливих правових і економічних умов для підвищення інноваційної діяльності господарюючих суб'єктів, державна підтримка і стимулювання інновацій, що забезпечують конкурентоспроможність продукції залізничного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Для активізації інноваційних процесів в залізничній галузі необхідно розробити чітку послідовну політику, забезпечити створення державної системи інноваційної діяльності і науково-технічного підприємництва та сформувавши відповідну законодавчу базу з механізмом її реалізації. Також вибір моделі інноваційного розвитку залізничного транспорту має обов'язково відповідати державній стратегії розвитку базових галузей економіки України.

*УДК 339.97:338.012*

*Стасишен М. С.*

*Державний економіко-технологічний університет транспорту*

## **ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Влияние глобализации на развитие отрасли экономического комплекса страны вызывает необходимость разработки правительственными структурами, отраслевыми органами управления и наукой стратегии ее действий в новых условиях с ориентацией на использование мировых достижений и защиту от отрицательных влияний.**

Інтенсифікація міжнародних економічних відносин останнім часом стала однією з визначальних рис світового господарства. Ці процеси, що отримали назву глобалізації, оцінюються дослідниками неоднозначно. Вони вважають, що їй притаманні і позитивні, і негативні властивості. Так, Д. Сорос (2002) вважає, що глобалізація привела до зниження здатності держави втручатися в економіку. І це він приймає за позитивні результати, бо створювати багатство приватному підприємцю вдається краще, ніж державі. Крім того, держави мають тенденцію до

---

---

---

---

<b>Заболоцька О.В.</b> ВАЖЛИВИ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ...	35
<b>Кирик В.Н., Кирик С.В.</b> ТРЕНАЖЕРНЫЕ КОМПЛЕКСЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРАКТИКИ ДЕЛОВЫХ ИГР .....	37
<b>Компанієць В.В.</b> ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ТОЧКА ОПОРИ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ У ХХІ ст. ....	39
<b>Лозова Т.І., Олійник Г.Ю.</b> ОСОБЛИВОСТІ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ОБ'ЄКТАМИ НЕРУХОМОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ .....	41
<b>Михальченко О.А.</b> ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕТОДА РАСХОДНЫХ СТАВОК ДЛЯ ОЦЕНКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ИНФРАСТРУКТУРЫ ВИДОВ ПЕРЕВОЗОК .....	43
<b>Мищенко Е.А.</b> ЗАРУБЕЖНИЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА .....	45
<b>Омельченко Т.М.</b> СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У РОЗРІЗІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ .....	47
<b>Паткевич Н.О.</b> РОЗВИТОК ЛІЗИНГУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ ....	48
<b>Пічкур Т.В., Фоміна М.В.</b> ПРИРОДООХОРОННІ АСПЕКТИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	49
<b>Реброва А.Ю.</b> ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ .....	50
<b>Родіонов І.В.</b> РЕФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ – ОБЛІКОВІ АСПЕКТИ .....	51
<b>Сафроненко А.А.</b> ОБОСНОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В РЕСУРСАХ ДЛЯ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В АСПЕКТЕ СТРУКТУРНОГО СИНТЕЗА .....	54
<b>Синікова О.М.</b> ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	56
<b>Стасишен М.С.</b> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗІ ЕКОНОМІЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ .....	57
<b>Цвєтов М.Ю.</b> РОЗВИТОК КОНКУРЕНЦІЇ ТА ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ .....	59
<b>Цвєтов Ю.М., Цвєтов М.Ю.</b> ВПРОВАДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ТРАНСПОРТІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО ІНТЕГРАЦІЇ З ЄВРОПЕЙСЬКОЮ ТА СВІТОВОЮ ТРАНСПОРТНИМИ СИСТЕМАМИ .....	62
<b>Чеховська М.М.</b> УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ ...	64

---

---