

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
XI Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(25.04 - 26.04.2013)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
XI Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIth International Scientific Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2013

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XI Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2013 р., 178 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих учбових закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	Т. В. Полішко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.е.н., проф.	С. В. Каламбет
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., проф.	В. І. Копитко
Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2013 р.

Секція 1

Адаптація транспорту до формування сучасних ринкових відносин в умовах України

Моделювання сучасних управлінських підходів в умовах складності

Аджавенко М. М., ДЕТУТ, м. Київ

Суспільство сталого розвитку – це нова хвиля розвитку постіндустріального суспільства; новий порядок взаємодії людини, суспільства, навколишнього середовища. З теорією сталого розвитку пов'язано низка концепція, зокрема ноосфер, інформаційного суспільства, інноваційної економіки, економіки знання.

Дослідження економічних систем сучасності безпосередньо пов'язане з моделюванням, оскільки оцінити стан та процеси, що відбуваються в складних відкритих системах за допомогою теоретичних методів вкрай складно.

Комп'ютеризація, інформатизація всіх соціальних та економічних процесів унеможливили застосування старих методів та моделей, що базуються на лінійному мисленні.

Моделювання сучасних управлінських підходів до діяльності організації не задовольняє статичні моделі, оскільки будь-яка діяльність людей є процесом динамічним й завжди має тенденцію до розвитку.

У своїх роботах К. Майнцер зазначає про те, що управління майбутнім відбувається в умовах складності, що і породжує нелінійну динаміку. В умовах складності від співробітників вимагають знання та компетентність в галузі прийняття ефективних рішень, однак й системного мислення та розуміння міждисциплінарності, міжкультурності в організації діяльності колективу за умов раціональності окремих суб'єктів. Хаос, порядок, самоорганізація виникають у зв'язку зі законами складних динамічних систем.

Поняття складності виникло з теорії хаосу. Вчені Інституту складності в Санта Фе зосередили увагу на дослідженні структур, що саморозвиваються, що утворюють складність із простоти і вищий порядок із хаосу. Розгляд теорій хаосу, нелінійної динаміки потребує розробки нових теорій, концепцій, методів, що є адекватними до сучасних тенденцій суспільно-економічного буття. Зазначені концепти в сучасній науці описуються в рамках синергетичної парадигми.

Як зазначає, Кузнецов Б. Л., професор, д.т.н.: «Сьогодні більшу частину динамічних процесів в економічних системах, для яких характерно нестационарність, нелінійність, нерівномірність та в кінцевому результаті призводящих до якісних переходів визначають як економічна синергетика». Галуззю дослідження економічної синергетики є, перш за все, дослідження економічного розвитку з використання системно-синергійного підходу.

Трансформації чи реформування потребують системного й комплексного погляду на зазначені процеси.

Сьогодні економічній науці відомі низка моделей для економіко-математичних досліджень динаміки економічних систем, однак, відсутні ті, що могли б окреслити процеси економічного росту та розвитку окремого виду економічної діяльності національного комплексу країни.

Параметрами порядку на найближчі сто років сьогодні більшістю науковців визначається – рівень технологій, ресурси та чисельність населення, щодо макроекономічних моделей росту. Адаптуючи зазначений імператив до моделі розвитку залізничного комплексу країни варто визначити наступні параметри – персонал, ресурси, та технологічний рівень розвитку.

Особенности оценки ненаблюдаемой экономики в современных условиях Украины

Головинова Г. М., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

По данным Международного Валютного Фонда, доля теневой экономики Украины составляет около 44 %, по оценкам некоторых экспертов 20-60 %, а согласно официальным данным Минэкономразвития – 34 % от уровня ВВП. А согласно оценкам Государственной налоговой службы (ГНСУ), объем теневого сектора украинской экономики как минимум 350 млрд грн в год. Такая неконкретная статистика и различные показатели уровня тенизации экономики свидетельствуют об отсутствии единого подхода в методике расчета, трудностях сбора данных, и необходимости конкретизации понятия теневой экономики.

Согласно рекомендациям ООН от 1993 года, необходимо рассчитывать показатели по таким видам деятельности, которые представляют собой так называемую ненаблюдаемую экономику: теневая, незаконная, в неформальном секторе и деятельность домашних хозяйств для их собственного конечного использования.

Следует отметить, что расхождения в статистике может объясняться тем, что одни из них даны по отдельным видам такой деятельности, а другие по всей ненаблюдаемой экономике. Кроме того, два метода расчета теневой экономики из четырех, которые использует Минэкономразвития, показали рост тенизации, один - неизменность ее уровня, и лишь монетарный метод - показал детенизацию экономики. Так, показатель уровня теневой экономики, рассчитанный как средневзвешенный показатель финансовым методом и методом убыточности предприятий, в январе-марте 2012 года вырос на 3 процентных пункта против соответствующего периода предыдущего года и составил 34 % от уровня официального ВВП. Уровень теневой экономики, рассчитанный по электрическим методом, вырос на 1 процентный пункт и составил 31 % от уровня официального ВВП. Показатель уровня тенизации национальной экономики согласно методу «затраты населения - розничный товарооборот» остался на уровне первого квартала 2011 года и составил 44 %. Единственным методом расчета, который засвидетельствовал снижение уровня теневой экономики в Украине в январе-марте 2012 года, стал монетарный метод, согласно которому данный показатель сократился на 3 процентных пункта и составил 26 % от уровня официального ВВП.

Украинская неформальная экономика занимает самую незначительную часть в общем объеме ненаблюдаемой экономики — около 24 %. Вся эта деятельность населения никак не учитывается государством, однако вносит определенный вклад в теневой ВВП. При этом считается, что именно этот сегмент тени имеет позитивный социальный аспект. То, что принято называть теневой экономикой, определяется как хозяйственная деятельность компаний, которая была бы законной, если бы не была умышленно скрыта от контролирующих органов. Доля ВВП, сформированная в этом сегменте, самая большая. По оценкам экспертов, она составляет 49 %, в денежном выражении это более 200 млрд. грн.

Третий сегмент ненаблюдаемой экономики — незаконная экономическая деятельность, составляющая по неофициальным данным около 27 %, или почти 115 млрд. грн. Основным видом деятельности «черной» экономики в Украине является коррупция.

Таким образом, в современных условиях возникает необходимость более четкого определения понятий теневой и ненаблюдаемой экономики, а также методов ее оценки, что важно для разработки эффективной политики государства по детенизации экономики Украины.

Вплив глобалізації на розвиток залізничного транспорту

Захаренко І. В., Касян Ю. В., Шило Л. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для сучасного етапу економічного розвитку характерними рисами світової господарської системи стали пришвидшення процесу глобалізації та ріст динаміки регіональної інтеграції. За таких умов особливого значення для країн міжнародної спільноти набуває підвищення їх конкурентоспроможності, що полягає у налагодженні зв'язків між глобальними ринками збуту, створенні матеріально-технічної бази для здійснення торгових операцій, прискоренні національного економічного розвитку. Ключова роль для досягнення цих цілей відводиться транспорту, адже саме завдяки транспортному сполученню економічні суб'єкти отримують доступ до світового товарообігу, відбувається зміна методів роботи глобальних виробничо-торгових структур, що зумовлює активізацію міжнародного характеру виробничого процесу.

Зростаюча потреба у транспортному обслуговуванні ставить перед залізничним транспортом нову задачу – забезпечення зовнішньоекономічних та транзитних зв'язків, інтенсифікації процесу інтеграції до світової транспортної системи. Вплив глобалізаційних процесів на систему залізничного транспорту постійно збільшується і вимагає постійного розвитку транспортних технологій, зниження вартості транспортних послуг, динамічного розвитку телекомунікаційних технологій та комп'ютеризації, реструктуризації транспортної галузі. Важливість інтеграції залізничного транспорту країни до міжнародної транспортної системи обумовлено необхідністю збільшення об'ємів міжнародних перевезень через територію України та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів строків доставки пасажирів та вантажу, екологічних показників роботи залізниці.

Вагомим кроком у процесі залучення залізничного транспорту до системи міжнародного транспортного сполучення було підписання Україною декларації про створення транспортного коридору «Схід-Захід» у 2009 році, метою якого було пришвидшення товарообігу між Європою та Китаєм і країнами Азії.

Велика увага приділяється створенню міжнародних транспортних коридорів (МТК) і у інших напрямках, одним з яких є простір СНД. МТК, що сполучить територію України з іншими державами СНД, має на меті підвищити ефективність міжнародних перевезень між країнами та уніфікувати технічні і технологічні параметри розвитку транспортної інфраструктури.

Суттєві трансформаційні зміни у залізничному транспорті на шляху його інтеграції до загальноєвропейської транспортної системи були спричинені проведенням в Україні Євро-2012, в результаті чого з метою підвищення пропускної спроможності було впроваджено швидкісний рух пасажирських потягів за головними напрямками та модернізовано окремі дільниці.

Не зважаючи на проведені заходи, на сьогоднішній день, на жаль, залізничний транспорт України не є повністю адекватним світовим глобалізаційним процесам та не завжди здатний відповідати високому рівню міжнародних транспортних послуг. Однією із проблем, що найбільш негативно впливає на темпи розвитку зовнішньоторгових зв'язків, є тенденція зростання тарифів на вантажні та пасажирські перевезення при значно повільнішому покращенні якості послуг, що надаються.

У цій ситуації великі надії покладаються на реформування залізничного транспорту. Очікується, що результатом розпочатого процесу реструктуризації буде не лише забезпечення ефективного функціонування галузі, а і виведення її на якісно новий рівень розвитку як найважливішої інфраструктурної основи економіки країни. Залізничний транспорт має стати чутливішим до потреб ринку та коливань його кон'юнктури, нова система економічних відносин, базуючись на галузевих програмах оновлення основних фондів, повинна привести до модернізації основних засобів, впровадження інновацій та передових технологій. Це забезпечить покращення економічних показників роботи залізниці,

підвищення її конкурентоспроможності, призведе до підвищення ролі вітчизняних виробників на міжнародних та внутрішніх ринках.

Пришвидшенню темпів інтеграції залізничного транспорту України до міжнародної транспортної системи сприятимуть відкритість економіки країни, усунення перешкод на шляху вільного переміщення товарів і робочої сили, створення умов для формування міжнародних транспортних коридорів та розвитку прямих недержавних інвестицій у міжнародні транспортні проекти.

Таким чином, в сучасних умовах чинники глобального середовища справляють вагомий вплив на потенціал розвитку залізничної транспортної системи України. Проте, зважаючи на низьку конкурентоспроможність залізниць, недостатній рівень організації ринку транспортних послуг, існування бар'єрів на шляху міжнародних перевезень та несприятливий інвестиційний клімат, відчутні позитивні результати від залучення українських залізниць до світової співпраці можливі лише в умовах довгострокової перспективи.

Прогнозування в системі стратегічного управління

Кажанова М. О., Клочко А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Прогнозуванням являється передбачення майбутнього стану розвитку предмета чи явища на основі аналізу його минулого і сучасного. Також отримання постійної інформації про його якісні й кількісні характеристики в перспективі. Прогноз, результат прогнозування, це - знання про майбутнє і про ймовірний розвиток сьогочасних тенденцій.

Метою будь-якого прогнозу являється передбачення подій та виявлення оптимального варіанту їх розвитку. Це дає змогу підготуватися як до позитивних, так і до негативних тенденцій, покращити результати та мінімізувати збитки.

Ця тема являється актуальною для розгляду та вивчення, так як в наш час велика кількість організацій допускається багато помилок у прогнозуванні, що призводить до спаду ефективності роботи підприємства.

Найважливішими функціями прогнозування в системі стратегічного планування є:

- визначення необхідних цілей та напрямків розвитку об'єкта;
- оцінка соціально-економічних, науково-технічних та екологічних наслідків кожного з можливих варіантів розвитку об'єктів прогнозу;
- визначення змісту заходів щодо забезпечення реалізації продукції та усунення загроз кожного з можливих варіантів розвитку передбачених подій;
- оцінка необхідних затрат на ресурси для впровадження розроблених заходів.

Варіанти прогнозу у стратегічному плануванні:

- побудова системи прогнозів для різних співвідношень;
- оцінка впливу різних факторів на розвиток ситуації, в тому числі по окремих ринках (наприклад, вплив нових технологій виробництва, зміни в потребах окремих груп споживачів тощо);
- виявлення ймовірності «точок зростання» у макро- та мегасистемах і вплив на них окремих факторів (наприклад, зростання попиту на певний вид товару);
- зміни у співвідношеннях «можливості - загрози» (наприклад, нереалізована можливість може стати загрозою, якщо її використає у повному обсязі конкурент);
- розробка цілей та альтернативних стратегій їхнього досягнення.

Основними методами прогнозування, що використовуються в стратегічному плануванні, являються методи екстраполяції, експертні методи та методи моделювання. Сьогодні більшість авторів погоджуються з тим, що лише комбінація методів може дати більш-менш надійне передбачення майбутнього.

У стратегічному управлінні найбільшого поширення набули розробки сценаріїв розвитку подій. Вони займають проміжне положення між експертними методами і методами моделювання.

Побудова сценарію - це метод прогнозування, який полягає у встановленні стану предмета прогнозування за різних прогнозів зміни фону, на якому перебуває об'єкт.

Існує дві сторони в характеристиці сценаріїв:

- 1) визначення та оцінка головних параметрів розвитку;
- 2) ствердження, що рішення впливають на майбутній розвиток.

Світовий досвід показує, що основну інформацію для прийняття стратегічних рішень отримують саме із сценаріїв. На практиці сценарії використовуються для формування стратегії, розробки стратегічних планів та програм.

Сучасний стан транснаціональних корпорацій і перспективи світової глобалізації

Клочко Г. А., Іващенко О. Т., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У наш час у світовій економіці все більшої значимості набувають такі економічні об'єднання, як транснаціональні корпорації.

Транснаціональні корпорації є багаторівневими системно-структурованими об'єднаннями, які займаються випуском товарів, наданням послуг та виконанням робіт у різних регіонах світу. За світовою класифікацією, міжнародна компанія може бути визнана транснаціональною корпорацією за наявності таких факторів, як представництва не менш, ніж у шести країнах світу, річна сума виручки не менше одного мільйона доларів США, а також певних особливих показників, що аналізуються міжнародними фінансовими організаціями у структурі балансу компанії. Частіше за все такі компанії поступово входять у положення моно- або олігополії у визначеному регіоні. Основними причинами виникнення і розвитку ТНК є такі причини, як пошук нових можливостей підвищення прибутковості виробництва, боротьба за панівний контроль над світовими факторами виробництва, наявність часового розриву у рівні науково-технічного розвитку певних країн світу тощо. У цих умовах ТНК розробляє стратегію власного розвитку, яка включає велику кількість факторів забезпечення успішного функціонування (джерела формування власного капіталу, тип продукції/робіт/послуг, що будуть випускатися ТНК, ринки збуту, постачальники сировини, зв'язок філій з головним офісом, методи та засоби обробки даних тощо). Структура транснаціональної корпорації повинна максимально відповідати генеральним стратегічним планам і мати якомога менше негативних територіальних факторів розміщення ключових об'єктів корпоративної системи. Особливо щільно стратегія ТНК пов'язана з процесами світової глобалізації, які за певних умов можуть бути викликані незапланованими або зумисними діями чи їх серією у глобальному масштабі (особливо у торгівельно-маркетинговій, геополітичній чи соціальній сфері. Наразі сама кількість ТНК у світі за останній час значно зросла. Для прикладу, у 2011 році у світі нараховувалося вже більше 80000 ТНК, у той час, як ще у 1990 році їх кількість не перевищувала 17000. Це свідчить про активний розвиток даного сектору і у той же час про загрозу для світової економіки, що невинно зростає.

У багатьох прогнозах є інформація, що приблизно через 70-100 років існування ТНК у світі їх залишиться обмежена кількість, яка почне керувати всіма ресурсами планети, а керівництва країн будуть фактично нівельовані у своїх законодавчих і управлінських повноваженнях під тиском ТНК. Цей прогноз підтверджується теорією «Золотого мільярду» та існуванням реальної першопричини фінансових криз нинішнього часу – велика диференціація світових коштів, яка проявляється у тому, що лівова частка світових грошей осідає у ТНК і за різних причин не повертаються у повноцінний грошовий обіг у повному обсязі.

Таким чином, на основі всього вищезазначеного можна стверджувати, що на даний момент ТНК успішно розвиваються і кількість їх зростає, але це має не тільки позитивні, а й негативні наслідки для світової економіки, що вимагає таких серйозних заходів, як впровадження дієвих контрольних органів світового рівня, збалансування грошових потоків у світі, реформування світової економічної системи, а також введення плану координованого світового розвитку, де ТНК можна було б використати з максимальною користю як для них самих, так і для світової економіки.

Проблеми регіонального інвестування в Україні

Клочко Г. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Проблеми регіонального інвестування в Україні мають декілька рівнів прояву і, відповідно, вирішення (місцевий, державний, глобальний). Розвиток регіонів в Україні на сьогоднішній день залежить від державного втручання. За наявного стану бюджетної системи фінансування місцевих програм здійснюється за залишковим принципом і, відповідно, проблеми регіонального розвитку залишаються невирішеними.

При виявленні проблем регіонального інвестування необхідно визначити поняття регіон, розвиток, суб'єкт, об'єкт розвитку. За українською правовою традицією поняття регіон розглядається жорстко в межах адміністративно-територіального поділу. Такий підхід має два суттєвих недоліки. По-перше, ігнорується економіко-географічне районування території держави, яке передбачає виділення в Україні від 7 до 9 регіонів, схожих за проблемами інвестування. По-друге, відбувається ототожнення місцевих органів влади із суб'єктами місцевого інвестування, що не відповідає дійсності.

І питання інвестування, і питання розвитку, як правило, розглядаються з позицій фінансування прийнятих програм. Це дає змогу звітувати про «активну» діяльність влади різних рівнів, але при цьому повністю ігноруються потреби самого суб'єкта, який залишається невизначеним. З філософської точки зору розвиток передбачає забезпечення таких змін в живій системі, які сприяють її відновленню, бажано на якісно вищому рівні. Окрема людина не може бути суб'єктом розвитку в силу своєї смертності. Тому початковою такою системою в суспільстві виступає сім'я, яка забезпечує зміну поколінь. Наступним суб'єктом виступає сама територіальна громада із запитом на забезпечення нормальних умов функціонування, починаючи з багатоквартирного будинку, вулиці і закінчуючи 1/7 території держави. Зрозуміло, що суб'єкт в такому визначенні краще знає, що йому необхідно для розвитку.

Як зрозуміло і те, що без участі справжнього суб'єкта не може бути правильно визначений об'єкт інвестування. На сьогоднішній день в Україні без залучення територіальної громади не можуть бути вирішені проблеми комунально-житлового господарства. Але це не виключає участі громади і в інвестуванні об'єктів соціальної та виробничої сфери. Це визнано і на глобальному рівні в звітній доповіді за 2011 рік pana Супачая – генерального секретаря міжнародної організації по торгівлі і розвитку (ЮНКТАД) при ООН.

Вирішення проблем регіонального інвестування можливе в першу чергу через їх усвідомлення. В цьому напрямку важливе створення так званих територіальних інкубаторів по наданню інформаційних, консультативних, освітніх послуг з перспективою переходу до більш конкретної діяльності. Фактично такі центри можуть створюватися на базі багатопрофільних вищих навчальних закладів, яким виступає і Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. А. Лазаряна.

Сталий розвиток: пошук вірних показників

Ковальчук Т. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За відсутності консенсусу відносно того, що включає поняття «сталий розвиток», існує цілий спектр його визначень: від визначень, пропонованих теорією слабкої стійкості (неокласична теорія), до визначень, що містяться в теорії сильної стійкості (екосистемний підхід). Найбільше визнання і поширення отримало визначення, дане в 1987 р. Світовою комісією з довкілля і розвитку, згідно з яким сталий розвиток – це забезпечення існуючих потреб, не підриваючи здатності майбутніх поколінь забезпечувати свої потреби. Але навіть якщо наслідувати останнє визначення, поняття сталого розвитку залишається дуже неясним. Проте можна припустити, що йдеться про людський розвиток, який відображає запити сучасних поколінь, тобто який забезпечує підтримку життя і розвиток майбутніх поколінь. Щоб уточнити контури концепції, необхідно оцінити досягнення деяких країн.

Побудувавши графік з використанням таких показників, як індекс людського розвитку і «екологічний відбиток», що дозволяє оцінити продуктивну земельну площу, необхідну для забезпечення споживання населення, і його потреби в поглинанні відходів, можна виявити пороги прийнятного розвитку і екологічної стійкості і, отже, рівень розвитку, що являється одночасно задовільним і екологічно сталим.

Жодна країна не досягла підвищеного індексу людського розвитку при впливі на довкілля на рівні, що не перевищує поріг екологічної стійкості. Країни з найбільшим населенням – Китай і Індія – ще не піднялися до порогу екологічної стійкості. Це означає, що велика частина населення планети доки зберігає екологічно сталий спосіб життя. Навпаки, якщо усе людство споживатиме ресурси відповідно до моделі, існуючої в США, треба чотири або п'ять таких планет, як Земля, щоб підтримувати такий темп хижацького споживання.

Крім того, досвід показує, що найбідніші країни просуваються до моделі, представленої США і Австралією. При цьому на перших етапах індекс людського розвитку росте швидше, ніж пов'язана з ним екологічна дія. На наступному етапі спостерігається зворотна картина. Цей феномен заважає країнам економікою, яка трансформується у ринкову, досягти стану сталого розвитку, оскільки для переходу до вищої стадії людського розвитку вони повинні віддати перевагу способу життя і споживання багатих країн. Як відмічав ще Дж. К. Гелбрейт, розвиток не є «наполегливою необхідністю», коли задоволені найнасушніші потреби. Тому шляхи сталого розвитку численні і різноманітні. Зрештою, найбідніші країни повинні докладати не більше зусиль для забезпечення свого соціально-економічного розвитку, чим найбагатші для забезпечення своєї екологічної стійкості.

Ідея про врівноваження гегемонії економіки шляхом обліку обмежень, пов'язаних з природними ресурсами, не нова. Фактично це мав на увазі М. Ганді, що стверджував, що на планеті досить ресурсів, щоб забезпечити потреби усіх, але недостатньо для задоволення прагнення до володіння кожного. Повну незгоду з такою позицією висловив президент США на конференції в Ріо-де-Жанейро, заявивши про те, що «спосіб життя американців не буде об'єктом переговорів». Тому немає нічого дивного в тому, що положення на планеті останніми роками тільки погіршується.

Ресурсний потенціал регіонів України

Мирошник Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У Україні земельні ресурси - основне багатство. Агропромисловий комплекс являє собою складову частину виробничої сфери, об'єднує напрями діяльності, які мають важливе значення для забезпечення населення продуктами харчування, а промисловість - сировиною.

Незважаючи на еволюційний характер розвитку сільського господарства, ця галузь матеріального виробництва завжди була провідною сферою виробничої діяльності незважаючи на зміни в системі державного управління. На долю земель сільськогосподарського призначення приходить 70,9 %. Це свідчить про направлення розвитку держави. Україна багата площами під лісами – 17,6 %. В структурі земель сільськогосподарського призначення Одеська область займає 6,2 %, Дніпропетровська - 6,0 %, Харківська – 5,8 %, Полтавська – 5,2 %. Це області, які виробляють основні види сільськогосподарської продукції.

Метою регіональної політики є розвиток, раціональне розміщення та ефективне використання працездатного населення, зростання вкладу НТП в розвиток економіки. Для оцінки трудового потенціалу можуть бути використані наступні показники:

1. Кількість зайнятого населення за регіонами країни, за видами економічної діяльності;
2. Рівень безробіття за регіонами країни;
3. Вивільнення працівників за видами економічної діяльності;
4. Кількість не зайнятих трудовою діяльністю громадян;
5. Навантаження не зайнятих трудовою діяльністю громадян на одне вільне місце;

6. Працевлаштування громадян за видами економічної діяльності. Представимо кількість зайнятого населення за видами економічної діяльності. Найбільша питома вага зайнятого населення приходить на торгівлю – 23,9 %, промисловість – 17,1 %, сільське господарство – 15,4 %. Але у 2010 році збільшення кількості зайнятих тільки у державному управлінні – 113,5 %, торгівлі – 102,2 %. Як свідчать дані табл. 14, наряду із зростанням кількості зайнятого населення в державному управлінні на 13,5 %, такий вид економічної діяльності, як освіта, має тенденцію к скороченню зайнятих – на 0,6 %. Це свідчить про скорочення чисельності навчальних закладів, нових розробок, технологій, ідей. Для активізації діяльності наукового потенціалу потрібно на державному рівні регулювати заробітну плату робітників закладів освіти, на регіональному – створити венчурний банк та інформаційну базу за новими технологіями, ширше долучати вчених до аналізу кризового стану економіки.

Ринок праці – це сфера формування попиту та пропозиції на робочу силу. Найчастіше використовують такі поняття, як праця, робоча сила, трудові ресурси. У вітчизняній літературі під працею розуміють діяльність людини, під робочою силою – здатність до праці, а до трудових ресурсів – частину населення в працездатному віці. Тому, ринок праці - це сукупність соціально-трудових відносин, які характеризують рівень зайнятості, використання робітників у виробництві. Поняття ринку робочої сили включає не тільки товарно-грошові відносини з приводу здібностей зайнятих, але і тих, які активно шукають роботу.

К. Маркс виділив дві основних умови купівлі-продажу робочої сили:

а) робоча сила може появитися на ринку в якості товару лише тоді, коли вона вноситься на ринок чи продається її особистим власником;

б) власник робочої сили повинен бути позбавлений можливості продавати товари, а тільки продавати як товар саму робочу силу.

Ринок праці охоплює сферу правових, організаційних, соціальних і економічних відносин, забезпечує об'єднання робочої сили і засобів виробництва в умовах свободи і конкуренції суб'єктів (підприємств, організацій) та працездатних громадян. Ринок праці органічно включає ринок трудових ресурсів та ринок робочих місць. Ринок робочих місць визначається рівнем соціально-економічного і науково-технічного розвитку суспільства і є як потреба суб'єктів у робочій силі.

Маркетингова психологія як фактор визначення споживчої поведінки

Радіонова Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В суспільстві достатку маркетинг організує поведінку споживачів та виробників, спрямовує їх на досягнення економічних цілей за допомогою обміну, що задовольняє потреби споживачів та приносить прибуток виробникам.

Вивчення поведінки суб'єктів маркетингового процесу та розробка ефективних маркетингових заходів неможливо без розуміння сутності та особливостей економічної та маркетингової психології. Слід зазначити, що маркетингова діяльність потребує більш досконалого вивчення галузі маркетингової психології.

Становлення економічної психології як самостійної галузі наукового знання пов'язано з ім'ям Дж. Катони – американського економіста-психолога, який розгадав економічну поведінку споживача та підприємця.

Інший економіст-психолог М. Фрідман вважає, що модель споживчої поведінки дозволяє прогнозувати тенденції масового виробництва та раціонального розподіляти ресурси. Усі економічні ресурси за своїм характером повинні співвідноситися з етнокультурними і соціальними характеристиками споживчої поведінки, розроблятися з використання результатів економіко-психологічних та соціально-психологічних досліджень.

З двох напрямків економічної психології, виробничої та маркетингу, в сучасних ринкових умовах найважливіше значення має маркетингова психологія. На практиці відмічається тенденція до пріоритету економічної психології виробництва, що виглядає раціональним з точки зору прискорення соціально-економічного розвитку, підвищення рентабельності виробництва та якості продукції, інтенсифікації національної економіки. Але така орієнтація помилкова, тому що порушення у розподіленні та споживанні не сприятимуть ефективності економіки.

Існує трактування маркетингу тільки як управлінської збутової діяльності, що забезпечує успішне просування товару на ринок та практичне неприйнятне для економіки. Як наслідок, таке розуміння маркетингу обумовлює необхідність аналізу маркетингу переважно у галузі товарно-грошових відносин та використання психологічних знань лише для аналізу поведінки споживача.

Аналіз маркетингу через призму соціальної психології дозволяє вивчити особисті взаємовідносини продавців та споживачів, структуру та динаміку груп споживачів. Наступним засобом є динамічна психологія, яка виконує аналогічну роль. Приховані мотиви споживачів, в основі яких є підсвідомі бажання, можуть використовуватися для інтерпретації вибору споживачів. Також, важливу роль відіграє когнітивна психологія, яка описує поведінку споживача як переробку інформації, аналізує моделі споживчої поведінки. Фізіологічна психологія визначає, що фізичні характеристики споживача безпосередньо оказують вплив на його споживчу поведінку. Ці теоретичні напрямки складають надбудову маркетингової психології, однак, концентруються перш за все на поведінці споживачів, а не на розробці заходів з маркетингу.

Визначення психологічного фундаменту маркетингу пов'язано з елементарною соціальною поведінкою. Тому маркетингологам на практиці необхідно концентруватися не на моделях споживчої поведінки, а на факторах впливу зовні.

Таким чином, при розробці ефективної програми маркетингу необхідно розуміння маркетингової психології та елементарної споживчої поведінки.

Сучасні аспекти соціального маркетингу

Радіонова Н. В., Салова Е., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасній діяльності компанії необхідною є реалізація концепції соціально-етичного маркетингу, яка впливає на підвищення корпоративної соціальної відповідальності, передбачає актуалізацію на практиці маркетингу соціальних, етичних питань та встановлює баланс інтересів, що визначають дохід компанії, задоволення потреб споживачів та суспільства в цілому. У відповідності з концепцією соціально-орієнтованого маркетингу, завданням компанії є встановлення потреб цільових ринків та забезпечення необхідного рівня задоволення з одночасним збереженням добробуту суспільства в цілому. Формування та впровадження етичних стандартів діяльності бізнесу сприяє реалізації корпоративної соціальної відповідальності, а корпорація в сучасній економіці перетворюється в соціально вагомий приватнопідприємницький інститут.

Реалізація соціально-етичного маркетингу в сучасних умовах України супроводжується пошуком раціональних напрямків та оптимальних масштабів соціальних інвестицій. Однак, слід зазначити, що соціальна діяльність підприємств частіше за все проявляється у таких формах: фандрайзинг, спонсорство, стимулювання продажів. Фандрайзинг - це збір коштів і пожертвувань на проекти некомерційних і благодійних організацій. Виділяють кілька видів сучасного фандрайзингу: збір коштів у місцевих громадах; збір коштів через великі промислові компанії, які систематично займаються благодійною діяльністю, і участь у конкурсах на отримання грантів з боку благодійних фондів; а також індивідуальний фандрайзинг. Спонсорство – одностороння комерційна взаємовигідна операція, яка дозволяє показати суспільству той факт, що бренд дбає про нього. Стимулювання продажів характеризуються тим, що компанії відраховують частину виручки, доходів, відсотки з продажу на вирішення соціальних проблем.

Безумовно, що для отримання довгострокової конкурентної переваги соціально-етична діяльність підприємства повинна включати такі складові: виробництво якісних товарів та послуг згідно потреб споживачів; підтримка екологічної безпеки, захист навколишнього середовища; дотримання прав людини та етичних норм підприємницької діяльності; забезпечення стійкого розвитку підприємства та дотримання законодавства; створення робочих міст та безпечного робочого середовища, розвиток персоналу та підвищення людського потенціалу; внесок в формування громадянського суспільства через партнерські програми та проекти розвитку місцевої громади.

При реалізації підприємницької діяльності за принципами соціально-етичного маркетингу можливо виділити такі напрямки корпоративної соціальної відповідальності: командно-адміністративний, орієнтований на благодійність та бізнес-орієнтований. Командно-адміністративний базується на традиціях патерналізму, високій степені соціального захисту персоналу та створенні позитивного клімату в компанії. Розповсюдженим є визначення соціальної відповідальності як синоніма благодійності, яка є неформальним соціальним обов'язком бізнесу. Бізнес-орієнтований підхід слід розглядати як бізнес-проект, що націлено на довгостроковий стійкий розвиток компанії та підтримку соціальної стабільності. Такий підхід найбільш ефективний в сучасних ринкових умовах тому що дозволяє забезпечити баланс інтересів всіх суб'єктів ринку.

Таким чином, концепція соціально-етичного маркетингу сприяє підвищенню корпоративної соціальної відповідальності шляхом формування етичних стандартів діяльності компанії, реалізації потреб та інтересів цільових ринків, інших зацікавлених сторін, суспільства в цілому.

Секція 2

Економіка та управління

на транспорті

Нормування виробничих запасів у структурних підрозділах залізниці

Абакумова Ю. С., Сначов М. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Управління запасами промислового підприємства головною метою має забезпечення безперебійного процесу виробництва та реалізації продукції за умови мінімізації поточних витрат на обслуговування певного виду запасів і полягає у вирішенні двох основних завдань:

- визначення розміру необхідного виду запасу, тобто норми запасу;
- створення системи контролю за фактичним розміром запасу відповідного виду запасів і своєчасним його поповненням у відповідності із встановленою нормою.

Виробничі запаси можна розглядати як ресурси, що чекають надходження в процес виробництва (наприклад, для дистанції колії (ПЧ) – це ремонт колії). Оскільки виробничі запаси переносять свою вартість на собівартість ремонту колії, то, чим нижче затрати на їх придбання та зберігання, тим нижче собівартість самого ремонту.

Існує ряд методів оптимізації виробничих запасів, але використати їх безпосередньо в ПЧ достатньо важко, оскільки замовлення на поставку запасів ПЧ дає залізниці заздалегідь. В який момент певний вид виробничих запасів потрібен протягом року передбачити важко, і задача зводиться не стільки до постачання запасів, скільки до нормування їх витрачання.

Нормування – це один із основних методів оптимізації рівня запасів в оборотних активах. Метою нормування виробничих запасів є необхідність визначити такий їх рівень, який би забезпечував безперебійність виробництва, рівномірність та ритмічність випуску продукції. Основним завданням нормування виробничих запасів є розробка на кожному підприємстві економічно обґрунтованих норм, що забезпечують прискорення обороту запасів та найбільш ефективно використання фінансових ресурсів.

Норма виробничих запасів – розрахункова величина мінімальної кількості матеріальних ресурсів, необхідних підприємству для забезпечення безперебійного виробництва продукції. Норма виробничих запасів залежить від наступних факторів: потреба підприємства в різних видах сировини й матеріалів; періодичність виготовлення й відвантаження продукції постачальникам; обсяги та строки поставок; можливість гарантованого комплексу поставок постачальникам; місце розміщення підприємства-постачальника щодо продавця; види використаного транспорту; сезонність поставки й використання матеріалів; комплектність і номенклатурно-якісні параметри запасів.

Норми запасів устанавлюються в натуральних вимірниках (тонах, метрах, штуках і т. д.), у грошових вимірниках, а також у днях. Натуральні та грошові вимірники характеризують абсолютну величину запасу, а норматив запасу у днях – його відносну величину.

Норма запасу в днях включає такі елементи: транспортний запас, підготовчий запас, технологічний запас, поточний (складський) запас, страховий запас.

При визначенні норм запасів використовують три групи методів: евристичні методи, методи техніко-економічних розрахунків і економіко-математичні методи.

Методичні рекомендації про порядок визначення нормативів власних оборотних коштів дозволяють підприємствам недержавної форми власності самостійно визначати методику розрахунку нормативів запасів. Тому в процесі реформування залізничної галузі шляхом акціонування залізниць доцільне встановлення нормативів виробничих запасів самостійно як залізницею, так і навіть її дочірніми підприємствами.

Таким чином, з точки зору управлінського обліку нормування виробничих запасів своєю метою має таку діяльність менеджерів, котра спрямована на доведення витрат з постачання і зберігання запасів до мінімуму за умови повного задоволення запасами виробничих потреб. Загалом ця мета узагальнюється виразом «час-гроші», що у постачанні означає скорочення часу між надходженням виробничих запасів на склад та їхнім використанням у виробництві.

Активний і всеосяжний характер упровадження маркетингу в процесі становлення ринкових відносин в Україні стає однією з головних ознак позитивних змін, що намітилися в управлінні економікою пасажирських залізничних перевезень. Ці зміни сприяють пошуку адекватних способів і методів організації тут підприємницької діяльності, орієнтованих на прискорення науково-технічного прогресу, посилення акценту на кінцевого споживача, урахування зростаючої конкуренції та демонополізації й диверсифікації всіх сфер економіки країни.

Передумовами управління економікою в сфері пасажирських залізничних перевезень є залучення методології та інструментарію маркетингу для:

- демократизації системи управління ціновою політикою, яка усуває гранично жорстку регламентацію рівня тарифів на перевезення і цін на додаткові транспортні послуги. Тобто надання залізницям прав регулювання тарифів і цін на послуги в рамках законів;
- створення ефективної системи управління пасажирськими перевезеннями з урахуванням посилення конкурентної боротьби за споживачів;
- прийняття або удосконалення законів щодо державної підтримки підприємництва в сфері пасажирських залізничних перевезень в умовах сучасної політичної ситуації, нестабільності економічної кон'юнктури на транспортному ринку;
- посилення інновацій, спрямованих на активний розвиток сфери послуг та СМІ, формування нових форм управління в системі обслуговування споживачів.

Таке завдання викликає зміни у сфері взаємодії всіх суб'єктів маркетингової системи (виробник-споживач), передбачає вивчення запитів і поведінки потенційних споживачів задовго до розгортання виробництва нових послуг чи їх надання.

Основу галузевого маркетингу становить неподільність і цілісність залізниць, а також єдиний критерій оптимізації маркетингових рішень (для природно монопольної й конкурентної моделі) – це економічна безпека держави, баланс інтересів суб'єктів транспортного ринка, клієнтів і суспільства.

Зараз майже на всіх залізницях України створені підрозділи маркетингу, але принципи організації, їхня роль і місце в системі керування, набір основних функцій, кваліфікаційний склад співробітників істотно розрізняються.

При удосконаленні структури служби маркетингу, у першу чергу, необхідно відповісти на наступні питання:

- яке місце займає служба маркетингу в організаційній структурі залізниць и пасажирського главка (підпорядкованість і форми взаємодії з іншими службами)?
- які її основні функції або напрямки діяльності, що вона охоплює?
- яка чисельність, освітній рівень й компетентність співробітників? Яку матеріальну базу має служба маркетингу (її підрозділи), як вона оснащена обчислювальною й оргтехнікою?
- розмір і принцип формування бюджету служби маркетингу.

Структура й функції служби маркетингу залежать від величини суб'єкту господарювання, обсягу і номенклатури продукції, досвіду фахівців й традицій.

Найбільш складне питання про те, кому повинен підкорятися підрозділи маркетингу і які функції вони повинні виконувати? З урахуванням закордонного досвіду єдиний напрямок маркетингу, прямо пов'язаний з дослідженням ринку, рекламою й просуванням продукції, ціноутворенням, розробкою пропозицій щодо покращення системи реалізації продукції підприємства.

На залізницях підрозділи маркетингу повинні існували самостійно.

На багатьох закордонних фірмах служби маркетингу підпорядковано одному заступнику директора. Головна небезпека об'єднання маркетингу з іншими підрозділами, а особливо,

виконання ними функцій, що не відносяться до маркетингу, пов'язана з можливістю тиску короткострокових завдань на перспективні.

В пасажирському главку і на залізницях України, як правило, маркетингові підрозділи проводять маркетингові дослідження й інші заходи, але реального повороту до нестачі і потреб ринку й споживачів не відбувається.

Така ситуація викликана як об'єктивними, так і суб'єктивними факторами. Об'єктивні фактори пов'язані з тим, що ринкове середовище в нас ще тільки формується, конкуренція не настільки сильна, а покупець поки не дуже розпечений. Компетентних фахівців з маркетингу тут мало, навчання йде в основному методом проб і помилок. У цих умовах підрозділи маркетингу об'єктивно відіграють другорядну роль, займаючись в основному іншими функціями.

Серед суб'єктивних факторів на першому місці коштують психологічні проблеми, зв'язані зі складністю зміни сформованого стереотипу мислення, тому що розуміти, що маркетинг потрібний і повинен стати основою діяльності підприємств залізниць, їх відправною крапкою – це одне, а здійснювати це на ділі – зовсім інше. Недарма фахівець із маркетингу Ф. Котлер відзначає, що для того, щоб фірма перемінила виробничу орієнтацію на ринкову, маркетингову, буде потрібно не один рік напруженої праці.

На нашу думку, маркетингові підрозділи залізниць повинні виконувати такі функції:

- ціни й цінова політика;
- планування нових послуг, робіт і товарів;
- розробка системи реалізації продукції і створення сервісу
- стимулювання збуту й реклама;
- планування й контроль експорту продукції транспорту;
- організація і контроль виконання маркетингових заходів

Важливо підкреслити, що зовнішньоекономічна діяльність також повинна перебувати у маркетингових підрозділах, оскільки це теж маркетингова діяльність, але тільки на іншому ринку – зовнішньому.

Виконання цих функцій підрозділами маркетингу буде сприяти забезпеченню координації зусиль всіх підрозділів і служб залізниць по досягненню конкретної мети щодо конкурентоспроможної продукції пасажирських перевезень, що задовольняє потреби покупців краще, ніж продукція конкурентів. Підприємства залізниць в цьому випадку не просто будуть пасивно реагувати на ринкові зміни, а проводити продуману, скоординовану політику завоювання ринку, з однієї сторони, пристосовуючи ціни й асортименти своєї продукції до запитів споживачів, а з іншого боку – активно формуючи їх потреби й попит.

На що необхідно звернути увагу при аналізі основних напрямків діяльності служби маркетингу на залізницях?

- повноту охоплення основних напрямків маркетингу;
- убудованість маркетингу в систему керування підприємствами;
- інформаційне забезпечення підрозділів маркетингу.

Досвід показує, що будь-яке дослідження ринку повинне ґрунтуватися на базі даних СМІ.

Завдання служби маркетингу укладаються в наступному:

- тримати курс на споживача, вивчати, що йому потрібно зараз й у перспективі;
- постійно стежити за діяльністю конкурентів, визначаючи їх сильні й слабкі сторони;
- виявляти напрямки розвитку товарної політики підприємства;
- готувати пропозиції по ціновій політиці підприємства;
- займатися рекламою й просуванням продукції на ринок;
- доводити маркетингову інформацію до всіх підрозділів підприємства.

Надійна, достовірна інформація про зовнішні умови функціонування фірми (про ринок, структуру й динамік попиту, смаках і бажаннях споживачів, діях конкурентів і т.д.), отримана й проаналізована службою маркетингу, повинна бути доступна всім керівникам. У якій саме формі - вирішують самі керівники. Це може бути регулярний інформаційний листок, доступна в режимі запиту комп'ютерна база даних і т.д.

Сегментація пасажирів залізниць за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуг

Бакалінський О. В., ДЕТУТ, м. Київ

З практичної точки зору основним задумом будь-якого поділу ринку на частини є прагнення сервісної організації концентрувати обмежені ресурси там, де вона може діяти найбільш ефективно у створенні споживчої цінності для клієнтів та, як наслідок, досягати власних бізнесових цілей. Однак серед критеріїв сегментації ринку на залізничному транспорті переважають виробничі. Запропоновано проводити сегментацію пасажирів залізниць за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуг.

Загальна кількість напрямів, в яких може змінюватись споживча цінність послуги, сягає восьми (враховані лише сукупні витрати та сукупні переваги). Залишається незрозумілим, яким чином визначити важливість того чи іншого чинника, що утворюють переваги та витрати, та, як саме поділити клієнтів на сегменти?

Для ілюстрації пропозицій використано сегментацію клієнтів у пасажирських перевезеннях залізницями у далекому сполученні. Однак зауважимо, що запропонована розробка має більш універсальний характер, вона може бути адаптована до інших сервісних галузей.

Для збільшення надійності пригадування часовою границею дослідження визначено останню поїздка пасажирів в далекому сполученні. Всі пошукові питання стосуються обставин лише останньої поїздки та оцінок клієнтом параметрів послуг, які він отримав протягом неї.

Завдання досліджень було відображено в схемі, що побудована за методом аналізу ієрархій Т. Сааті. Пояснимо, як визначалася приналежність пасажирів до певного сегмента.

Елементи побудованої ієрархії порівнювалися попарно за їхнім впливом на спільну для них характеристику. Для порівняння було використано шкалу відносної важливості з такими рівнями інтенсивності: «рівна важливість», «помірна перевага», «відчутна перевага», «сильна перевага», «вкрай сильна перевага».

Після отримання квадратних матриць порівнянь, які зробив кожен респондент в ході опитування, було розраховано їх власні вектори та вектори пріоритетів. Приналежність респондента до того чи іншого сегмента може бути визначена наступними способами:

- за найважливішим для нього елементом утворення споживчої цінності послуг (найбільше значення у векторі пріоритетів);
- за наперед заданим порядком слідування ваги елементів у векторі пріоритетів,
- за Евклідовою відстанню до точок у багатовимірному просторі, що характеризують «центри» сегментів.

Досліднику потрібно також визначитись, який рівень відповідності матриці попарних порівнянь є прийнятним (зазвичай не більше 20 %). Всі респонденти, які дали неузгоджені відповіді (коли відношення відповідності матриці є більшим, ніж задане), будуть належати до окремого сегменту тих, що не визначилися.

Результати досліджень із застосуванням запропонованого підходу слугують коректною основою визначення параметрів управлінського впливу, який здійснюють залізниці з метою збільшення споживчої цінності послуг, що вони надають пасажирів.

Порівняльний аналіз параметрів сегментів пасажирів за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуг на залізницях та інших видах транспорту слугує початковою точкою розроблення стратегій конкурентної боротьби.

Принципи ціноутворення на залізничному транспорті

Близнюк Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним з ключових пунктів транспортної політики багатьох країн є визначення плати за користування інфраструктурою залізничного транспорту. Питаннями дослідження проблем ціноутворення на залізничному транспорті займалися такі вітчизняні вчені, як Н. М. Колесникова, І. П. Садловська, І. М. Писаревський, Д. І. Ковальов, Д. І. Васильєв, О. Ю. Чередниченко, Е. І. Балака, О. В. Смирнова, російські вчені: М. М. Толкачева, Л. А. Мартинова, В. І. Гапаненко, С. С. Жаров, Ю. В. Попов, В. П. Клепиков, В. А. Сосипаторов. Ці проблеми також висвітлено в публікаціях закордонних вчених: Benedikt Peter, Shigeo Katsu, H. Link, C. Nash, W. Rothengatter, J. Thomas, K. Train, D. Van Vuuren та ін.

До недавнього часу в більшості держав існував єдиний інтегрований орган управління експлуатаційною діяльністю та інфраструктурою. В ході реформування галузі з метою підвищення конкуренції та переходу до ринкової економіки в ряді держав відбулося відділення послуг інфраструктури від послуг з перевезень, при цьому різні підходи до ціноутворення на послуги інфраструктури відображають неоднозначність у думках серед вчених та спеціалістів-практиків. Тим не менш, відповідно до директив ЄС, існують загальні підходи щодо формування тарифних систем:

- рівень плати повинен відповідати рівню витрат, що були понесені в ході експлуатації поїздами об'єктів інфраструктури;
- дозволяється додаткова плата, яка відображає низьку пропускну спроможність ліній в періоди їх перевантаження;
- дозволяється стягнення плати, що покриває витрати на захист навколишнього середовища від негативного впливу залізничного транспорту;
- для покриття валових витрат інфраструктурних управлінь можуть застосовуватися націнки, які визначаються на основі принципів ефективності, прозорості та недискримінаційної політики;
- можливим є стягнення більш високих плат, які встановлюються з метою покриття витрат на реалізацію інвестиційних проектів, модернізацію та реконструкцію ліній;
- з метою запобігання дискримінації, плати за надання одних і тих же видів послуг різним споживачам мають бути однаковими.

Не зважаючи на загальні вимоги, в кожній державі існують свої особливості і фактори, які впливають на формування тарифних систем. Серед основних можна виділити: нормативно-правова база держави, форма та право власності об'єктами інфраструктури, структура і кон'юнктура ринку, види та моделі конкуренції та ін. Таким чином, для розвитку і удосконалення методів ціноутворення важливим є їх ретельно вивчити, оцінити ефективність їх застосування на залізницях різних країн, виявити їх переваги та недоліки, провести порівняльну характеристику.

Враховуючи соціальну важливість залізничних перевезень, велику кількість факторів впливу на утримання інфраструктури та реформування галузі, створення ефективного підходу щодо ціноутворення за послуги інфраструктури є вкрай важливим в наш час. Аналізуючи чотири стандартні принципи ціноутворення, що застосовуються європейськими країнами, можна заключити, що жоден з підходів не є оптимальним, кожен з них має бути в подальшому адаптований для застосування в сфері управління інфраструктурою. Серед запропонованих до уваги методів можна виключити метод багатоставочних тарифів, так як він не відповідає вимогам ЄС та його застосовуючи його інфраструктурні управління не досягають ефективності. Жоден із зазначених підходів не вирішує проблеми недостатньої пропускну здатності ліній та їх перевантаження в години-пік. Так як метою створення ефективною тарифної системи є досягнення не тільки економічної ефективності, а й підвищення соціального добробуту, вирішення екологічних питань, удосконалення регіональних та державних фінансів ті ін., важливим є подальше удосконалення існуючих та створення нових підходів щодо визначення плати за користування інфраструктурою залізничного транспорту.

Визначення факторів, що впливають на обсяг пасажирських перевезень на прогностичні роки

Божок Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Історія розвитку суспільства невід’ємно пов’язана з переміщенням людей з одного місця на інше. Здатність рухатись є необхідною умовою для роботи, навчання, відпочинку і т.п. А вибір засобу переміщення не рідко визначає соціальний статус людини та рівень її доходів.

На обсяг пасажирських перевезень в Україні впливають різні фактори.

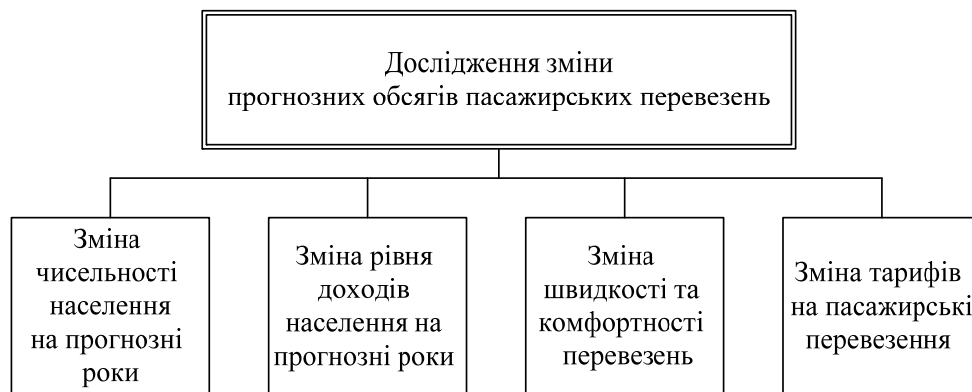


Рис. 1. Вплив факторів на зміну обсягів пасажирських перевезень на прогностичні роки

На зміну чисельності населення України впливають такі фактори як народжуваність, смертність та міграція населення. Дослідження зміни чисельності населення проводиться виходячи з демографічної ситуації у країні.

Рівень доходів та величина тарифів на залізничні перевезення є важливим індикатором економічного та соціального стану населення України. Їх дослідження має велике значення при розрахунку перспективних обсягів пасажирських перевезень, оскільки чим вище рівень доходів населення та нижчі тарифи, тим частіше будуть здійснюватися поїздки у різних напрямках.

Сучасні тенденції на ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів полягають у відносному зменшенні ролі залізничного і підвищенні значення автомобільного і повітряного транспорту. Питома вага залізничного транспорту на ринку транспортних послуг за останні 10 років знизилася. Це сталося через те, що частина пасажирів досить активно користується автомобільним та авіаційним видами транспорту.

Основною конкурентною перевагою для залізничного транспорту перед автомобільним та авіаційним може стати впровадження швидкісного руху та підвищення комфортності перевезень.

Оскільки неможливо примусити людей користуватися тим чи іншим видом транспорту, необхідні заходи на державному рівні та рівні Укрзалізниці стосовно підняття привабливості саме залізничних перевезень для населення. Привабливість залізничних перевезень зростатиме і завдяки тому, що з впровадженням швидкісного руху з'явиться можливість організації руху денних поїздів на багатьох напрямках, що значно зручніші для поїздок порівняно із звичайними пасажирськими поїздами, які перебувають у дорозі переважно в нічний час.

Для того, щоби не втратити свої позиції на ринку транспортних послуг та підвищити свою конкурентоспроможність залізничний транспорт повинен збільшити швидкості руху поїздів, покращити комфортність перевезення пасажирів та підвищити якість наданих послуг до європейського рівня. Після впровадження швидкісного руху відбудеться значне скорочення терміну поїздки. До того ж для потягів, що будуть курсувати на швидкісних магістралях, необхідно придбати вагони нового покоління, які характеризуються більшою місткістю та більшим рівнем комфорту. Така ситуація може привести до того, що залізничному транспорту віддадуть перевагу більшість пасажирів та будуть користуватися ним замість авіаційного та автомобільного. А це, у свою чергу, приведе до збільшення обсягів пасажирських перевезень.

Технико-экономические предпосылки для унификации боковой рамы тележек грузовых вагонов

Бубнов В. М., ООО «ГСКБВ», г. Мариуполь, Мямлин С. В., Гненный О.Н., ДИИТ, г. Днепропетровск, Манкевич Н. Б., ООО «ГСКБВ», г. Мариуполь

В связи с предполагаемым переходом грузового подвижного состава железных дорог СНГ и Балтии с осевой нагрузки 23,5 тс на 25 тс последние годы научные, конструкторские и производственные организации, имеющие отношение к отрасли грузового вагоностроения, активно работают над совершенствованием конструкции существующих ходовых частей грузовых вагонов и разрабатывали новые, с увеличенной осевой нагрузкой. Это привело к появлению значительного количества новых конструкций ходовых частей грузовых вагонов, что имеет свои преимущества и недостатки. Безусловно, возросшая конкуренция способствует повышению технического уровня изделий, но одновременно возникает проблема технического обслуживания, ввиду того, что тележки нового поколения унифицированы между собой только по колесным парам с подшипниковым узлом.

Как следствие, при обеспечении требуемых межремонтных пробегов вагонов в эксплуатации возникает сложность или даже невозможность идентификации моделей тележек между собой, их отдельных элементов между подобными, обеспечения ремонта узлов и деталей тележек по тем требованиям, которые бы обеспечивали необходимые технические характеристики тележки в сборе и вагона в целом. Это в конечном итоге может привести к значительному увеличению эксплуатационных расходов, что отрицательно отражается на стоимости перевозок. Кроме того, основными производителями и разработчиками сейчас ведутся работы по созданию грузового подвижного состава с увеличенной осевой нагрузкой до 27 тс и 30 тс. Это свидетельствует о том, что модельный ряд тележек в скором времени может расширяться, следовательно, проблема комплектации ходовых частей грузовых вагонов будет только обостряться.

Рост производства вагонов нового поколения требует от производителей крупного вагонного литья разделения поточных линий производства с целью удовлетворения потребности вагоностроительных и ремонтных предприятий, увеличения затрат на содержание литейной оснастки, на приобретение нового производственного оборудования, метрологическое обслуживание контрольно-измерительных приборов, периодические испытания крупного вагонного литья и др.

Одним из выходов в сложившейся ситуации может послужить унификация конструкции основных элементов тележек грузовых вагонов.

В ООО «ГСКБВ» с участием ученых Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДИИТ) разработана конструкция тележки модели 18-1711 с осевой нагрузкой 25 тс, боковая рама (боковина) которой по своим монтажным размерам полностью унифицирована с наиболее распространенной на сети железных дорог тележкой модели 18-100 и ее аналогами.

Основными существенными затратами на подготовку производства данной рамы явились затраты на изготовление литейной оснастки. Но эти затраты целиком оправданы и неизбежны, так как внедрение новой конструкции боковины позволяет решить общую для вагоностроительных заводов проблему изломов в эксплуатации боковин тележек предыдущего поколения, конструкция которых уже не соответствует современным условиям эксплуатации.

В результате анализа технико-экономических показателей при изготовлении и эксплуатации боковых рам различных конструкций обосновано преимущество перспективной конструкции по сравнению с типовой.

В соответствии с предварительными расчетами по данным ЧАО «Азовэлектросталь» в случае запуска в серийное производство вагонов с осевой нагрузкой 25 тс и сохранением производства вагонов предыдущего поколения, внедрение унифицированной боковой рамы

позволит снизить затраты на приобретение нового оборудования и оснастки на 15 %, на подготовку и обучение персонала на 25 %, на проведение периодических испытаний до 50 %. Кроме того ожидаемая ежегодная экономия на метрологическом обслуживании контрольно-измерительных приборов и приспособлений составит 17%.

Таким образом, предложенная унификация боковых рам тележек грузовых вагонов нового поколения с типовой конструкцией имеет высокие экономическое и техническое обоснование и соответствующую целесообразность. Возможна, конечно, некоторая вероятность «обратной» замены, то есть в тележки нового поколения могут попадать элементы устаревшей конструкции, что может сказаться на надежности работы вагона в целом и на показателях безопасности движения. Однако, для этого существует множество методов контроля, в том числе логический контроль через конструкционно-аналитическую систему вычислительных центров. Поэтому предложенная унификация основных элементов тележек может послужить решением проблемы с дефицитом литых деталей, естественно, с отражением изменения комплектации в технической документации на вагон и тележку.

**Итоги выполнения государственной целевой программы реформирования
железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы в 2012 году и основные задания по
реформированию отрасли на 2013 год**

Буковский А. В., Квартальная Н. А., Главное управление реформирования и корпоративного
развития Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины
(Укрзализныця), г. Киев

Закрепленные в Государственной целевой программе реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы (Государственная программа) цели и задачи были обусловлены, прежде всего, обостренными на фоне перехода к рыночной экономике проблемами их функционирования и необходимостью приведения в соответствие современным стандартам качества украинского рынка железнодорожных услуг.

Первоочередная цель Государственной программы – новая организационно-правовая и экономическая модель управления железнодорожным транспортом – предполагает, прежде всего, создание и усовершенствование законодательных основ в соответствующей сфере.

В течение 2012 года были осуществлены мероприятия, направленные на подготовку к созданию на базе предприятий железнодорожного транспорта акционерного общества.

Принятый Верховной Радой Украины в феврале 2012 года Закон «Об особенностях создания публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования» № 4442-VI определил:

- общий механизм создания акционерного общества (далее – Общества), а именно путём слияния предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;
- порядок и источники формирования уставного капитала Общества, правовой режим имущества, которым оно будет наделено;
- ограничения по распоряжению имуществом Общества, а также обращения его акций;
- ряд специальных норм, применяющихся в ходе создания, а также в период начала функционирования Общества после его государственной регистрации.

Также, 23 февраля 2012 года был принят Закон Украины «О внесении изменений в Закон Украины «О железнодорожном транспорте» № 4443-VI. Принятые изменения вступят в силу со дня государственной регистрации Общества, благодаря чему будут устранены определённые противоречия в законодательстве и созданы должные условия для функционирования новых хозяйствующих субъектов.

В частности, со дня государственной регистрации Общества в изменяемый закон будут введены такие ключевые понятия, как «публичное акционерное общество железнодорожного транспорта общего пользования»; «железная дорога» как обособленное подразделение Общества; «предприятия железнодорожного транспорта» как субъекты ведения хозяйства, которые осуществляют деятельность в сфере железнодорожного транспорта.

Также, Законом Украины «О внесении изменений...» предусмотрены нормы о субъектах управления объектами государственной собственности, которые не войдут в уставный капитал АО «Укрзализныця», его акциями, а также об их полномочиях относительно осуществления государственного контроля, регулирования с учетом особенностей, установленных Законом Украины «Об особенностях создания ...».

С целью обеспечения дальнейших процессов по реформированию железнодорожной отрасли в соответствии с заданиями Государственной программы, в 2012 году был разработан проект новой редакции Закона Украины «О железнодорожном транспорте», положениями которого будет внедрена новая модель регулирования:

- вопросов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и субъекта (оператора инфраструктуры), ответственного за её эксплуатацию, модернизацию и развитие;

- собственности на железнодорожном транспорте, её четкое разграничение и обозначение особенностей её режима;
- тарифов на железнодорожном транспорте;
- организации перевозки пассажиров;
- деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

Дальнейшее выполнение Государственной программы в части усовершенствования и развития законодательства в сфере железнодорожного транспорта предполагает создание соответствующей подзаконной нормативно-правовой базы.

Проект постановления Кабинета Министров Украины «О создании публичного акционерного общества «Украинская железная дорога», разработанный Мининфраструктуры при участии Укрзалізничці, в конце 2012 года направлен для рассмотрения в Кабинет Министров Украины.

Указом Президента Украины № 128/2013 от 12.03.2013 утвержден Национальный план действий на 2013 год по внедрению Программы экономических реформ на 2010 - 2014 годы, в соответствии с которым решение о создании акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования будет принято Правительством в апреле 2013 года. Государственная регистрация Общества должна быть проведена в октябре месяце текущего года.

Современные экономические оценки транспорта

Галабурда В. Г., МИИТ, г. Москва, Россия

Изменение экономической среды и использование рыночных механизмов хозяйствования на пространстве СНГ вызывает потребность в научно-теоретическом и практическом обосновании новых подходов и в переосмыслении ранее действующих методов экономической оценки работы транспорта. Это касается, прежде всего, системы ценообразования и внедрения маркетинговых подходов в управлении транспортным комплексом.

Проведенные реформы в РФ по разделению подвижного состава и инфраструктуры и другие решения по раздроблению системы управления и приватизации на транспорте привели к обратным результатам. Эффективность транспортных ресурсов существенно снизилась, возникли проблемы с транспортным обслуживанием населения и некоторых отраслей экономики. Одной из причин этого является недостаточное научно-экономическое обоснование проводимых структурных реформ.

По нашему мнению целесообразно вернуться к анализу новых и ранее разработанных учеными транспорта подходах к оценке эффективности транспорта в экономике страны. В-первых, транспорт является инфраструктурной отраслью, затраты на которую в части грузовых перевозок должны быть оптимальны, т.е. чем меньше, тем лучше (при достаточном и качественном транспортном обслуживании). Целью же транспортных компаний является (в условиях рынка) максимизация прибыли, т.е. чем больше везем, тем лучше.

Проведенные нами и другими авторами (1, 2) исследования показали, что часто недооценивается так называемый внетранспортный эффект грузовладельцев от использования транспорта за счет экономии оборотных средств, получаемой при ускорении доставки груз, повышения доходов за счет наличия и развития транспорта от освоения природных ресурсов и роста цен на недвижимость, получения социального эффекта от улучшения работы транспорта.

По нашим расчетам внетранспортный эффект у пользователей транспорта в 4-5 раз превышает эффект транспорта от роста грузооборота. Следует подумать о возможности отражения этого эффекта транспорта в валовом внутреннем продукте. Учет внетранспортного эффекта в определенной мере может дополнить принцип расчета ценности транспортных услуг при формировании тарифной политики.

С. Ю. Витте была выдвинута идея формирования грузовых тарифов по принципу «платежеспособности», т.е. в зависимости от цены и перевозимого груза. При переходе на маркетинговые принципы в тарифной политике проф. Абрамовым А. П. (4) была предложена формула определения ценности транспортной услуги железной дороги за счет разности цены перевозимого груза в пункте назначения и отправления. Тогда величина тарифа или стоимости конкретной транспортной услуги ($T_{ту}$) должна удовлетворять неравенству

$$T_{ту} < (C_n - C_o) - Z_{доп} ?$$

Где C_n и C_o - цена груза в пунктах назначения и отправления соответственно;

$Z_{доп}$ - дополнительные затраты грузовладельца, связанные с погрузкой- выгрузкой, хранением, тарой и т.п.).

Если это неравенство не выполняется, то грузовладельцу не выгодно везти товар для продажи данным видом транспорта и он выбирает другое решение. При сравнении с другим видом транспорта верхний уровень железнодорожного тарифа следует определять исходя из неравенства:

$$(T_{жд} + Z_{жд}^{доп}) < (T_{др} + Z_{др}^{доп}) < (C_n - C_o),$$

Где: $T_{др}$ - плата за перевозку груза конкурирующим видом транспорта; $Z_{др}^{доп}$ - дополнительные затраты грузовладельца при перевозке другим видом транспорта.

Таким образом, возникают ограничения дохода транспорта сверху – по конкуренции, и снизу – по уровню транспортных затрат. Такой подход в маркетинговом ценообразовании соответствует принципам формирования лимитных цен.

Учет ценности транспортных услуг профессора Липидус Б. М. и Мачерет Д. А. предлагают осуществлять путем установления нормы добавленной стоимости товара (АТ) в результате его перемещения.

$$AT = a l q,$$

где: a – норма стоимости товара, зависящая от разности цен товара в пункте назначения и отправления; l – дальность перевозки груза, км; q – объем перевозки груза, в т.

При этом предлагается установление нормы добавленной стоимости (a) в виде постоянного коэффициента, характеризующего темп увеличения цены товара по мере удаления его от пункта производства, т.е. как безразмерная величина. Это означает, что АТ по существу будет отражать скорректированные (приведенные) тонно-км. Эти показатели, рассчитанные по предлагаемой системе тарифов, могут быть основой расчета вклада железных дорог в ВВП страны, который значительно превышает доход, установленный по действующим расчётам.

По-нашему мнению более реальной «продукцией» транспорта является перевозка, которая определяется как количество тонн груза перемещенных на определенное расстояние, т.е. тонно-километры (a не тонны, как считают некоторые специалисты). При этом перевозка является измерителем транспортной услуги, которая может быть оптимальна и высококачественна, либо нерациональна и некачественна.

При конкурентном выборе вида транспорта в реальных условиях логически лучше использовать более стабильные, чем конъюнктурные тарифы, фактические затраты транспорта, выраженные в расширенной формуле сопоставимых приведенных затрат ($C_{пр}$).

$$C_{пр} = \Theta_{тек} + E_n (K_t + \Theta_{внт}) \Theta_{доп} тш,$$

где: l – вид транспорта; $\Theta_{тек}$ – сопоставимые текущие эксплуатационные расходы; K_x – соответствующие капитальные вложения в развитие транспорта; $\Theta_{внт}$ – внетранспортный эффект грузовладельцев от ускорения оборота их ресурсов и улучшения качества транспортного обслуживания; E_n – нормативный коэффициент эффективности единовременных затрат, зависящий от сроков их окупаемости; $\Theta_{доп}$ – дополнительные затраты грузовладельцев на подвоз-вывоз груза, % погрузочно-разгрузочные работы, хранение, тару и другие работы, которые не входят в основной транспортный тариф.

В совокупных приведенных затратах следует также учитывать сопутствующие внетранспортные эффекты не только экономию стоимости оборотных средств, но и другие эффекты, которые получают пользователи транспортом за счет улучшения качества их транспортного обслуживания. Целесообразно также учитывать рост прибыли собственников недвижимости (земли, зданий и т.п.) в зависимости от развития транспорта в определенном регионе.

Важным самостоятельным критерием выбора вида транспорта пользователем может быть качество транспортного обслуживания, включая скорость и сроки доставки, комплексность, полнота, доступность, культура обслуживания, безопасность и сохранность груза. Подробно эти показатели и методы их определения представлены в нашей работе по транспортному маркетингу

Таким образом, в текущих условиях сравнение и оценка видов транспорта должна проводиться по реальным тарифным и иным расходам клиентуры, связанных с перевозкой. При перспективных стратегических разработках развития инфраструктуры транспорта более правильным следует считать сравнение по совокупным расширенным приведенным затратам, обеспечивая сопоставимость издержек по элементам расходов, в т.ч. в дорожную составляющую и другую инфраструктуру, а также сопутствующие внетранспортные эффекты.

Иногда при перевозках клиентуре наиболее важен критерий качества и безопасности транспортного обслуживания. Он оценивается набором показателей качества, к которым может быть добавлены таможенные и другие специфические затраты при международных перевозках, формировании логистических схем по транспортным коридорам и др.

Схема сравнения расходов по перевозке в логистических цепях с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта

Гедрис С. М., БНТУ, г. Минск, Беларусь

При построении логистических схем доставки товаров сокращение расходов, связанных с транспортировкой и включаемых в стоимость товара, можно осуществить с помощью рационализации схем доставки и использования подходящего вида транспорта путем сравнения нескольких вариантов перевозки.

Для получения достоверных результатов при сравнении расходов по вариантам перевозки необходимо учитывать элементы затрат по всему перевозочному циклу. Если на железнодорожном транспорте в себестоимость включаются затраты на текущее содержание, амортизацию, капитальный ремонт пути и контактной сети, то применительно к автотранспорту в себестоимость перевозок не входят расходы, выделяемые государством на строительство, содержание и ремонт дорог.

Схема для сопоставления вариантов перевозки следующая:

1. Расчет себестоимости перевозки 1 т-км автомобильным транспортом по статьям затрат: основная и дополнительная заработная плата персонала, занятого на перевозках; отчисления в бюджет и внебюджетные фонды от средств на оплату труда; топливо; смазочные и другие эксплуатационные материалы; ремонт автомобильных шин; ремонт и техническое обслуживание подвижного состава; амортизация основных средств; общехозяйственные (накладные) расходы; налоги, включаемые в себестоимость. В себестоимость не включается плата за проезд по платным дорогам и за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

2. Расчет дорожной составляющей себестоимости перевозки исходя из нормативов денежных средств на содержание и ремонт и нагрузки на дорогу по категориям дорог.

3. Расчет полной себестоимости с учетом дорожной составляющей.

4. Расчет себестоимости 1 т-км перевозки по железной дороге методом расходных ставок: величины измерителей на 1000 т-км умножаются на соответствующие расходные ставки и определяются эксплуатационные расходы по каждой группе. Сумма расходов данных групп дает зависящие от размеров движения расходы, которые суммируются с независимыми для определения полной величины расходов. Исходя из объема перевозки и расстояния определяется себестоимость перевозки 1 т-км.

5. Сравнение полученных значений и выбор варианта перевозки.

Рассчитанная себестоимость перевозки автотранспортом (МАЗ 5432 с полуприцепом) 15 т груза на расстояние 150 км по статьям расходов составила 1 113 350 р. (494,8 р./т-км), с учетом дорожной составляющей (для дороги II категории) – 536,8 р./т-км. Таким образом, дорожная составляющая увеличила себестоимость 1 т-км на 8,5 %.

Себестоимость перевозки аналогичного объема груза железнодорожным транспортом, рассчитанная методом расходных ставок, составила 662 625 р. или 294,5 р./т-км. Сравнивая варианты перевозки, необходимо также учитывать дополнительные расходы, связанные с накоплением груза на складе, подвозом груза к месту погрузки на железнодорожный подвижной состав, погрузочно-разгрузочными работами и др.

Таким образом, данная схема расчета себестоимости автомобильной и железнодорожной перевозки позволяют сравнивать варианты по сопоставимым элементам затрат в зависимости от объема груза к перевозке и расстояния, учитывать издержки всего транспортного процесса. Современные тенденции развития транспортной системы требуют внедрения логистического подхода к выбору оптимальных логистических цепей доставки грузов с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта, в котором немаловажную роль играет определение сфер рационального использования того или иного вида транспорта.

Влияние коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений на качество трудовой жизни работников железнодорожного транспорта Украины

Гнатюк А. Г., Совет профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины,
г. Киев

Качество трудовой жизни (КТЖ) - важнейшее условие роста производительности труда, показатель оценки эффективности социально-трудовых отношений и использования трудового потенциала, а также удовлетворения материальных потребностей работника.

Актуальность выбранной темы подтверждается желанием администрации (менеджмента) железнодорожного транспорта принять меры по повышению производительности труда работников железнодорожного транспорта, однако проблемы с мотивацией к труду (размер заработной платы), созданием безопасных и безвредных условий труда (отсутствие аттестации рабочих мест), проблемы с учетом рабочего времени и соответственно оплатой его в полном объеме, обеспечением форменной одеждой, инвентарем, системой подбора поездных бригад и т.п. - снижают уровень КТЖ работников, что в свою очередь негативно влияет на достижение желаемого администрацией результата.

Перечень показателей КТЖ достаточно большой и часто зависит от философии менеджмента и экономического благополучия организации. КТЖ включает в себя следующие группы показателей: трудовой коллектив, оплата труда, рабочее место, руководство предприятия (структурного подразделения), служебная карьера, социальные льготы и гарантии. Вместе с тем, понятно, что перечень таких показателей может быть расширен. КТЖ предприятия (структурного подразделения) зависит и от социально-экономических условий развития общества, и от потребностно-мотивационной сферы личности, и от духовно-нравственной позиции человека по отношению к работе, уровнем развития корпоративной культуры. Вместе с тем, значительная часть жизни людей проходит на производстве, и поэтому качество трудовой жизни во многом предопределяет и качество жизни человека в целом.

Раскрывая показатели КТЖ работника структур железнодорожного транспорта Украины, можно охарактеризовать их с помощью следующих факторов:

1. Совершенствование организации труда путем расширения объема и обогащения содержания работы способствует тому, что уничтожаются монотонность и бессодержательность труда, объединяются разрозненные элементы работы в единый комплекс, что больше отвечает требованиям развития личности.

2. Человеческий потенциал не может быть реализован в полной мере, если физические и санитарно-гигиенические условия труда неблагоприятны и человек беспокоится за свое здоровье и безопасность в первую очередь, а уже потом выполняет функциональные обязанности.

3. Справедливое вознаграждение за труд рассматривается не только как главное условие обеспечения воспроизводства рабочей силы, но и как фактор трудовой мотивации, благодаря которому повышается качество рабочей силы в целом, развиваются более высокие человеческие потребности. Признание труда работника обществом имеет также морально-этический аспект, который выражается в общественной полезности труда.

4. Наличие и возможность использования социально-бытовой инфраструктуры предприятия (структурного подразделения) становится мощным фактором повышения эффективности производства. Существует четкая и непосредственная связь между КТЖ и качеством жизни вообще. Многочисленные исследования показывают, что процесс формирования и развития трудового потенциала уже не ограничивается местом производства или обучения. Он начинается в быту, во время личной деятельности, зависит от информационного потока, получаемого работником, от степени гражданских и политических свобод личности, от степени причастности ко всем социальным и экономическим процессам, происходящим в обществе и предприятии.

5. Возможность профессионального роста, уверенность в стабильности занятости и дохода. Эффективная реализация трудового потенциала работника невозможна без его профессионального роста. Необходимо создавать работнику условия для повышения профессионально-квалификационного уровня, обеспечение постоянного обновления знаний и совершенствования навыков, способствовать развитию чувства уверенности в будущем относительно своей занятости и дохода, что делает его работу более продуктивной, позволяет полнее реализовать трудовой потенциал.

6. Морально-психологический климат на предприятии (структурном подразделении) должен обеспечивать хорошие взаимоотношения в коллективе. В результате воспитывается корпоративный дух и формируется корпоративная культура.

7. Правовая защищенность работника в организации рассматривается как создание определенных гарантий от незаконных действий или бездействия администрации.

Вывод: КТЖ работника на современном этапе - важнейший стимул роста производительности труда в подразделениях железнодорожного транспорта Украины. Оно определяется состоянием трудового коллектива, хорошей системой оплаты труда, эффективным рабочим местом, отношением руководства организации к сотрудникам - определение на демократической основе корпоративных взаимоотношений, возможностью служебной карьеры и проведения объективной аттестации кадров и рабочих мест, обеспечением социальных льгот и гарантий сотрудникам, гарантированный правовую защиту от произвола работодателя.

Именно система коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений должна обеспечивать реализацию указанных характеристик. Важно регулярно проводить диагностику состояния КТЖ на предприятии на основе комплекса показателей, экспертных оценок, результатов социологических опросов, выявлять и реализовывать резервы роста КТЖ.

В процессе реформирования и преобразований в отрасли железнодорожного транспорта Украины целесообразно создать вертикаль управления социальным развитием, деятельность которой направить на выявление и реализацию резервов роста КТЖ, в том числе через создание и использование системы социального аудита в качестве инновационного метода информационно-аналитического обеспечения социально-трудовых отношений и управления социально-трудовыми рисками.

Організація проведення експертної оцінки соціального самопочуття робітників на підприємствах залізничного транспорту

Гребенюк Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розглядаючи проблеми функціонування залізничного транспорту необхідно говорити про кадри як одну з основних рушійних сил розвитку транспорту. Тому аналіз взаємозв'язку між вмістом трудової мотивації і соціальним самопочуттям працівників залізничного транспорту є необхідним інструментом кадрової роботи.

Під соціальним самопочуттям розуміється інтегральна суб'єктивна оцінка людиною змісту свого буття. Таке визначення включає всі аспекти взаємозв'язку людини і довкілля, у тому числі ті з них, які характеризують міру задоволення потреб, відповідності між соціальними чеканнями і реальністю. Відповідно до цілей дослідження кадрового потенціалу був проведений експертний опит ряду керівників, заступників, головних фахівців підприємств залізничного транспорту.

Основні проблеми, які експерти називають як найбільш гострі особисто для себе, в більшості випадків, стосуються роботи конкретного підприємства і стану залізничного транспорту в цілому - близько 60 % опитаних. Низька продуктивність праці в галузі, впровадження нових технологій, збереження об'ємів перевезень, поліпшення умов роботи підприємств, здобуття високого прибутку - є предметом уваги і інтересів опитаних. Велику заклопотаність у експертів викликає фінансове положення галузі і окремих доріг. У тому числі скрутне становище матеріально-технічної бази в галузі, ціни на транспортні послуги, матеріальний стан підприємств, низька заробітна плата. Серед найважливіших проблем опитані рахують власне здоров'я і здоров'я членів сім'ї, гідний відпочинок, невпевненість в завтрашньому дні. Аналіз відповідей експертів показав, що хоча питання і були задані про найбільш гострі проблеми, що стоять особисто перед робітником/спеціалістом, фактично відійти від виробничих проблем галузі не вдається - практично кожен другий називає саме їх.

У списку проблем, що найгостріше стоять перед підприємствами залізничного транспорту сьогодні, можна позначити наступні: стан матеріально-технічної бази галузі; відсутність чіткого плану розвитку галузі; недостатня увага з боку державних чиновників лінійним підприємствам залізничного транспорту; пересувний склад, що руйнується, і як наслідок, практично повне ігнорування цієї проблеми з боку чиновників; недостатнє фінансування лінійних підприємств і перекладання поточних проблем по ремонту і підтримці матеріально-технічної бази на самі підприємства; повільне впровадження сучасних транспортних технологій в перевізний процес і у формування сучасної інфраструктури галузі; проблема корупції і зловживання державних чиновників; проблеми фінансування і управління процесами підвищення кваліфікації і перепідготовки працівників, що наводить до зростання аварійності на залізничному транспорті; низька соціальна захищеність працівників і поступове зниження престижності роботи залізничників і ін.

Аналіз аргументів і фактів, що розкривають основу самопочуття людей, показує, що на першому місці коштують завдання, вирішення яких виходить за рамки компетенції не лише окремого залізничного підприємства, але і галузі в цілому: високі ціни на енергоносії, несумірність цін на ГСМ і засобах виробництва з ціною на послуги транспорту. Це спричиняє за собою і турботи наступного рівня - знос техніки, низьку заробітну плату галузі. Відповідно даній ситуації зростає соціальна напруга в галузі. Характерно, що соціальне самопочуття населення виступає цільовою функцією реформування в більшості цивілізованих країн.

Дані моніторингу громадської думки говорять про невинуватно високу соціальну ціну реформ, що проводяться та супроводжуються різким падінням соціального самопочуття людей.

В даний час воно досягло недопустимо низької відмітки. Абсолютна більшість опитаних відчувають сильний дискомфорт, який обумовлений: масовим зубожінням працездатного населення, у тому числі і в транспортній галузі; руйнуванням традиційних життєвих цінностей і стереотипів поведінки, кризою менталітету у людей робочих спеціальностей; суб'єктивною неготовністю великих груп працівників до ринкових стосунків; соціальною незахищеністю і безпорадністю працівників залізничного транспорту перед суспільними змінами.

Швидкість трансформації антиринкової свідомості в ринкову не встигає за ходом реформ, а формування ринкових поведінкових стереотипів проходить ще повільніше, ніж трансформація свідомості суспільних груп. Отже, аналіз показує, що пильний інтерес до цієї проблеми з боку науки, держави і суспільства зрозумілий. Що стосується залізничного транспорту країни, то потреби лінійних підприємств в сучасних і кваліфікованих фахівцях не задовольняються зовсім.

Інше важливе завдання дослідження - розглянути загальні аспекти адаптації молодих фахівців, їх задоволеність працею, основні складнощі, з якими вони стикаються на робочому місці.

Серед труднощів, з якими зіткнулися молоді фахівці: відсутність досвіду і стажу роботи (19 %), наставників (10 %), недовіря керівників до молодих фахівців (6 %), проблеми при наймі на роботу (10 %). Для 32 % респондентів складнощів не було, хоча 24 % важко дати певну відповідь.

Безумовно, основним завданням для нормальної трудової діяльності є відсутність матеріальних стимул-реакцій в роботі (73 %), реальних пільг для молодих фахівців (42 %). Більш того, кожен п'ятий відзначив відсутність перспектив кар'єрного зростання, слабку матеріально-технічну базу підприємств залізничного транспорту. На думку респондентів, частка ймовірності того, що вони перейдуть на інше місце роботи невелика. Про це вказали 22 % молодих людей, 43 % збираються працювати за фахом. Їх плани пов'язані з майбутнім підвищенням по службовим сходам – 22 %, можливостями поліпшення організації праці – 28 %, зростанням кваліфікації – 17 %, впровадженню нових технологій на залізничному транспорті – 16 %. У числі опитаних 36 % - планують перейти на роботу з високою заробітною платою або працювати в цьому господарстві, але в тій сфері, де є перспективи кар'єрного росту, продовження навчання.

Серед опитаних 27 % хотіли б перейти на інше підприємство, але доки остаточного рішення про це ще не прийняли. Їх сумніви засновані, з одного боку, перш за все, на тому, що робота все-таки подобається – 12 %, більш менш пристойна зарплата – 11 %, недостатньо досвіду і стажу праці – 11 %, труднощами у пошуках роботи – 5 %. З іншого боку, думка про відхід пов'язана з відсутністю пільг для молодих фахівців – 13 %, недостатньо уважним відношенням до них з боку керівників – 6 %.

Серед складових кривої задоволеності, на першому місці знаходяться високі досягнення в праці, на другому – хороші взаємовідносини із співробітниками, на третьому – інтерес до роботи.

Концентруючи суть результатів даного дослідження, підкреслимо:

- практично все, що робиться в на транспорті і соціальній сфері, сьогодні, як у фокусі, виявляється в проблемі молоді;

- трудова мотивація молодих фахівців - один з актуальних моментів формування нового якісного стану соціально-трудового на залізничному транспорті;

- реальним механізмом підвищення рівня закріплюємості молодих фахівців на залізничному транспорті може стати цільова програма вдосконалення кадрового забезпечення транспортних підприємств, що передбачає фінансування пільг по додатковій оплаті праці, надання житлових кредитів, можливостей підвищення кваліфікації і перекваліфікації.

Соціально-економічна сегментація ринку пасажироперевезень

Гудкова В. П., ДЕГУТ, м. Київ

У загальноекономічному поданні не залежно від галузевої приналежності і ступеня соціалізації відносин сегментація ринку припускає розподіл споживачів на однорідні групи з метою виявлення цільових ринкових сегментів. Універсального підходу до сегментації не існує, однак найбільш поширеним є уявлення ринку виходячи з суб'єктно-об'єктних складових, тобто в розрізі груп споживачів, продуктів і виробників. Ринок пасажирських перевезень також припускає формування виробничо-споживчих відносин з приводу надання населенню транспортних послуг, однак лише частковим але такого роду відносини супроводжуються вільним економічним вибором, значна частина переміщень регулюється державою. Тому в процесі сегментації ринку пасажирських перевезень необхідно керуватися не тільки прийомами маркетингу, слід особливо відстежувати ступінь відповідності характеристик офіційно затвердженим нормативам.

Аналіз нормативно-правової бази дозволяє виділити два критерії соціально-економічної сегментації ринку пасажирських перевезень за групами споживачів. Перший з критеріїв виявляє приналежність споживачів до певних соціально-демографічних груп (категорій) населення (що вимагає або не вимагає соціального захисту з боку держави). Другий – соціально-економічний – дозволяє їх класифікувати за рівнем середньомісячного доходу (що перевищує або не перевищує величину прожиткового мінімуму або середнього рівня грошових доходів). Згідно з чинною методикою визначення прожиткового мінімуму до основних соціально-демографічних груп відносяться: діти (у віці до 6 років та від 6 до 18 років), працездатне населення і населення, яке втратило працездатність (пенсіонери за віком та інвалідності). У сфері перевезення пасажирів зазначені соціально-демографічні групи деталізуються за категоріями. В Україні налічується 26 категорій населення, які мають право на пільговий проїзд по національній мережі залізниць. Однак у нормативній базі відсутнє тлумачення поняття та не представлено методики визначення соціально-економічних груп населення, у світовій практиці критерії соціальної стратифікації в залежності від величини доходу територіально диференційовано, а в наукових дослідженнях застосовуються різні підходи до економічного відокремлення категорій. При цьому існує певна статистична спільність і методологічна визначеність соціально-економічного поділу, що зводиться до виділення груп за еквівалентними доходами. В аспекті соціально-економічної сегментації ринку пасажирських перевезень такого роду розподіл досить інформативний, достатній для обґрунтування господарських рішень, підкріплений статистичними даними, а значить методично обґрунтований до застосування. Як наслідок в рамках соціально-економічного сегментування сукупність реальних або потенційних споживачів транспортних послуг може являти собою розподіл населення виходячи з величини грошових доходів кожної соціально-демографічної групи.

Слід ще раз підкреслити інформативність соціально-економічного аналізу ринку за групами споживачів, продемонструвавши варіацію середньодушових витрат домашніх господарств на транспорт. За офіційними статистичними даними транспортні витрати перших трьох груп населення України складають величину, рівну 6 % встановленого прожиткового мінімуму, наступних чотирьох стійко зростають до 15 %, далі збільшуються до рівня, що перевищує 56 %, при цьому по кожній з них коливаються в межах 7–10 % середніх душевих еквівалентних доходів. Іншими словами, чим вище добробут споживача, тим значніше стає сума витрат на транспортне обслуговування із збереженням питомої ваги в структурі сукупних витрат. В цілому витрати варіюють в діапазоні 1:9 або на кожну 1 грн транспортних витрат населення, яке відноситься до першої групи, припадає понад 9 грн транспортних витрат представників останньої з них.

Критерії соціально-економічної сегментації ринку за групами продуктів залежать від сукупності наданих транспортних послуг, споживчих переваг пасажирів і особливостей державного регулювання транспортного ринку. Значною мірою характеристики транспортних

послуг в соціальному і комерційному секторах визначаються нормативною документацією. З метою міжгалузевого і міжрегіонального поширення накопичений регуляторний досвід заслуговує на увагу, критичного осмислення й узагальнення. Проте в контексті соціально-економічної сегментації мова йде не про способи організації відносин між перевізником і державою, а про підходи до виділення соціальної складової із сукупності наданих транспортних послуг. Систематизація змісту нормативних документів дозволяє позначити спільність, пов'язану з відокремленням базових пасажирських перевезень, яка зводиться до обслуговування маршрутів з певною регулярністю руху, типом і місткістю транспортних засобів. Зокрема на залізничному транспорті йдеться про всі перевезення у приміських поїздах і в установлених типах вагонів – плацкартних і загальних – поїздів дальнього прямування.

Зазначена визначеність допускає можливість класифікації споживання залежно від експлуатаційних характеристик пасажирських перевезень та відповідного відокремлення соціально-комерційних груп. Теоретично мова йде про застосування механізмів державного регулювання до базового транспортного обслуговування, що забезпечують переміщення пасажирів у встановлених просторово-часових рамках з достатнім рівнем комфорту, з відокремленням пасажирів, які споживають такого роду послуги, в соціальний споживчий сегмент. І відповідно надання транспортних послуг підвищеного комфорту та персоналізованого сервісу в індивідуалізованому форматі на комерційних засадах. Слід підкреслити, що якщо говорити не про логіку формування зазначеної сукупності, а про її математичний опис, то між двома характеристиками ринку, позначеними різними критеріями соціально-економічної сегментації – шляхом виділення сегментів за групами споживачів і за групами продуктів – повинні бути визначені індекси переходу. В якості таких можуть бути застосовані показники мобільності населення, що дозволяють привести початкові оцінки, позначені числом споживачів транспортних послуг, до наступних, описуючих обсяги пасажирських перевезень.

Критерії соціально-економічної сегментації ринку за групами виробників менш конкретизовано. Норми розподілу регульованих пасажиропотоків між видами транспорту та перевізниками відсутні, приймається за основу необхідність суцільного надання базових транспортних послуг, що з позицій соціального захисту населення обґрунтовано, проте не обґрунтоване у випадку формування зовнішніх ефектів не лише з вигод, але й із втрат і відповідного недовикористання можливостей оптимізації екстерналій. Йдеться про необхідність більш широкої розстановки пріоритетів, з охопленням не тільки проблем захисту виробничо-споживчих і соціокультурних інтересів громадян, але і з урахуванням екологічних і урбаністичних проблем техногенної природи. Мається на увазі, що за наявності альтернатив у пріоритетному становищі повинні знаходитися види транспорту і перевізники, функціонування і розвиток яких мінімізує зовнішні витрати при колишніх зовнішніх вигодах. Іншими словами при формуванні замовлень пасажиропотоки слід розподіляти з урахуванням оцінки зовнішніх екстерналій. У практичній площині в рішеннях, пов'язаних із забезпеченням доступності транспортного обслуговування, як мінімум повинні враховуватися висновки та рекомендації екологічного аудиту. За видами послуг, які надаються в комерційному сегменті, розподіл по групах виробників здійснюється хоча і стихійно, проте досить стійко, виключно виходячи зі сформованих виробничо-споживчих переваг.

Таким чином, поділ ринку транспортного обслуговування населення на окремі складові за класичною сукупністю ознак, уточнених виходячи зі сформованих умов організації пасажирських перевезень та впливу соціально-економічних закономірностей суспільного розвитку, має стати основою розробки, обґрунтування і прийняття транспортних рішень, як на рівні суб'єктів господарювання, так і на рівні органів державного управління. Багатостороння соціально-економічна сегментація галузевого ринку буде сприяти посиленню цілеспрямованості реалізованих заходів (максимізації виробничо-споживчих вигод у комерційних секторах і реалізації суспільних завдань в секторах соціальних), а отже, забезпечить можливість підвищення ефективності роботи підприємств у сфері перевезення пасажирів та ефективності державного регулювання процесів суспільно-транспортної взаємодії.

Методичні підходи до оцінки організаційно-технічного рівня підприємства

Дейнека О. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Залізничний транспорт України потребує суттєвих змін у сфері інновацій. Реформування галузі передбачає не тільки прийняття комплексу загальнодержавних рішень щодо інновацій, а і реалізації зазначених програм, націлених на науково-технічний прорив залізничного транспорту до можливостей інтеграції в межах Європейського транспортного ринку. Планування інноваційної діяльності має бути пов'язане з аналізом і оцінкою досягнутого організаційно-технічного рівня галузі залізничних перевезень з метою подальшого поглиблення інновацій, удосконалення перевізного процесу, зниження витрат, що обумовлює підвищення конкурентоспроможності.

Сучасний стан підприємств залізничної галузі має комплекс негативних характеристик. Використовуючи застарілі основні виробничі фонди, унеможливорюється здатність галузі забезпечити якісно новий характер обслуговування споживачів. Підприємства галузі є нездатними до швидкої реакції на зміни, що відбуваються, не готові до перетворень, не мають гнучкої організаційної бази, погано інформовані про світові і вітчизняні досягнення, і не є конкурентоздатними.

Факторами підвищення економічної ефективності виробництва є технічний і організаційний розвиток, соціальні та природні умови господарської діяльності, технічний рівень підприємства являє собою кількісну характеристику ступеня досконалості матеріально-технічної бази виробництва і визначається відповідним науково-технічним потенціалом і ефективністю праці робітників та зайнятих освоєнням та виробництвом нової техніки. Технічний рівень впровадження не може бути високим, якщо йому не відповідає певна організація виробництва, яка дає уявлення про ступінь використання праці, тобто її продуктивність. Таким чином, технічний і організаційний рівень становить базу економічного рівня підприємства. При зміні технічного і організаційного рівня відбувається зміна й економічного рівня.

Системна вимірювання техніко-економічного рівня підприємства включає оцінку технічного, організаційного, економічного і соціального рівнів, кожен з яких характеризується своїми плановими і звітними показниками, що відображають в динаміці взаємозв'язок і взаємозалежність складових єдиної характеристики підприємства. Техніко-економічний рівень діяльності підприємства залізничного транспорту характеризується системою показників, що складаються з двох груп. До першої групи відносяться такі загальноекономічні показники: продуктивність праці, обсяг перевезень (відправлення) вантажів, вантажообіг, пасажирообіг, собівартість перевезень, витрати на перевезення, доходи від перевезень, прибуток загальний, рентабельність, обсяг інвестицій й інші. Ці показники, що характеризують задану ціль економічного розвитку підприємства, дають можливість оцінити досягнення відповідного рівня головних економічних параметрів. У системі цих економічних показників продуктивність праці є найбільш важливим показником, який визначає ступінь ефективності виробництва підприємства протягом даного проміжку часу. Друга група включає показники технічного та організаційного рівнів підприємства. Ця група показників характеризує ступінь їх впливу на головні економічні параметри діючого підприємства, які проявляються не безпосередньо, а через поліпшення технічних та організаційних характеристик різних сторін виробництва. До таких показників можна віднести автоматизацію та механізацію виробництва, готовність основних виробничих фондів до роботи, оновлення основних виробничих фондів і т.д.

Обидві групи показників відображають техніко-економічні результати, які повинні бути отримані від використання у виробництві досягнень науки і техніки, підвищення кваліфікації та поліпшення організації праці, виробництва і управління.

В основі економічних показників господарської діяльності підприємств залізничного транспорту покладено організаційно-технічний рівень виробництва, тобто якість продукції і техніки, прогресивність технологічних процесів, технічна і енергетична озброєність праці, тривалість виробничого циклу, рівень організації виробництва і управління. Тобто факторами підвищення економічної ефективності виробництва є технічний і організаційний розвиток підприємства, що обумовлює важливість його визначення.

Удосконалення системи мотивації та оплати праці на залізничному транспорті України

Дорошенко Е. В., Гненний М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Однією з основних проблем «Укрзалізниці» на даний момент є – система мотивації та оплати праці. Діюча система функціонує з 70-х років минулого століття, до того ж вкрай необхідно підвищувати продуктивність праці.

За останні роки залізничники дещо поступилися своїми позиціями за рівнем заробітних плат серед інших галузей економіки країни і перебувають на 10-му місці. Це призводить до відтоку кадрів, зокрема серед молоді і представників виробничих професій таких як слюсар з ремонту рухомого складу, монтер колії та інших, молодь надовго не затримується, оскільки зарплата не відповідає складності й умовам праці. Низькі премії не виконують функцію заохочення до виконання виробничих завдань.

Взявши до уваги реструктуризацію Російських, Білоруських та Казахстанських залізних доріг можна сказати, що сучасна система винагородження має мотивувати до підвищення продуктивності праці і повинна забезпечувати зовнішню конкурентоспроможність.

На сам перед варто поглянути на оплату праці, виходячи з кількісної оцінки трьох складових: знання і навиків, область та складність розв'язуваних питань, відповідальність крім постійної ставки для мотивації персоналу має широко застосовуватися змінне винагородження. Залежно від виду посади відсоток у заробітній платі постійного окладу і змінної надбавки варіюється.

Для продуктивного розвитку варто звернути увагу на закордонні методи оплати праці, як початкову сходинку у розвитку самостійної системи.

Японська модель - синтезовані системи. У синтезованій системі розмір заробітної плати визначається за чотирма показниками - вік, стаж, професійний розряд і результативність праці. Вік і стаж є базою для традиційної особистої ставки, а професійний розряд і результативність праці є основою для визначення величини трудової тарифної ставки.

Французька модель :

1. Для кожного робочого місця, що оцінюється на основі колективної угоди, визначаються мінімальна заробітна плата і «вилка» окладів. Оцінка праці кожного працівника здійснюється щодо виконуваної роботи, а не стосовно праці працівників, зайнятих на інших робочих місцях.

2. Зарплата ділиться на дві частини: постійну, залежну від займаної посади або робочого місця, і змінну, що відображає ефективність праці працівників. Додатково виплачуються премії за високу якість роботи, сумлінне ставлення до праці і т. д. Персонал бере активну участь в обговоренні питань оплати праці в рамках спеціальних комісій.

3. На підприємствах здійснюються такі форми індивідуалізації заробітної плати, як участь у прибутках, продаж акцій працівникам підприємства, виплата премій.

У Великобританії існує дві модифікації системи оплати праці, залежні від прибутку: грошова і акціонерна, що передбачає часткову оплату у вигляді акцій.

На підприємствах Великобританії участь у прибутках вводиться тоді, коли у відповідності з індивідуальними або колективним договором на додаток до встановленої зарплати регулярно виплачується відповідна частка від прибутку підприємства.

«Укрзалізниця» повинна вибудовувати свою систему, яка б максимально враховувала особливості її діяльності та об'єктивні економічні реалії.

Определение расходов на ремонты вагонов в технико-экономических расчётах

Железняков А. Д., Васильев С. М., БелГУТ, г. Гомель, Беларусь

При выполнении различных технико-экономических расчётов возникает задача определения величины расходов на техническое обслуживание и ремонт вагонов. Одним из возможных подходов к прогнозированию ремонтных расходов является определение их величины пропорционально механической работе сил сопротивления движению, выполненной вагонами.

Износ вагонов, связанный с их передвижением, происходит в процессе преодоления сопротивления движению. Поэтому расходы на ремонты вагона напрямую зависят от механической работы сил сопротивления движению, под которой понимается произведение силы сопротивления движению на расстояние передвижения вагона. Сила сопротивления движению определяется в соответствии с Правилами тяговых расчётов в зависимости от типа вагона, от скорости его движения и от других факторов.

Каждый конкретный тип вагона имеет свой предельный ресурс по механической работе, т. е. может выполнить определённую величину механической работы сил сопротивления движению, после чего требуется его ремонт или замена. В соответствии с величиной выполненной механической работы можно производить различные виды ремонтов вагонов, и их замену после полного физического износа, а так же определять величину расходов на эти ремонты.

На практике ремонты вагонов осуществляются в зависимости не от выполненной ими механической работы, а от факторов, с которыми износ имеет лишь косвенную связь, но которые можно измерить и подсчитать в реальных условиях эксплуатации. Вагон направляется в ремонт с учётом пробега и времени работы, как только он выполнил хотя бы один из нормативов – либо по пробегу (по вагоно-километрам), либо по времени работы (по вагоно-часам). При этом не учитывается, что износ вагонов значительно зависит ещё и от степени их загрузки, а так же от скорости их движения.

Для выполнения технико-экономических расчётов необходимо определить нормативы механической работы, в соответствии с которыми вагоны подлежат очередному плановому ремонту или замене. Такие нормативы могут быть выработаны в процессе эксплуатации за продолжительный период времени исходя из фактических данных о количестве выполненной механической работы и степени физического износа вагонов. Данные о выполненной механической работе по каждому вагону нужно накапливать в базе данных, а степень износа вагона в целом и отдельных его частей удобно исследовать во время плановых ремонтов.

Поскольку в настоящее время требуемые фактические данные отсутствуют, то нормативы механической работы можно определить расчетным путём исходя из применяемых в настоящее время нормативов межремонтного пробега вагонов. Для этого нужно рассчитать исходя из существующих на дороге условий эксплуатации, сколько джоулей механической работы сил сопротивления приходится на 1 вагоно-километр и затем перевести нормативы межремонтного пробега вагонов в джоули. В дальнейшем, по мере накопления фактических данных, эти нормативы будут уточняться и корректироваться.

Количество джоулей, приходящихся на 1 вагоно-км в конкретных условиях эксплуатации можно определить из соотношения:

$$1 \text{ вагоно-км} = 1000 (Q_{\text{гр}} \omega''_{\text{гр}}(v_{\text{т}}) \alpha_{\text{го}} + Q_{\text{пор}} \omega''_{\text{пор}}(v_{\text{т}}) \alpha_{\text{по}}) \text{ Дж}$$

где 1000 – количество метров в 1 километре; $Q_{\text{гр}}$ – масса гружёного вагона, кг; $v_{\text{т}}$ – техническая скорость движения вагона, м/с; $\omega''_{\text{гр}}(v_{\text{т}})$ – основное удельное сопротивление движению груженого вагона, Н/кг; $\alpha_{\text{го}}$ – отношение гружёного пробега вагона к общему; $Q_{\text{пор}}$ – масса порожнего вагона, кг; $\omega''_{\text{пор}}(v_{\text{т}})$ – основное удельное сопротивление движению порожнего вагона, Н/кг; $\alpha_{\text{по}}$ – отношение порожнего пробега вагона к общему.

Розробка заходів по зниженню собівартості поточного ремонту колії

Задорожна О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним із найважливіших узагальнюючих показників економічної діяльності підприємства є собівартість продукції.

Собівартість - це комплексний показник, який характеризує виробничо-господарську діяльність всього підприємства, а саме:

- степінь технічного забезпечення виробництва і освоєння технологічних процесів;
- рівень організації виробництва і праці;
- степінь використання виробничих потужностей;
- стан технічних засобів;
- використання основних фондів;
- продуктивність праці;
- рівень використання норм всіх витрат підприємства;
- впровадження нових прогресивних технологій;
- економічність використання матеріальних та трудових ресурсів;

Собівартість продукції - це витрати підприємства в грошовому вираженні, які пов'язані з виробництвом та реалізацією одиниці продукції.

Отримання найбільшого ефекту при мінімальних витратах, економія матеріальних, трудових і фінансових ресурсів залежать від того, як підприємство вирішує питання зниження собівартості продукції. Виявлення резервів зниження собівартості продукції має спиратися на комплексний техніко-економічний аналіз роботи підприємства: вивчення технічного та організаційного рівня виробництва, використання виробничих потужностей та основних засобів, сировини та матеріалів, робочої сили, господарських зв'язків і найголовніше - правильного планування і облік експлуатаційних витрат по окремих статтях, видах робіт, операціях виробничого процесу і елементах витрат.

Зниження експлуатаційних витрат дозволяє знизити собівартість перевезень, яка в свою чергу, позитивно вплине на загальний стан показників роботи залізниці.

Проаналізувавши діяльність дистанції колії доцільно запропонувати наступні заходи зниження собівартості поточного ремонту колії.

1. Зниження собівартості поточного ремонту колії під впливом зростання продуктивності праці. Пропонується підвищення рівня механізації та скорочення ручної праці за рахунок впровадження більш ефективних машин для поточного ремонту колії. Це дозволить скоротити чисельність робітників, підвищити продуктивність праці на 3,2 %, заробітну плату підвищити на 1,4 %, а це призведе до збільшення норми виробітку на одного робітника. Таким чином, собівартість знизиться на 0,51 %.

2. Зниження собівартості поточного ремонту колії за рахунок кращої організації праці. Виробнича структура дистанції колії залежить від вантажонапруженості ділянок колії, що обслуговуються, рівня механізації колійних робіт, технологічних процесів, що використовуються, та організації праці, яка прийнята в дистанції колії. На Придніпровській дистанції колії організовано 13 лінійних відділів, що складають 4 лінійні дільниці, очолювані старшими майстрами, які забезпечують поточне утримання колії в належному стані. За рахунок реорганізації 4-х лінійних дільниць в 3 дільниці скорочується посада старшого майстра лінійної дільниці. За рахунок запропонованих заходів собівартість знизиться на 0,04 %.

3. Зниження собівартості поточного ремонту колії за рахунок повторного використання матеріалів. Скорочення норм витрат матеріалів на поточному ремонті колії відбувається за рахунок збільшення строків служби і повторного використання елементів верхньої будови колії, а саме – використання при проведенні поточного ремонту старопридатних рейок та шпал. На Придніпровській дистанції колії пропонується замінити 14,5 % обсягу використаних нових рейок типу Р65 старопридатними рейками такого ж типу та замінити

40 % нових залізобетонних шпал старопридатними залізобетонними шпалами. Сумарне зниження собівартості поточного ремонту дистанції колії за рахунок використання старопридатних рейок та шпал складе 0,42 %.

4. Зниження собівартості поточного ремонту колії за рахунок посилення потужності верхньої будови колії. Прокладання безстикової колії з використанням залізобетонних шпал підвищує якість перевезень і сприяє зниженню витрат на поточне утримання колії. Посилення потужності верхньої будови колії сприяє зменшенню опору руху, дає можливість збільшити масу поїзда, навантаження на вагон, технічну швидкість руху поїздів. Прокладання термічно тривких рейок, термін служби яких значно вищий, ніж у нетривких рейок, збільшує міжремонтні періоди зменшує витрати на утримання та ремонт колії, вивільняє частину монтерів колії. За рахунок запропонованих заходів собівартість знизиться на 0,44 %.

5. Зниження собівартості поточного ремонту колії за рахунок вдосконалення виробничого процесу. Посилення верхньої будови колії дає можливість пропускати великоваговий та подовжений рухомий склад, що сприяє виконанню запланованого обсягу перевезень, використовуючи при цьому меншу кількість поїздів, а це в свою чергу дозволяє збільшити резерв пропускної спроможності ліній, за рахунок якого можна виділити додаткові «вікна» для проведення поточного ремонту колії в денний час. За рахунок проведення ремонтних робіт в додатково виділених «вікнах» світлої частини доби підвищується продуктивність праці, знижується рівень браку в роботі та травматизму робітників і досягається економія фонду оплати праці за рахунок зменшення доплат за роботу в вечірній та нічний час. За рахунок проведення ремонтних робіт в додатково виділених «вікнах» світлої частини доби питома вага цих доплат знизилась на 3 %. Таким чином, собівартість знизиться на 0,22 %.

В результаті проведення заходів щодо зниження собівартості поточного ремонту колії в Придніпровській дистанції колії собівартість зменшиться на 1,63 %.

Щодо питання розвитку залізничних та мультимодальних вантажних перевезень

Задоя В. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В даний час залізнична система вантажних перевезень розглядається як важливий компонент в мультимодальних транспортних послугах вантажних перевезень. Це питання визначає глобальні тенденції до співпраці різних видів транспорту при здійсненні Інтер- і мультимодальних вантажних перевезень. Таким чином, поняття, що кожен з основних вантажних видів транспорту, тобто залізничний, автомобільний, повітряний, водний, розглядається окремо, мислиться як застаріле до деякої міри.

Сьогодні вважається, що діяльність вантажних залізничних перевезень є основою надання послуг з вантажних перевезень, особливо при перевезенні на далекі відстані (але не тільки), і тому необхідно докладніше проаналізувати роль залізничного транспорту в рамках мультимодальних перевезень вантажів.

Послуга інтермодальних вантажних перевезень складається з декількох ланцюгів. Це відбувається в межах ланцюгів постачань. Ланцюги постачань визначаються як набір із трьох або більше організацій, безпосередньо пов'язаних одно або декількома горизонтальними потоками товарів, послуг, фінансів та інформації від відправника до клієнта. Управління ланцюгами поставок, у свою чергу, визначається як системна, стратегічна координація традиційних функцій бізнесу з метою підвищення довгострокової ефективності діяльності окремих компаній і ланцюгів постачань в цілому.

Ефективні інтермодальні вантажні послуги – це повністю інтегрована система, яка виконує транспортні операції, як на національному, так і на міжнародному рівні. В іншому випадку, інтермодальні транспортні перевезення не мають жодних шансів конкурувати з автомобільним вантажним транспортом, що має можливість здійснювати перевезення «від дверей до дверей».

Розуміючи це важливе питання, Європейська комісія у затвердженій Концепції розвитку транспортної логістики, на основі консультацій із зацікавленими сторонами, запропонувала ряд заходів з метою сприяння оптимізації діяльності різних видів транспорту при здійсненні інтермодальних вантажних перевезень, а саме:

- Сучасні інформаційні технології повинні внести свій внесок при удосконаленні модальності шляхом поліпшення управління інфраструктурою, перевезеннями і автопарком, сприяючи кращому відстеженню діяльності транспортної мережі і підвищення комунікації підприємств та адміністрацій;

- Підвищення якості і ефективності прийняття практичних рішень за рахунок кваліфікації логістичного персоналу і підготовки кадрів, створення базового набору показників вимірювання та реєстрації продуктивності праці персоналу в мережі інтермодальних перевезень, визначення вимог до показників з логістики вантажних перевезень;

- Спрощення транспортних ланцюгів, за рахунок:

- створення єдиного вікна (єдиної точки доступу) адміністративних процедур при всіх способах доставки;
- створення єдиного транспортного документу для всіх перевезень вантажів, незалежно від способу доставки;
- введення стандартного пункту відповідальності по всьому мультимодальному логістичному ланцюгу, незалежно від способу і виду доставки;
- розробки і впровадження європейських стандартів, відповідно до чинного законодавства, міжнародним конвенціям і міжнародним стандартам, з метою сприяння інтеграції різних видів транспорту в логістичному ланцюзі.

Всі заходи зазначені в Концепції розвитку транспортної логістики Європейської комісії звучать багатообіцяюче, але в ній не простежується чіткої координації/контролю механізму і побудови ефективної структури управління ланцюгів інтермодальних вантажних перевезень.

Високий рівень економічної ефективності, що може бути досягнуто при використанні

інтермодальних вантажних транспортних послуг через економію експлуатаційних витрат велика рушійна сила, яка заохочує споживачів вантажних перевезень користуватися інтермодальними послугами.

Слід зазначити, що в рамках інтермодальних перевезень вантажів існує небезпека того, що в гонитві за прибутком, гравці в ланцюжку зосередяться на своїх власних бізнес-сегментах, а не на безперервності потоку товарів через систему. Це відбувається через те, що інтермодальні перевезення включають в себе ряд підприємств з їх власною стратегією і бізнес-цілями, деякі з яких можуть навіть суперечити загальній меті системи.

Конфлікти між учасниками ланцюга постачань, викликані так званим «ефектом масштабу» (тобто, величезним обсягом середніх витрат у довгостроковій перспективі), впливають на синхронізацію транспортних операцій.

Для того, щоб уникнути подібної ситуації, необхідно розвивати інтеграцію (вертикальну або горизонтальну) та співробітництво суб'єктів транспортного ринку різних країн, а наймогутніші підприємства (у економічному сенсі) повинні взяти на себе лідерство.

Таким чином можливо відмітити, що в рамках аналізу проблематики розвитку та планування Мульті-/Інтер-модальної політики, необхідно врахувати альтернативні види діяльності вантажних перевезень, роль залізниць на транспортному ринку і т.д. Ці нові форми виміру на додаток до існуючих матимуть показники, що надають корисну інформацію про досягнутий прогрес залежно від політики та дій кожного учасника транспортного ланцюга, а також рівень ефективності одного об'єкту, мережі в цілому, якості наданих послуг, що у свою чергу, дозволить в майбутньому краще контролювати, аналізувати і планувати роль залізничного транспорту на вантажному ринку перевезень.

Дослідження теоретичних основ економічної безпеки підприємств транспорту

Зайцева І. Ю., УкрДАЗТ, м. Харків

Економічна безпека держави неможлива без економічної безпеки підприємства, тому що вона є її похідною. Економічна безпека підприємств транспорту являє собою захищеність його виробничо-господарської діяльності від небажаних змін, що виходять з боку внутрішнього і зовнішнього середовища.

Економічна безпека як практичне завдання, що постало перед українськими суб'єктами господарювання, була породжена транзитивними явищами у процесі переходу від соціалістичної до ринкової економіки, появою приватної власності. Як відомо, за умови соціалістичної економіки проблема економічної безпеки не стояла перед керівництвом підприємства, оскільки її рішення було завданням власника – держави. Тому за роки радянської влади не спостерігалося жодного випадку банкрутства, присвоєння ресурсів одного підприємства іншим, розкрадання комерційної таємниці й оборотності цього ресурсу на користь викрадача і т. ін.

Підтвердженням актуальності цієї проблеми – проблеми гарантування економічної безпеки підприємств транспорту – і усвідомленням її актуальності керівниками таких підприємств є створення в організаційній структурі управління підприємством спеціальних підрозділів, покликаних гарантувати їхню економічну безпеку. Економічна наука не стоїть на місці та безперервно розвивається, постійно з'являються нові й нові наукові публікації, все більше науковців та практиків виявляють інтерес до такої важливої проблеми як забезпечення економічної безпеки підприємств. Напрацювання вітчизняної наукової думки у сфері економічної безпеки суб'єктів господарювання мають тривалу історію. Дослідженню передумов виникнення та особливостей вирішення проблеми гарантування економічної безпеки підприємств, поглибленню теоретичних основ, а також розробці методичних рекомендацій щодо підвищення рівня економічної безпеки присвячено праці таких видатних українських та російських вчених, як В. М. Гесць, О. А. Грунін, В. Л. Іванюта, Г. Б. Клейнер, Г. В. Козаченко, О. В. Крисін, М. В. Куркін, В. І. Мунтіян, Є. А. Олейніков, В. І. Орлов, Н. Й. Реверчук, В. Л. Тамбовцев, А. Г. Шаваєв, В. В. Шликов, Р. А. Кожевников, В. І. Ярочкін та ін.

Проте багато теоретичних питань, пов'язаних із гарантуванням економічної безпеки підприємств, мають проблемний характер і дотепер частина з них є маловивченою. Віддаючи належне науковій та практичній значущості праць вчених, необхідно зазначити, що у вітчизняній і зарубіжній літературі відсутній єдиний підхід до визначення складових економічної безпеки підприємства, і присутність цього факту створює передумови для формування наукових підходів, які істотно відрізняються за своїм змістом та досить часто суперечать один одному. Тому з метою розвитку й подальшої розбудови основних положень сучасної парадигми стратегічного управління економічною безпекою підприємства важливими та своєчасним вважається створення умов щодо запобігання двояких трактувань у тлумаченні базових понять економічної безпеки підприємств. Ігнорування цього факту призводить до помилкових висновків деяких з науковців та заважають поглибленню теоретичних основ, пов'язаних з цією проблематикою.

Отже, економічна безпека підприємства є складним, багаторівневим і взаємозв'язаним поняттям, чітке розуміння устрою якого надасть можливість науковцям та суб'єктам господарювання, побудувати таку систему управління, яка б відповідала сучасним вимогам господарських систем.

Перспективы развития сети платных автодорог в Республике Беларусь

Зеньчук Н. Ф., Гедрис С. М., БелГУТ, г. Минск, Беларусь

Функционирование автомобильного транспорта в Республике Беларусь на современном этапе имеет следующие особенности:

1. Составляющие транспортной системы находятся у разных собственников: путь (автомобильные дороги) принадлежит государству, а подвижной состав принадлежит как частным собственникам, так и государственным предприятиям.

2. Транспортная система Республики Беларусь переориентируется на международные перевозки и транзит через территорию страны, вследствие чего имеет место активное использование транспортной инфраструктуры Республики Беларусь подвижным составом иностранных государств.

3. Строительство и содержание автомобильных дорог осуществляется за счёт средств государства. При этом налоги и сборы, которые уплачивают перевозчики, не увязываются и не сопоставляются с износом дорог, который возникает в результате их деятельности. Расходы по автомобильной перевозке в ряде случаев оплачиваются грузоотправителями не полностью, т. е. государство в некоторой степени «спонсирует» автомобильные перевозки. В условиях, когда дорогами пользуются не только государственные перевозчики, но и частные, в том числе иностранные, возникает вопрос об экономической целесообразности таких отношений.

Перечисленные выше особенности требуют совершенствования системы оплаты за пользование автомобильными дорогами (инфраструктурой).

В зарубежной практике применяются различные способы взимания платы за пользование автодорогами: в зависимости от пройденного расстояния, либо, как вариант, при прохождении пунктов сбора оплаты, расположенных на определённом расстоянии; в зависимости от продолжительности использования автомагистралей; в виде разовой пошлины за пользование иностранными перевозчиками дорогами, взимаемой на границе при въезде в страну. В ряде стран плата за проезд по автодорогам транспортных средств иностранных государств не предусмотрена. Кроме платы за проезд по дорогам (или при отсутствии таковой), оплате может подлежать проезд отдельных мостов и тоннелей и въезд в определённые зоны.

В Республике Беларусь взимается плата за проезд автотранспортных средств по автомобильной магистрали Брест-Минск-граница Российской Федерации (М1/Е30), входящей в состав транспортного коридора № 2 (платная дорога). Сбор оплаты происходит в расположенных на магистрали пунктах взимания дорожных сборов. Это обязывает водителей останавливаться возле каждого пункта взимания дорожных сборов. На трассе М1/Е30 таких пункта четыре. Кроме того, в Республике Беларусь взимается плата за проезд тяжёловесных и крупногабаритных автомобильных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

В ближайшем будущем планируется поэтапное введение в Республике Беларусь электронной системы сбора платы за проезд по автомагистралям под торговой маркой BelToll. Данная система предусматривает, что на платной трассе через определённые промежутки будут установлены специальные ворота, оборудованные микроволновыми приборами. В свою очередь, автомобили оснастят компактными бортовыми устройствами, похожими на обычный навигатор. Всякий раз, когда такая машина проедет под воротами, со счета владельца будет списана определенная сумма.

Реализация на практике рациональной системы сбора оплаты за проезд по автомобильным дорогам позволит поддерживать техническое содержание пути на необходимом уровне, выполнять модернизацию сети автомобильных дорог, обеспечивая экономически эффективную деятельность перевозчиков.

Застосування маркетингових принципів у роботі залізничного транспорту України

Зоріна О. І., Антонова О. І., УкрДАЗТ, м. Харків

Економічні реформи в Україні, в основі яких лежить трансформація адміністративно-командної системи в ринкову, висувають нові вимоги до залізничного транспорту з метою зміцнення його конкурентної спроможності на ринку транспортних послуг. Маркетинг як найважливіший засіб конкурентної боротьби на сучасному ринку зменшує ризики при прийнятті управлінських рішень і сприяє поліпшенню якості життя населення. Завдяки маркетинговим підходам залізницям розвинених країн вдається знаходити «механізм» гнучкого пристосування до умов ринкових відносин, що постійно удосконалюються, оперативно реагувати на кон'юнктуру, знаходити методи реагування на попит.

Основними принципами управління маркетингом на залізничному транспорті є:

- цілеспрямованість (орієнтація на довгострокову перспективу, а не на миттєву вигоду);
- об'єктивність (неупереджене вивчення умов функціонування залізниць: макрооточення, мікрооточення і внутрішнього середовища залізничного транспорту);
- оперативність (своєчасне реагування на зміну існуючого і потенційного попиту);
- гнучкість (адекватне пристосування транспортного виробництва до вимог ринку, до структури попиту на перевезення; орієнтація на інтереси споживачів транспортних послуг, облік конкретних «тонких» вимог клієнтів, забезпечує їх утримання і залучення на залізничний транспорт);
- інноваційність (постійне вдосконалення продукту і його складових елементів, розробка нових видів транспортних послуг і технологій перевезень);
- активність (цілеспрямований вплив на об'єкти досліджень: транспортний ринок, попит на перевезення залізничним транспортом);
- продуктивність (орієнтація на кінцеві результати: оптимальний рівень транспортної складової в кінцевій ціні продукції, прибуток, рентабельність, терміни доставки, збереження вантажів, безпеку руху).

На основі маркетингових принципів залізниці країн Європейського Союзу створили одні з найкращих у світі:

- електропоїзди;
- пасажирські й вантажні вагони;
- системи механізації та автоматизації виробничих процесів;
- особливий сервіс для споживачів послуг залізничного транспорту.

Що ж стосується України, то вона є країною з ринковою економікою, але проведення реформ і вдосконалення ринкових, економічних відносин триває у всіх сферах діяльності. Ринкові умови загострюють конкуренцію між різними видами транспорту, перш за все, між залізничним і автомобільним (кількість перевезених пасажирів за січень-лютий 2013 р. автотранспортом – 542,2 млн. пас., залізничним – 64,3 млн. пас.). Відповідно повинні бути переглянуті пріоритети планових показників роботи залізниць. Основними повинні стати такі показники, як:

- обсяг прибутку, рівень рентабельності, норма прибутку, що передбачає використання в діяльності транспортних підприємств комерційного розрахунку;
- продуктивність праці;
- рівень якості обслуговування;
- обсяги невивезених вантажів, у тому числі обсяги нераціональних перевезень;
- кількість не обслугованих пасажирів;
- число клієнтів, незадоволених транспортним обслуговуванням;
- рівні безпеки і збереження вантажів тощо.

Для успішної реалізації цих показників необхідно налагоджувати роботу служб маркетингу. Реформування галузі вимагає розвитку маркетингу на залізничному транспорті не тільки щодо вдосконалення методів, технології роботи на транспортному ринку, але і для

розробки практичних інструментів (інформаційно-аналітичних, експертних систем). У зв'язку з цим актуальними стають інформаційні та дослідницькі завдання маркетингу, до розробки яких необхідно залучати вчених транспортних вузів України, висококваліфікованих практиків-залізничників, студентів. Так, для Південної залізниці доцільним є залучення студентів спеціальності «маркетинг» Української державної академії залізничного транспорту (м. Харків) для проведення маркетингових досліджень стосовно роботи транспорту.

До першорядних завдань, які повинні виконуватися службою маркетингу слід віднести такі, як:

- оцінка «вагомості споживачів послуг» на ринку перевезень;
- формування поточної моделі маркетингу транспортних послуг у вигляді схеми товарно-грошових відносин споживачів галузі;
- аналіз зовнішніх, внутрішніх факторів і ступінь їхнього впливу на обсяги перевезень;
- формування комплексної маркетингової прогнозової моделі (моделі попиту на залізничні перевезення в різних сегментах економіки);
- встановлення (необов'язково затвердження) цін на продукцію силами служби маркетингу;
- розробка рекомендацій за обсягами виробництва, на підставі прогнозу по збуту;
- постійне вдосконалення продукції, оновлення і розширення асортименту;
- інвестиції в маркетингові дослідження ринку;
- розробка заходів як по залученню потенційних клієнтів, так і утриманню існуючих;
- робота над іміджем підприємства;
- підпорядкування маркетингової служби безпосередньо директору організації та ін.

Добре налагоджена робота маркетингових підрозділів – це реальна основа збільшення обсягів перевезень і особливо пасажирських. Створені маркетинговими підрозділами залізниць злагоджені механізми транспортного виробництва, продаж транспортних послуг дозволяє їм забезпечити отримання гарантованих позитивних економічних і фінансових результатів і зберігати лідируюче положення на транспортному ринку. Безсумнівно, у цьому повинні брати участь всі структури транспортного виробництва, а не тільки маркетингові.

Визначення пріоритетних напрямів підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізничному транспорті

Йолкін Д. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Прибутковість товару чи послуги залежить від багатьох факторів, як від зовнішніх так й від внутрішніх. У швидкозмінному середовищі ринкової економіки, постійні зміни які відбуваються під тиском глобалізаційних та інтеграційних процесів спонукають підприємства та організації перебувати постійно у процесі пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності товару (послуги), оптимізації господарської діяльності, формування стратегічного плану з урахуванням усіх можливих напрямів розвитку ринку, тобто пріоритети розвитку підприємства та вектори його розвитку у ринковій економіці здебільш формують фактори зовнішнього середовища. Усі зусилля підприємств у боротьбі за конкурентоспроможність на тому чи іншому ринку спрямовані на збільшення долі у сегменті за рахунок збільшення попиту на продукцію.

З кожним роком споживач стає ще більш вибагливим при виборі того чи іншого виробника товару чи послуги. Вибір споживача на користь обраного виробника ґрунтується на різних факторах та властивостях товару чи послуги. Вивчення поведінки споживача дозволяє виявити пріоритетні властивості товару (послуги) які є домінантними при прийнятті рішення. Одним з поширеніших засобів виявлення цих домінантних пріоритетів є маркетингове дослідження. Автор вважає за доцільне проведення маркетингового дослідження ринку пасажирських перевезень на залізничному транспорті України з метою виявлення пріоритетних напрямів їх розвитку. Найбільш інформативним засобом виявлення інформації (опитування) у маркетинговому дослідженні є анкетування. Опитування показало данні, які на думку респондентів дозволить підвищити конкурентоспроможність пасажирських перевезень залізничного транспорту: впровадження швидкісного руху; гнучка система формування вартості проїзду; рівень комфорту під час, до і після подорожі; збільшення маршрутів слідування; збільшення кількості потягів на напружених напрямках; безпека руху.

Найбільш значущими факторами пріоритетного розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті є впровадження швидкісного руху, збільшення кількості потягів на напружених напрямках та рівень комфорту (до, під час та після подорожі). Зважаючи на це виникає необхідність впровадження ефективних заходів з метою задоволення зростаючих потреб серед населення, які мають суттєвий вплив на конкурентоспроможність пасажирських перевезень на залізничному транспорті України.

Останнім часом почались перші реформаційні зміни, які поклали початок нової форми організації роботи комплексу пасажирських перевезень. Спостерігаються зміни, нововведення які були визначені й у світовій практиці організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті. Так, наприклад, впроваджені заходи, щодо гнучкого формування вартості проїзду (в залежності від днів тижню), формування кількості вагонів у складі потягу в залежності від проданих квитків й ін.

Всі ці заходи, безумовно, позитивно впливають на збільшення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг. Проте виходячи з пріоритетних напрямів розвитку комплексу пасажирських перевезень зазначені заходи оказують вплив лише за деякими напрямками. Тому, виникає потреба розробки заходів розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті України, які би були в змозі забезпечити підвищити конкурентоспроможність за декількома показниками пріоритетного розвитку, а саме впровадження швидкісного руху, збільшення кількості потягів на напружених напрямках та рівень комфорту (до, під час та після подорожі).

Логістичні методи управління ресурсами при ремонтах рухомого складу на промислових підприємствах

Капіца М. І., Гненний М. В., ДНУЗТ, Привалова Л. В., ДДФА, м. Дніпропетровськ

Глобалізація ринкової економіки об'єктивно зумовлює появу нових форм і методів господарювання та нових підходів в організації виробничих процесів.

Основними напрямками розвитку та підвищення ефективності діяльності промислових підприємств залишаються: створення ефективної системи управління виробництвом; удосконалення процесу планування та організаційної структури виробництва, його технічного обслуговування, підвищення техніко-технологічного рівня на основі впровадження сучасних методів організації виробництва та праці, забезпечення рентабельності та зменшення термінів окупності інвестицій.

Важливу роль в організації виробничого процесу в промисловості відіграє наявність та стан рухомого складу (локомотивів, вагонів тощо).

На сучасному етапі на промислових підприємствах існує дефіцит у рухомому складі, експлуатується велика кількість застарілих або зношених технічних засобів та рухомого складу. В локомотивному парку значна частина електровозів та тепловозів не тільки морально, але й фізично зношені повністю.

Прискорення його старіння загострює проблему виробництва та реалізації продукції. Для виконання цього вирішального завдання перед керівництвом підприємств та їх структурних підрозділів постає необхідність одночасного відновлення основного капіталу шляхом закупівлі нового, модернізації, реконструкції, технічного та технологічного переоснащення із поступовим зменшенням та подальшою ліквідацією морально та фізично застарілих фондів.

Проведення ремонтних робіт застарілої техніки потребує великих матеріальних витрат. Тому важливе значення приділяється організації ремонтних та відновлюваних робіт рухомого складу.

Використання для управління ремонтними підрозділами потокових моделей, побудованих на логістичних принципах, дає можливість абсолютно з інших позицій підійти до розробки методів ресурсного забезпечення працездатності організаційно-технологічних систем локомотивних і вагонних депо підприємств промислового залізничного транспорту.

Логістичний підхід в управлінні матеріальними потоками в організації ремонтних робіт впливає із призначення самої логістики як наукового напрямку, що вивчає оптимальне переміщення матеріальних потоків на всіх стадіях руху в сукупності з інформаційними, фінансовими та іншими потоками з метою одержання максимального економічного ефекту і задоволення потреб всіх учасників. Застосування логістики сприяє скороченню витрат на всьому логістичному ланцюжку.

Оптимізація параметрів матеріальних, інформаційних і фінансових фактичних потоків забезпечується: в короткостроковому періоді ресурсними і структурними резервами; у довгостроковій перспективі - функціональними резервами і системою управління резервами.

Кожному рівню організації відповідає певна група технологій, що характеризується відповідними значеннями надлишковості персоналу, устаткування і ресурсів. Тільки поетапне зниження внутрішньовиробничих резервів дає можливість використання найбільш прогресивних ремонтних технологій.

Логістичний ефект проявляється в зниженні витрат на управління матеріальними потоками на нижчому операційному рівні. Це відбувається в результаті узгодження функцій елементів логістичної системи із пропуску матеріальних потоків. Тому процес забезпечення працездатності необхідно розглядати як безперервний потік змін, рішень.

Сучасний стан туристичної галузі АР Крим

Кострюков Д. В., Клочко А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасне становище туристичної індустрії в Криму не задовольняє наявний потенціал туристичних ресурсів, а її економічна ефективність дуже низька. Головна причин такого стану є недостатній рівень теоретичного розуміння соціально-економічної суті туризму як суспільного явища та його економічної значимості як прибуткової галузі.

В АР Крим так і не завершився перехід туристичної індустрії від пострадянської економічної системи до сучасної ринкової конкурентоспроможної моделі економіки. Ринок, як і раніше, залежить від розподілу державного замовлення, альтернативи якому не сформовано. Гальмуванню процесу переходу сприяє законодавство України, не орієнтоване на стимулювання розвитку курортно-туристичної сфери й реалізацію рекреаційного потенціалу.

Функціонування туризму як галузі національної економіки базується на виробництві та споживанні туристичного продукту, що дозволяє зробити висновок про існування ринку туристичних послуг.

На сьогодні існує цілий ряд проблем, які перешкоджають подальшому розвитку сфери туризму в Криму:

1. Відсутній контроль з боку держави;
2. Недосконала нормативно-правової база;
3. Погіршення екології в Криму;
4. Слабке просування продукту на міжнародному та внутрішньому рівні;
5. Відсутність висококваліфікованого персоналу;
6. Ціни не відповідають якості послуг, що надаються;
7. Сучасне об'єднання туроператорів не дозволяє ефективно координувати спільні зусилля з розвитку туризму;
8. Туристичне навантаження нерівномірно розподілене;

Туризм в Криму може і повинен стати сферою реалізації ринкових механізмів, джерелом поповнення місцевих та державного бюджетів, засобом загальнодоступного і повноцінного оздоровлення та відпочинку, а також ознайомлення з історико-культурною спадщиною.

Метою розвитку туризму в Криму є створення сприятливого організаційно-правового й економічного середовища для розвитку цієї галузі, формування конкурентоспроможного на світовому ринку вітчизняного туристичного продукту на основі використання природного та історико-культурного потенціалу Криму, забезпечення її соціально-економічних інтересів і екологічної безпеки.

Крим має велику кількість ресурсів для забезпечення високого рівня відпочинку, єдине чого бракує для глобального розвитку галузі туризму це кошти та підтримка з боку держави. Держава повинна сприяти розвитку курортно-туристичної сфери, тому що для неї це одна з найбільш прибуткових галузей діяльності.

Формування ефективної системи закупівель як засіб підвищення прибутковості діяльності

Костюченко Л. В., НАУ, м. Київ

Діяльність спрямована на управління закупівлями ґрунтується на формуванні цінових моделей закупівель, виконання оптимальних обсягів постачання, контролювання якості матеріально-технічних ресурсів та відстеження рівня браку, претензій тощо. Загалом, як відмічають науковці-класики, стратегія логістики «на вході» має ґрунтуватися на таких пріоритетах, як:

- конкурентоспроможність постачальників та їхні цінові знижки на багаторазові закупівлі;
- оборненість запасів;
- вплив скорочення тривалості постачання та розміщення замовлення безпосередньо від виробника;
- скорочення витрат на постачання за рахунок збільшення обсягів закупівель та максимального наближення до постачальника;
- налагодження тісних довгострокових зв'язків із постачальниками.

Отже існує обґрунтована потреба належним чином оцінювати ступінь впливу ефективності системи закупівель на прибутковість, а отже на рентабельність діяльності підприємства. Для цього варто постійно підвищувати статус постачання, зокрема, внутрішній: важіль постачання, зосередженість даного сектору та професіоналізм персоналу. У загальному вигляді спрямованість постачальницької діяльності має бути націлена на операційну, комерційну й стратегічну складові залежно від роду діяльності та фази зрілості підприємства. Тобто, закупівельна діяльність є безпосередньо складовою внутрішнього статусу матеріально-технічного забезпечення. Приходимо до висновку, що якісні показники системи управління запасами, обсяги реалізації прямо пропорційно впливають на рентабельність активів підприємства. Умову формування логістичного ланцюга постачання закуповуваних ресурсів (товарів) можна виразити умовою:

$$\sum_1^n (\alpha_i, \beta_j, \lambda_k) \rightarrow \min, \quad (1)$$

де α – витрати на виробництво (товарів/послуг); β – витрати на транспортування товарів; λ – витрати на зберігання товарів та формування партій (замовлень); i, j, k – учасники логістичного ланцюга; n – кількість учасників логістичного ланцюга

Відповідно, вплив на загальний показник рентабельності діяльності виразимо так:

$$R = \frac{\sum_1^n (\alpha_i \beta_j \gamma_k)}{\sum D_{ijk}}, \quad (2)$$

де $\sum D_{ijk}$ - сумарний показник прибутків від усіх учасників ланцюга постачання закуповуваних товарів.

Таким чином, система управління закупівлями повинна будуватися, перш за все, на засадах контролю результативності системи управління витратами (у тому числі на управління запасами та постачальниками).

Загалом, рентабельність закупівельної діяльності є вищою у випадках, коли: 1) частка закуповуваних матеріальних ресурсів у загальних витратах є значною; 2) спостерігається короткострокове коливання цін; 3) використовуються суб'єктивні оцінки, які враховують інновації, моду тощо; 4) ринки готової продукції є високо конкурентними.

Сутність економічної ефективності та її роль у ринковій економіці

Кравченко Х. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для розвитку транспорту важливе значення на усіх рівнях господарювання займає оцінка та аналіз ефективності діяльності. Ефективність діяльності для цієї галузі може характеризуватися такими показниками як обсяги перевезень, собівартість надання послуг, дохід від реалізації, рентабельність тощо.

При ринковій економіці успішність ведення бізнесу визначається такими показниками як результативність (effectiveness) та ефективність (efficiency). Результативність, по суті і є прибутком, отриманим підприємством в результаті діяльності, а ефективність, в свою чергу, є відношенням цього прибутку до ресурсів, що були витрачені на його отримання.

Один з ведучих вчених в області менеджменту, Пітер Друкер, говорить, що: «результативність» означає робити правильні речі, а «ефективність» – робити речі правильно.

Термін економічна ефективність відноситься до використання ресурсів таким чином, щоб максимально збільшити виробництво товарів і послуг. Іншими словами це досягнення найбільших результатів за найменших затрат живої та уречевленої праці.

Згідно з твердженнями В. Паретто ефективним являється такий стан речей, при якому розподіл ресурсів, характеризується тим, що ніхто не може поліпшити своє положення без того, щоб чиясь положення не погіршилось.

Конкуренція веде до високого рівня ефективності, тому що, фірми, вирішуючи, скільки товару продавати, прирівнюють ціну, яку вони отримують, до граничних (додаткових) витрат виробництва кожної додаткової одиниці товару. Таким чином, гранична корисність від споживання додаткової одиниці зрівнюється з граничними витратами.

Враховуючи особливості діяльності залізниць розрахунок ефективності повинен відповідати таким вимогам як комплексність; врахування мети; динамічність; керованість.

З допомогою правильного визначення ефективності діяльності транспортної системи можна виявити найвигідніші напрямки розвитку галузі, впроваджувати досягнення науково-технічного прогресу, більш раціонально використовувати обмежені ресурси.

Для оцінки і аналізу ефективності повинні враховуватися логічні зв'язки факторів, що впливають на неї, за схемою «ресурси – процеси - результати». Необхідно досліджувати результати використання трудових та матеріальних ресурсів, основних фондів і ін. Оцінка ефективності виконаної роботи здійснюється за допомогою цілої системи показників за визначений період. З точки зору комерціалізації можна виділити головні вартісні показники, що характеризують ефективність діяльності:

- прибуток – абсолютний показником ефективності;
- коефіцієнти рентабельності – відносні показники ефективності.

Для забезпечення ефективного перевезення пасажирів залізничним транспортом повинен досягатися необхідний рівень рентабельності, що забезпечить розвиток галузі у відповідності з вимогами науково-технічного прогресу та конкуренції на транспортному ринку.

Рентабельність – показник, що характеризує рівень віддачі витрат та ступінь використання засобів у транспортному виробництві. Рентабельність транспортних послуг є відносним виразом прибутку, що розраховується відношенням прибутку до розміру витрат, пов'язаних з його отриманням.

Отже, ефективність є мірою фактичного досягнення результатів, здатністю приносити корисний ефект і розраховується відношенням результату до витрат що його спричинили. Ефективність показує раціональність використання техніко-економічного потенціалу та здатність адаптації до змін зовнішнього середовища. Правильне визначення ефективності надання транспортних послуг є головним інструментом в процесі прийняття управлінських рішень, характеризує рівень розвитку транспортної системи, а отже, є основою в формуванні соціально-економічних зв'язків між різними суб'єктами господарювання.

Правові аспекти реформування законодавства України про залізничні вантажні перевезення

Курбатова Я. М., Головне управління справами Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця», м. Київ

На сьогодні залізничний транспорт України, особливо в частині вантажних перевезень, стає одним з головних гальм розвитку економіки держави, створює суттєву загрозу її економічній безпеці, і тому потребує термінового вирішення створення економіко-організаційних структур та впровадження відповідних нормативно-правових основ.

У 2003-2004 роках було розпочато реформування законодавства України введенням Цивільного та Господарського кодексів України (далі ЦК та ГК України): глава 64 ЦК України містить загальні норми щодо транспортних перевезень; глава 32 ГК України присвячена правовому регулюванню перевезення вантажів.

Аналіз законодавства про залізничні вантажні перевезення надає можливість зробити висновок, що норми різних нормативно-правових актів в цій сфері не співвідносяться одні з іншими: ГК та ЦК України не тільки дублюють положення про перевезення вантажів, що уявляється не зовсім логічним, але й суперечать друг другу при регулюванні правовідносин в означеній сфері. У зв'язку з чим у сучасних реаліях виникає необхідність його переосмислення [1].

Правове забезпечення як самого перевізного процесу, так і взаємовідносин залізниць з вантажовідправниками, вантажоодержувачами, організаціями інших видів транспорту залишається одним з слабкіших місць при переході залізниць до ринкових відносин.

У прикінцевих положеннях ГК України законодавець зобов'язав Кабінет Міністрів України забезпечити перегляд та приведення у відповідність до цього Кодексу або визнання такими, що втратили чинність, нормативно-правових актів Кабінету Міністрів, тобто встановив необхідність приведення нормативних актів Кабінету Міністрів України, у т. ч. Статуту залізниць України, у відповідність до норм ГК України, а тоді вже застосовувати ці норми поряд з нормами ГК України, що Кабінетом Міністрів України зроблено не було. Водночас, стаття 4 ЦК України імперативно встановлює: якщо постанова Кабінету Міністрів України (і, відповідно, затверджені нею норми – положення) суперечать положенням цього Кодексу або іншому закону, застосовуються відповідні положення цього Кодексу або іншого закону.

Враховуючи вищезазначене, а також наявність в системі законодавства про залізничний транспорт значної кількості нормативно-правових актів загального та спеціального характерів, вважаємо за необхідне підтримати позицію тих науковців, які відстоюють думку про необхідність кодифікації законодавства про залізничний транспорт так само як це зроблено для інших видів транспорту. Професор Бобильов О. І., з яким ми повністю погоджуємося, вважає, що на сьогодні кодекс є найбільш поширеною формою кодифікації актів, діючих в основних сферах життєдіяльності суспільства, в той же час Статути, як вид кодифікації, старіють, вони були даниною часу, а у наш час Статути є формою установчих документів товариств, які організуються на транспорті [1].

Підсумовуючи можна зазначити, що законодавство України про залізничний транспорт носить вузьковідомчий характер, наслідком чого є пріоритет одних суб'єктів господарювання над іншими, лобіювання відомчих інтересів, й він не тільки не відповідає вимогам ринкової економіки, але й перешкоджає ефективному функціонуванню залізничної транспортної системи, що в кінцевому підсумку гальмує інтеграцію вітчизняної транспортної системи до європейської транспортної системи.

Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту базується саме на недосконалості нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту. В частині удосконалення законодавства у сфері залізничного транспорту програмою передбачається:

1) розроблення проектів Законів України: «Про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт», «Про залізничний транспорт» (нова редакція);

2) розроблення проектів нормативно-правових актів: про утворення єдиного суб'єкта господарювання у формі Державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування та затвердження його Статуту; затвердження Статуту залізничного транспорту України (нова редакція); внесення змін до нормативно-правових актів, якими регулюється діяльність залізничного транспорту.

Отже пропонується розробка та затвердження двох Статутів і внесення змін до всіх відповідних існуючих нормативно-правових актів, що буде зроблено як завжди безсистемно і тому недоцільно. Вважаємо на часі використання системного підходу до цього питання. Пропонуємо удосконалення законодавства про залізничні вантажні перевезення здійснити шляхом кодифікації на базі Закону України «Про залізничний транспорт» та Статуту залізниць України із врахуванням концепції Державної програми реформування залізничного транспорту. Правове регулювання залізничного транспорту загального користування включити в окремий закон, в якому об'єднати всі види залізничного транспорту загального користування. Серед основних напрямків удосконалення законодавства про залізничні вантажні перевезення загального користування можна визначити виокремлення організаційно-правових основ залізничних перевезень вантажів; уточнення правового статусу суб'єктів господарювання – учасників перевізного процесу; конкретизацію відповідальності на залізничному вантажному транспорті загального користування із врахуванням принципу рівноправності всіх учасників.

Всі загальні норми правового регулювання про залізничні вантажні перевезення залишити в ГК України, в тому числі ст.ст. 313, 314 про відповідальність перевізника зробити також загальними – виключити зі ст.314 ч.3 конкретизацію відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу. У Кодексі залізничного транспорту загального користування України закріпити положення про порядок й особливості діяльності та правового статусу суб'єктів господарювання із врахуванням особливостей структурної перебудови на залізничному транспорті, які мають забезпечувати вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та різних елементів залізничної інфраструктури на основі взаємних угод і повного відшкодування витрат, пов'язаних з їх виконанням.

Здійснення запропонованих заходів має забезпечити реалізацію принципу єдності залізничної транспортної системи, слугувати основою для створення рівних умов суб'єктів господарювання в цій сфері, а також створити передумови для поступового переходу до правового регулювання залізничних вантажних перевезень у відповідності з демократичними тенденціями економічного розвитку.

Література

1. Бобылев А. И. Место транспортного права в системе российского права // Транспортное право. - 2005. - № 1. - С. 10-13

Вплив кризових явищ в економіці України на показники діяльності залізничного транспорту

Лоза С. П., ДонІЗТ, м. Донецьк

Вигідне географічне положення нашої держави між Центральною та Східною Європою надає залізничному транспорту України ключову роль у забезпеченні стабільного функціонування та зростання економіки країни. Залізничний транспорт є головною ланкою державної інфраструктури, яка, перш за все, сприяє досягненню цілей соціально-економічного і геополітичного характеру. У зв'язку з цим особливої уваги заслуговує аналіз динаміки основних показників діяльності залізниць України починаючи з першого року їхнього самостійного функціонування (за останні 20 років).

Зниження всіх об'ємних показників роботи залізниць України впродовж 1992-1999 рр. (рис. 1), перш за все, пов'язано з розпадом СРСР і розривом значної частки економічних зв'язків між республіками. У 1992-1996 рр. відбулося обвальне падіння обсягів навантаження і відправлення вантажів, а також скорочення середньої дальності перевезень.

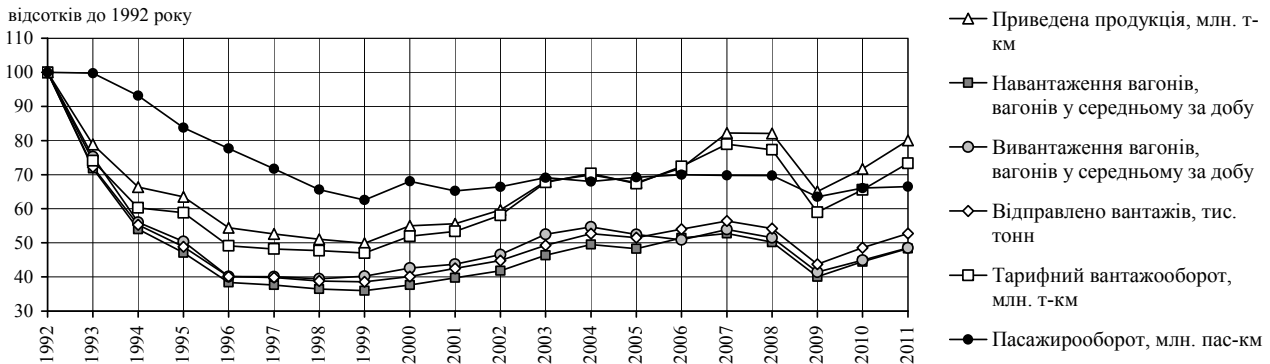


Рис. 1. Динаміка основних показників роботи залізниць України за 1992-2011 рр.
[розраховано за даними довідників основних показників роботи залізниць України]

Зменшення об'ємних показників роботи залізниць України негативно вплинуло на якість використання рухомого складу. Показники ефективності використання локомотивів впродовж 1992-1999 рр. мають нестабільну динаміку (рис. 2).

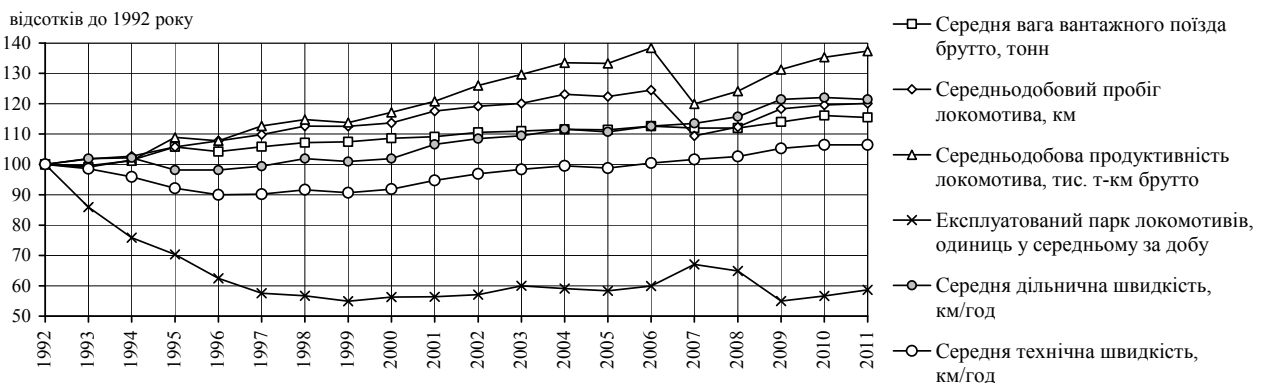


Рис. 2. Динаміка основних показників використання локомотивів за 1992-2011 рр.

Внаслідок скорочення обсягів перевезень вантажів і пасажирів зменшується експлуатований парк локомотивів, який у 1999 р. склав 54,9% по відношенню до 1992 р. Середньодобова продуктивність локомотива, середньодобовий пробіг і середня вага потяга брутто впродовж аналізованих років мають позитивну тенденцію до збільшення. Як

негативний момент слід відзначити зниження технічної швидкості потягів, яке пояснюється значним спрацюванням рухомого складу та верхньої будови колії.

Впродовж 1992-1999 рр. оборот вантажного вагона, простій вагонів під однією вантажною операцією і процент порожнього пробігу вагонів до навантаженого зросли у 2,5 рази (рис. 3). Оборот вагонів збільшився також в результаті зниження дільничної і технічної швидкостей руху потягів. При зменшенні вантажообороту впродовж 1992-1999 рр. на 53 %, обсяги перевезень вантажів були виконані робочим парком вагонів, який зменшився лише на 24%. Як результат, середньодобова продуктивність вантажного вагона знизилася на 49 %.

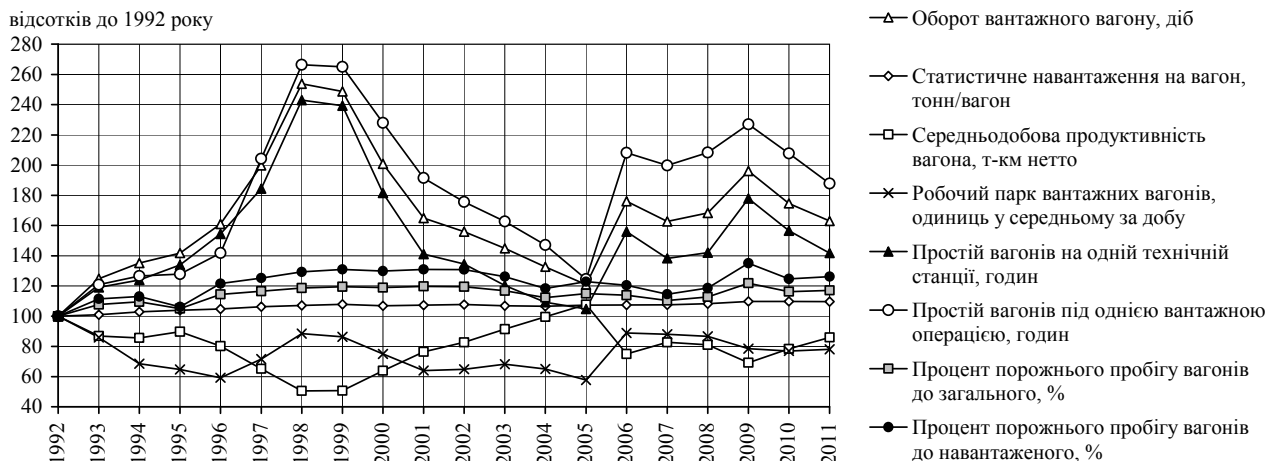


Рис. 3. Динаміка основних показників використання вагонів за 1992-2011 роки

Після подолання кризи, яка тривала впродовж 1991-1999 рр., у 2000 р. відмічається значне покращення майже всіх об'ємних і якісних показників роботи залізниць. Приведена продукція, починаючи з 2000 р., має стійку динаміку до збільшення. Стабільно підвищуються середньодобова продуктивність вагона і локомотива, середньодобовий пробіг локомотива, середні дільнична та технічна швидкості. Зменшується обіг вантажного вагона, що свідчить про більш ефективне використання наявного робочого парку вагонів.

Однак, вже у 2006 р. позитивна тенденція зростання більшості показників дещо змінюється. Темпи приросту таких важливих показників, як ВВП і продукція промисловості скорочуються. Перш за все, така динаміка вказує на погіршення фінансово-економічного положення українських підприємств, а також про підвищення рівня тінізації доходів. В умовах системної світової фінансової кризи, яка у 2008 р. обумовила несподіване та стрімке падіння обсягів виробництва, торгівельного обороту та обсягів перевезень на якісно новому рівні виникла проблема підвищення конкурентоздатності залізниць, про зниження якої свідчить зменшення частки залізничного транспорту у загальному обсязі перевезення вантажів з 27% у 2004 р. до 25% у 2011 р.

Різкий спад обсягів перевезень наприкінці 2008 р. спровокував новий виток погіршення основних показників діяльності залізниць. Однак, як позитивний момент доцільно відзначити, що стрімке падіння обсягів перевезень у 2009 р. майже до рівня 2001 р., не викликало таке саме погіршення якісних показників роботи залізниць. Якісні показники використання локомотивів свідчать про підвищення ефективності організації експлуатаційної діяльності залізниць, що не можна сказати про використання вагонів.

Починаючи з 2006 р. відмічається стрімке зростання обороту вагона, простоїв вагонів під однією вантажною операцією та на одній технічній станції. При цьому відбувається зниження середньодобової продуктивності вагона до рівня 2001 р. Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що стабільна та ефективна робота залізничного транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки України, але також свідчить про незаперечну залежність основних показників діяльності залізниць від темпів розвитку основних вантажоутворюючих галузей та фінансового стану економіки.

Місце управління вартістю в системі менеджменту

Любохинець Л. М., ДІТ, м. Дніпропетровськ

Словосполучення «управління вартістю» стало сьогодні символом застосування останніх досягнень в області управлінських технологій і найсучасніших інструментів фінансового менеджменту, що дозволяють ефективно планувати, контролювати і направляти дії організації на шляху до досягнення економічно виправданих цілей. Теза про пріоритет завдання максимізації вартості на користь акціонерів стала звичним атрибутом заяв керівників, прес релізів і річних звітів компаній, а регулярні бізнес-семінари і публікації в діловій періодиці зайвий раз підтверджують стійкий інтерес до концепції і методів вартісного підходу до управління. Концептуальною базою навіть найвитонченішої конструкції «управління вартістю» залишається базовий принцип корпоративних фінансів: вартість компанії визначається грошовими потоками, які вона зможе генерувати в майбутньому, дисконтованими по ставці прибутковості, що враховує сукупні ризики активів компанії і ризики фінансування. Об'єднавши в собі весь попередній досвід розвитку концепцій управління, вартісний підхід відображає якісний стрибок в ідеології оцінки і ухвалення управлінських рішень. Від традиційного аналізу фінансових результатів за період і їх зіставлення з аналогічними показниками у минулому менеджмент переходить до довгострокового прогнозу грошових потоків і безперервного моніторингу випереджаючих нефінансових індикаторів. Важливою метою стає максимізація вартості компанії, а головною відмінною рисою корпоративного управління - націленість в майбутнє. Управління вартістю – це управління майбутнім.

Сьогодні за терміном управління вартістю стоїть концепція системного і систематичного підходу до управління, коли всі зусилля націлені на досягнення єдиної мети - максимізації вартості компанії. Максимізація вартості - це не разове завдання, а безперервний цикл стратегічних і оперативних рішень, що поновлюється. Ланка замикає цикл створення вартості - це система взаємозв'язаних показників і нормативів, по яких оцінюється успішність досягнення поставлених цілей і визначається частка кожного в загальному успіху компанії.

Управління вартістю – достовірно сучасна система фінансового аналізу і обґрунтування рішень в компанії. Суть цього напряму в менеджменті і фінансовій аналітиці компанії полягає в ретельному аналізі змін вартості бізнесу, що викликаються стратегічними рішеннями і їх втіленням в життя, у введенні нового критерію успіху компанії, заснованого на прирості її вартості замість традиційних підходів, що пов'язують успішний результат з показниками бухгалтерського прибутку. Розумний облік, направлений на скрупульозний аналіз створюваної для клієнта цінності в процесі виробництва продукції і надання послуг. Тому він побудований на аналізі бізнес-процесів і їх компонентів - видів діяльності. Тим часом створення цінності в кожній ланці «ланцюжка цінності» для клієнтів компанії - необхідна умова зростання її інвестиційної вартості. Інакше компанія не буде успішною в конкурентній боротьбі. Проте цю умову навряд чи можна вважати достатньою, оскільки завдання створення цінного для клієнта продукту компанія повинна навчитися вирішувати з вигодою для себе.

Економічна ефективність залізничних пасажирських перевезень

Матусевич О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У всіх розвинених країнах залізничний пасажирський транспорт відіграє важливу роль у житті суспільства. Його значення та переваги визначаються такими факторами як: безпека та надійність руху, найбільша провізна здатність, низька собівартість залізничних перевезень, швидка доставка пасажирів, широкий діапазон комфорту й сервісу.

Проблема підвищення ефективності функціонування підприємств транспорту зумовлює необхідність розкриття поняття, змісту категорії ефективності, критерію та показників її виміру.

Побудова системи показників оцінки ефективності транспортних підприємств полягає в систематизації та класифікації переліку, виявленні закономірностей функціональної залежності від різноманітних факторів впливу.

Система показників має відповідати таким вимогам:

- враховувати особливості експлуатації транспорту та давати комплексну якісну та кількісну оцінку ефективності транспортного виробництва;
- повністю відповідати цілям і завданням функціонування, відображати його результати в узгодженні з об'єктивними економічними процесами в країні;
- забезпечувати поєднання централізованого керівництва та структурних ланок;
- бути сумісною з діючою системою ведення бухгалтерського обліку та збору статистичної інформації тощо.

Економічна оцінка ефективності пасажирських залізничних перевезень визначається за допомогою системи техніко-економічних показників, які діляться на 3 групи:

- експлуатаційно-технічні: швидкість і час переміщення пасажирів, пропускна і провізна спроможність, ступінь надійності, регулярності і ритмічності перевезень, безпека руху, рівень комфорту пасажирів;
- вартісні: собівартість перевезень, інвестиції, поточні експлуатаційні витрати, фондомісткість, прибуток та рентабельність перевезень;
- натуральні: потреба в електроенергії, паливі, трудових ресурсах, різних матеріалів, продуктивність праці.

Комплексна методика економічної оцінки ефективності роботи й розвитку пасажирського залізничного комплексу передбачає використання системи заходів:

- організаційно-технічні заходи, які замість використання інвестицій передбачають впровадження нових технологій перевезень пасажирів з метою зменшення експлуатаційних витрат при забезпеченні високого рівня якості, надійності та безпеки перевезень пасажирів;
- технічні заходи середньострокового й короткострокового характеру з інвестуванням за рахунок недержавних джерел фінансування при швидкій окупності капіталовкладень;
- великомасштабні технічні заходи, які потребують великих інвестицій переважно за державний рахунок та вимагають тривалого часу на їх освоєння.

Де які проблеми у сфері пасажирських залізничних перевезень можна вирішити шляхом максимального використання наявних можливостей і пошуку резервів, які не вимагають суттєвих перетворень у виробничих і управлінських процесах і особливих фінансових затрат, але можуть сприяти підвищенню рівня рентабельності пасажирських залізничних перевезень. Наприклад, низька економічна ефективність пасажирських перевезень в Україні пов'язана не тільки з пільговими перевезеннями, а й з недоліками маркетингу та менеджменту, відсутністю гнучкої тарифної політики. Також, тарифи на залізничні пасажирські перевезення мають формуватися залежно від дальності та швидкості перевезення, класу вагонів, а також від сезонності перевезень.

Ефективність залізничних пасажирських перевезень також неможлива без реалізації інвестиційних програм. Але власних коштів недостатньо для їх втілення. Тому, ефективним інструментом зниження бюджетних субсидій на пасажирські перевезення може стати

створення незалежних перевізних компаній. Ці компанії створюються для того, щоб на деяких напрямках працювало декілька з них з ціллю конкуренції між ними в якості наданих послуг.

До чинників, які забезпечують конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень належать:

- рухомий склад;
- організація та управління перевезеннями;
- поліпшення сервісного обслуговування клієнтів;
- повне задоволення потреби залізничного транспорту в інформаційних та телекомунікаційних ресурсах;
- персонал, який визначає ефективність діяльності будь-якого підприємства.

Однак, слід визначити, якщо концентрація нових перевізників буде тільки на прибуткових напрямках, це не спричинить суттєвих змін на пасажирські перевезення. Тому, слід встановлювати для кожної компанії як перелік обов'язкових рейсів на високоприбуткових напрямках, так і у сегменті соціальних перевезень.

Врахування впливу факторів в управлінні конкурентними перевагами підприємства залізничної галузі

Мельник Т. С., Головне пасажирське управління Державної адміністрації залізничного транспорту України, м. Київ

Конкурентоспроможність є важливішим узагальнюючим показником оцінки ринкової, фінансової, виробничо-господарської, організаційної діяльності господарюючого суб'єкта, який відображає процеси розвитку суб'єкта конкуренції.

Оцінку реальної конкурентоспроможності товаровиробника (надавача послуг, виконавця робіт) та його продукції (послуг) може дати лише ринок, споживачі. Останні на підставі свого сприйняття, на базі власного життєвого досвіду, переважно без проведення попередніх детальних розрахунків приймають рішення стосовно придбання тих чи інших товарів і послуг, сплачують за них встановлену ціну і тим самим автоматично дають абсолютно точну оцінку конкурентоспроможності підприємства та його продукції.

Сьогодні підприємства досягають конкурентної переваги шляхом розробки пропозицій, які найбільш повно задовольняють вимоги цільового ринку (сегменту). Очевидно, що володіння якісним, перспективним товаром або послугою є необхідною, проте недостатньою умовою для досягнення запланованих обсягів продажів, охоплення цільових ринків тощо. Досить важливе значення, крім іншого, має ступінь реалізації ринкового потенціалу підприємства.

На нашу думку, система аналізу та оцінки конкурентоспроможності підприємств повинна враховувати ступінь реалізації його ринкового потенціалу, оскільки цей показник відображає рівень використання підприємством можливостей щодо посилення своїх конкурентних позицій. Якщо за звичайного аналізу зовнішнього середовища у центрі уваги знаходяться передусім конкуренти і споживачі, то в процесі управління ринковим потенціалом підприємства необхідне глобальне охоплення оточуючого середовища. Внаслідок його зростаючої складності, як правило, важко ідентифікувати найбільш важливі області, які потребують постійного контролювання. Основою для формування ринкового потенціалу підприємства виступають його ключові компетенції, тому їх виділенню має передувати дослідження оточуючого середовища підприємства.

Відомо, що множину факторів, які впливають на конкурентні переваги підприємств, можна класифікувати за кількома ознаками. Передусім вони поділяються на базові і розвинені. Базові фактори не залежать від діяльності підприємств і галузі, вони не потребують великих капіталовкладень і зберігають певний рівень своєї важливості для галузі (або її підприємств). До базових факторів відносяться такі, як природні ресурси, кліматичні умови, географічне розташування та інші. Розвинені фактори потребують значних капіталовкладень та організаційних зусиль, проте вони мають і більше значення для отамання стійких конкурентних переваг. Причому чим більше інноваційна складова господарюючої системи, тим більшу кількість розвинених факторів вона залучає до своєї діяльності. Це, наприклад, висококваліфіковані кадри, високотехнологічна інфраструктура обміну інформацією, високоефективні маркетингові комунікаційні системи тощо.

Фактори впливу на конкурентні переваги підприємств поділяються також на зовнішні, або екзогенні, які знаходяться за межами підприємства, та внутрішні, або ендогенні, які діють всередині підприємства і напряду характеризують здатність господарюючої системи до саморозвитку. Слід зазначити, що в умовах функціонування економіки відкритого типу знаходиться дуже мало самодостатніх підприємств, які можуть забезпечити конкурентну перевагу виключно за рахунок внутрішніх факторів.

У свою чергу внутрішні фактори поділяються на гнучкі, які швидко реагують на зміни у внутрішньому середовищі, і жорсткі, корегування яких потребує певного часу.

Очевидно, що кожна група факторів має свій вплив на формування конкурентних переваг. Управління конкурентними перевагами підприємства ґрунтується на визначенні

факторів, які є достатньо важливими для створення або захисту (підтримування) цих переваг. При цьому в залежності від певного поєднання факторів, що відносяться до різних груп, від підприємства вимагається створення однієї або кількох переваг, які стануть ключовими у його конкурентній боротьбі. Ця обставина може бути покладена в основу відповідної стратегії управління конкурентними перевагами, різновиди яких представлені на рис. 1 і 2.

Базові фактори			
Розвинені фактори	Сильний вплив	Сильний вплив	Слабкий вплив
	Слабкий вплив	Стратегія створення унікальної конкурентної переваги	Стратегія переважання за кількома конкурентними перевагами
Сильний вплив	Слабкий вплив	Стратегія підтримки вагомої (ключової) конкурентної переваги	Стратегія захисту наявних конкурентних переваг

Рис. 1. Стратегії управління конкурентними перевагами відповідно до зовнішніх (екзогенних) факторів

Джерело: розроблено автором

Жорсткі фактори			
Гнучкі фактори	Висока значущість	Висока значущість	Низька значущість
	Низька значущість	Стратегія активної демонстрації наявних конкурентних переваг	Стратегія пошуку нових зон створення конкурентних переваг
Висока значущість	Низька значущість	Стратегія інтенсивного підтягування слабких місць	Стратегія пасивного пристосування конкурентних переваг

Рис. 2. Стратегії управління конкурентними перевагами відповідно до внутрішніх (ендогенних) факторів

Джерело: розроблено автором

Висновок. Запропонований метод дослідження факторів впливу на конкурентні переваги підприємства може використовуватись в управлінні цими перевагами і виборі відповідної стратегії з метою найбільш повної реалізації ринкового потенціалу підприємства залізничної галузі.

Фінансування потреби структурних підрозділів залізничного транспорту в матеріальних ресурсах

Міщенко О. М., ДН-1, Швець С. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Актуальним завданням підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України є ефективне функціонування його структурних підрозділів. «Основою» залізничного транспорту є колійна інфраструктура, від рівня відповідності вимогам суб'єктів перевізної діяльності якої залежить можливість обертання поїздів у заданих напрямках, із установленою швидкістю й масою.

Зношування елементів верхньої будови колії викликає необхідність своєчасного забезпечення структурних підрозділів колійного господарства необхідним переліком матеріальних ресурсів, з метою попередження виникнення відмов елементів колії. Планування фінансування постачання викликає необхідність не тільки встановлення загальної потреби, але й норми споживання на одиницю транспортної продукції, а також обсяги й строки поставки. Складання планів фінансування матеріально-технічного забезпечення здійснюється на основі планів робіт з експлуатації, ремонту й капітальному будівництву. Строки поставки матеріалів погоджуються з календарними строками планово-запобіжних ремонтно-колійних робіт (ПЗРКР). При цьому, обсяги й строки поставки матеріалів верхньої будови колії визначаються виходячи із затверджених норм витрат на даний вид ПЗРКР і календарних графіків їх реалізації.

Важливе значення для колійного господарства має нормування витрат матеріалів, а також встановлення нормативів на номенклатуру й кількість виробничих запасів матеріальних цінностей, що зберігаються на складах і базах.

Норми витрат матеріалів на окремі види ПЗРКР встановлюються Головним управлінням колійного господарства Укрзалізниці. У міру зміни конструкцій, удосконалювання технології робіт і підвищення якості застосовуваних матеріалів ці норми переглядаються. Визначення потреб колійного господарства в матеріалах верхньої будови колії тісно пов'язане із застосовуваними типами конструкції колії, які встановлюються залежно від вантажонапруженості, а також з міжремонтними строками, що визначають обсяги робіт.

Для нормальної виробничої діяльності підприємств колійного господарства необхідна наявність деякого поточного, технічно обґрунтованого запасу матеріалів, допоміжного або запасного встаткування й запасних частин, які не повинні бути занадто великі, щоб не відволікати матеріальні цінності зі сфери виробництва, і в той же час повинні відповідати обсягу й характеру виробництва. Розмір запасів встановлюється в грошовому вираженні у вигляді фінансових нормативів основних і оборотних коштів. Найважливішим завданням органів матеріально-технічного забезпечення є: по-перше, перевірка заявок і контроль витрат матеріальних засобів, обсяги яких не повинні перевищувати встановлених нормативів; по-друге, уточнення й коректування планів постачання, виходячи з фактичних залишків; по-третє, перерозподіл окремих видів матеріалів або ліквідація зайве й непотрібних; по-четверте, можливо більше повне використання наднормативних запасів і запасних частин для забезпечення потреб підприємств, для того, щоб довести залишки до нормативів. Особливо строго контролюються надлишки основних засобів, для чого встановлюються спеціальні нормативи технічного резерву основного технологічного встаткування. Всі запропоновані заходи щодо підвищення ефективності фінансування потреби структурних підрозділів залізничного транспорту в матеріальних ресурсах дозволяють домогтися раціонального зниження витрат колійного господарства, собівартості транспортної діяльності й, як наслідок, конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Визначення максимальної відстані курсування швидкісного поїздів за різними умовами поїздки

Момот А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Далі необхідно визначити зону оптимального впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів. Якщо середня швидкість швидкісного руху в Україні буде дорівнювати 140 км на годину, що відповідає максимальній швидкості 170-200 км на годину, то максимальна відстань, на яку можна запускати швидкісний потяг можна визначати за формулою.

$$L = t \cdot V_{\text{ув}}, \quad (1)$$

де $V_{\text{ув}}$ – середня розрахункова швидкість руху пасажирського поїзду, яку доцільно прийняти – 140 км/год.;

t – максимальний термін поїздки пасажирів у швидкісному поїзді.

Даний показник t можна прийняти за умови комфортності поїздки на рівні 4 години. За даними досліджень, які були проведені французькими залізницями, якщо термін поїздки перевищує 3-4 години, пасажир починає користуватися авіаційним транспортом, оскільки після 4-х годин подорожі починає наростати втома.

В той же час в Європі прийнято обмежувати термін швидкісної поїздки 8-ю годинами, а в Україні поки встановлена межа 7 годин. З позиції конкуренції з авіаційним транспортом термін поїздки не повинен перевищувати – 4,5-5 годин, тому що за правилами аерофлоту пасажир мусить приїхати на реєстрацію за 1,5-2 години, час подорожі у межах України становить близько 1-ї години, отримання багажу та збільшення терміну поїздки до аеропорту та в зворотному русі – 1-1,5 годин. На основі вказаних термінів поїздки відстані курсування швидкісних поїздів в Україні буде становити (табл. 1).

З наведеної таблиці випливає, що швидкісні поїзди в Україні можуть курсувати на відстань до 1120 км. В цю зону потрапляють майже усі обласні центри. У цю зону не потрапляють українські швидкі поїзди цілорічного сполучення: Львів – Донецьк; Трускавець – Дніпропетровськ; Львів – Маріуполь; Львів – Сімферополь; Ковель – Сімферополь; Трускавець – Харків; Львів – Запоріжжя; Львів – Дніпропетровськ; Львів – Луганськ та інші.

На основі сказаного вище можна заключити, що в Україні доцільно впровадити швидкісний рух майже в усіх напрямках.

Таблиця 1

Максимальна відстань курсування швидкісного поїзда за різними умовами поїздки

Умови поїздки	Термін подорожі, год.	Середня швидкість руху, км/год.	Максимальна відстань, км	Примітка
Комфортна подорож	3	140	420	
Мінімальна втома	4	140	560	
Максимальний термін поїздки за Європейськими правилами	8	140	1120	
Максимальний термін поїздки за Українськими правилами	7	140	980	
Конкуренція з авіаційним транспортом за терміном подорожі	5	140	700	
Конкуренція з авіаційним транспортом за ціною подорожі	8	140	1120	

Управління професійним розвитком спеціалістів з управління персоналом на залізничному транспорті

Найдюнова М. В., УкрДАЗТ, м. Харків

При управлінні високотехнологічними галузями важливо поєднувати три складові: реалізацію відібраних проектів за рахунок бюджету або на основі державно-приватного партнерства; створення інфраструктури, яка забезпечує ці проекти; формування національної інноваційної системи.

Держава покликана концентрувати зусилля на здійсненні ініціатив, що забезпечують прискорений технологічний розвиток в довгостроковій перспективі, підтримку прикладних НДДКР у сферах безпосередньої відповідальності держави (оборона, безпека, освіта), на здійсненні «точкових» проектів, націлених на зняття обмежень, що перешкоджають розвитку високотехнологічних галузей.

Розвиток персоналу - один з напрямків діяльності в управлінні персоналом і найважливіша умова успішного функціонування будь-якої організації. Надійна робота транспортних підприємств в умовах структурної реформи залізничного транспорту та переходу на інноваційний шлях розвитку багато в чому визначається наявністю висококваліфікованих кадрів, здатних забезпечити його ефективну діяльність. Для вирішення проблем кадрового забезпечення модернізації економіки і впровадження інновацій необхідно змінити процес отримання професійної освіти, передбачивши розвиток системи безперервної професійної освіти (спрямованої на задоволення потреб підприємств у висококваліфікованих інженерно-технічних фахівцях, їх кар'єрного росту) та варіативної системи додаткової професійної освіти (що дозволяє оперативно розширювати обсяг і підвищувати рівень додаткових професійних компетенцій працівників). Триваюча реформа «Укрзалізниці» охоплює всі рівні управління і всі напрямки її діяльності. Рушійною силою змін, що проводяться є працівники, які поділяють корпоративні цінності компанії і керуються ними у своїй повсякденній діяльності, допомагаючи компанії рухатися в заданому напрямку, формуючи її діловий імідж і зміцнюючи конкурентні переваги на ринку транспортних послуг.

Досягнення цілей реформування «Укрзалізниці», реалізація стратегії розвитку залізничного транспорту, підвищення конкурентоспроможності, зростання прибутковості забезпечуються за рахунок впровадження нових послуг і підвищення їх якості, зниження собівартості виробничих процесів, кращої організації праці. Вирішальним фактором тут є підготовленість працівників галузі до вирішення таких завдань. Інноваційний розвиток вимагає створення ефективної внутрішньокорпоративної системи розвитку людських ресурсів, спрямованої на підвищення професійного і творчого потенціалу працівників, рівня управлінських і професійних компетенцій, мотивації до безперервного саморозвитку.

Наростаюча швидкість змін у внутрішньому і у зовнішньому середовищі транспортних підприємств змушує вже сьогодні активно займатися подальшим вдосконаленням системи навчання з урахуванням цих змін, причому комплексно для всіх категорій персоналу. Перш за все, слід підвищити її економічну ефективність і зробити акцент на індивідуальному обліку потреби працівників в навчанні, створити середовище, яке стимулює працівників до отримання нових знань і саморозвитку, а також більш широкого використання сучасних технологій навчання («навчання дією», тренінги, метод кейсів, ділові ігри, дистанційне навчання і так далі). Одне з основних завдань, яке має вирішуватися в процесі управління професійним розвитком персоналу, - реалізація науково-методичних засад функціонування системи безперервної багаторівневої підготовки фахівців

В умовах реформування відбувається усвідомлення важливості та цінності для компанії потенціалу працівників служб управління персоналом і того, що інвестування в їх навчання і розвиток економічно вигідно. Тільки високопрофесійні фахівці з HR-технологіям здатні формувати конкурентноздатні колективи, підтримувати високу трудову мотивацію,

ефективно і раціонально вирішувати виробничі та управлінські завдання, забезпечувати через розвиток кадрової складової підвищення надійності, стабільності і безпеки залізничних перевезень.

В даний час більшість співробітників служб управління персоналом «Укрзалізниці» мають спеціальну профільну освіту, тому першочергове завдання, що вимагає негайного вирішення, - навчання керівників і фахівців з управління персоналом, що не мають спеціальної освіти, за програмами «умовної» професіоналізації.

Метою таких програм має стати підвищення професійної та управлінської компетентності керівників і фахівців з управління персоналом всіх підрозділів залізничного транспорту.

Основні завдання програми:

- розробка корпоративних професійних стандартів для керівників і фахівців з управління персоналом;
- розробка системи оцінки керівників і спеціалістів в області управління персоналом;
- розробка професіограм посад кадрового менеджменту та впровадження інструментарію оцінки та обліку компетенцій керівників і фахівців з управління персоналом;
- розробка методики визначення потреби в навчанні на основі результатів оцінки рівня компетенцій та персонального плану професійного розвитку;
- розробка та поетапне впровадження модульної схеми навчання та розвитку керівників і фахівців з управління персоналом;
- навчання керівників і фахівців з управління персоналом, що не мають спеціальної профільної освіти, за програмами «умовної» професіоналізації;
- розробка науково-методологічного обґрунтування процесного переходу до психолого-акмеологічної супроводу роботи з персоналом;
- розробка корпоративного стандарту безперервного навчання нової спеціалізації «Управління людським капіталом на транспорті»;
- сертифікація програм додаткової професійної освіти керівників і фахівців з управління персоналом;
- сертифікація керівників і фахівців з управління персоналом.

Сформована в галузі на базі мережі навчальних закладів стійка система підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, відповідна залізничної специфіки, що охоплює регіони усіх залізниць та максимально наближена до місця проживання і роботи фахівців, дозволяє розпочати процес реалізації цільової програми одночасно у всіх підрозділах залізничного транспорту.

Освітні технології кадрового «переозброєння» повинні ґрунтуватися на базових професійних компетенціях фахівців, характеризуватися неперервністю і багатоваріантністю, включати в себе підготовку фахівців, починаючи з передпрофесійного (профорієнтаційного, стартового) рівня до формування інноваційної професійної еліти.

Система повинна мати можливості циклової інтеграції фахівців в діяльну практику і повернення в освітній процес з будь-якого рівня професійної підготовки.

Крім безпосереднього впливу на фінансові результати галузі, капіталовкладення в професійний розвиток сприяють створенню сприятливого клімату в організації, підвищують мотивацію співробітників і їх відданість організації, забезпечують наступність в управлінні.

Професійний розвиток надає позитивний вплив і на самих співробітників. Підвищуючи кваліфікацію і здобуваючи нові знання та вміння, вони стають більш конкурентоспроможними на ринку праці й отримують додаткові можливості для професійного зростання як усередині своєї організації, так і поза нею. Це особливо важливо в сучасних умовах швидкого застаріння професійних знань.

Позитивний імідж Укрзалізниці як основа підвищення її конкурентоспроможності на ринку пасажирських залізничних перевезень

Наумова О. Е., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах реформування залізничної галузі однією з найактуальніших проблем є проблема підвищення конкурентоспроможності Укрзалізниці на ринку транспортних послуг. Особливо це важливо для пасажирських залізничних перевезень, оскільки на ринку пасажирських перевезень в Україні спостерігається значна конкурентна боротьба між видами транспорту, яка постійно загострюється.

Вагомим фактором підвищення конкурентоспроможності будь-якого підприємства є його імідж. Саме наявність позитивного іміджу допомагає споживачеві сприймати компанію як таку, що вигідно відрізняється від інших компаній, побачити у ній ті переваги, які відсутні у конкурентів, і, як результат, - обрати її як об'єкт постійної взаємодії.

Під *іміджем Укрзалізниці* розуміємо стійкий образ, який фіксується у свідомості людей під впливом різноманітної інформації про її діяльність у формі певних стереотипів, уявлень, думок і суджень.

Якщо імідж позитивний, пасажир (споживач транспортних послуг) є лояльним до компанії-перевізника. При цьому основними складовими лояльності споживачів є позитивний досвід, почуття задоволеності від обслуговування, високий рівень довіри до організації, бажання з боку пасажирів підтримувати довготривалі відносини з компанією, що, у свою чергу, сприяє створенню кола постійних споживачів. І навпаки, негативний імідж Укрзалізниці сприяє «відтоку» пасажирів на інші види транспорту, і, як наслідок, збитковість залізничних пасажирських перевезень.

У загальному сенсі поняття «імідж організації» включає наступні дві складові:

1) описова (інформаційна) – це образ компанії або сукупність усіх уявлень про дану організацію;

2) оціночна (пов'язана з відношенням споживачів до організації). Дана складова має місце, оскільки інформація, що зберігається у пам'яті споживача, не сприймається ним байдуже, а пробуджує певні емоції, думки й оцінки. Останні, у свою чергу, можуть мати різну інтенсивність, оскільки образ організації різними споживачами сприймається по-своєму. Це залежить від таких факторів, як минулий досвід (позитивний чи негативний), кількість повторюваних негативних подій, ціннісні орієнтації споживачів, загальноприйняті норми і моральні принципи тощо.

Отже, образ компанії та оцінка її діяльності нерозривно пов'язані між собою і утворюють єдине ціле.

Оскільки імідж організації є складним багатофакторним поняттям, процес формування іміджу Укрзалізниці доцільно здійснювати у три етапи.

На *першому етапі* проводиться робота з аналізу та оцінки реального (існуючого) іміджу. Реальним іміджем є сприйняття Укрзалізниці цільовою аудиторією, яке має місце на даний момент. При цьому у реальному іміджі можуть знайти відображення досвід безпосереднього звернення пасажирів до послуг компанії, норми функціонування компаній-конкурентів, досвід звернення до послуг компаній-конкурентів, культурні, історичні та соціальні стереотипи та ін. Метою даного етапу є виявлення сильних і слабких сторін іміджу організації та визначення дій з усунення тих позицій, які мають негативний вплив.

На *другому етапі* необхідно окреслити основні риси бажаного образу Укрзалізниці. Бажаний образ – це таке уявлення організації, яке керівництво компанії хотіло б сформулювати у своїй цільовій аудиторії, і яке б надало можливість підвищити ефективність досягнення ключових результатів.

Оскільки вплив зовнішніх і внутрішніх факторів призводить до розходження бажаного образу з реальним (і під час суттєвого), на *третьому етапі* доцільно знайти відповідність між бажаним і необхідним іміджем. Необхідний імідж – це образ компанії в очах її цільової

аудиторії, який дійсно підвищує цінність пропонованих послуг у сприйнятті пасажирів. Оцінку сприйняття Укрзалізниці можна отримати за допомогою методів збирання первинної інформації (зокрема, інтерв'ю, анкетування, спостереження).

З метою оцінки реального іміджу Укрзалізниці у період з 4 по 18 лютого 2013 р. було проведено польове дослідження методом анкетування, у якому прийняли участь 268 респондентів віком від 16 до 64 років.

Результати дослідження показали, що переважна більшість пасажирів (78%) вважає, що імідж Укрзалізниці знаходиться на недостатньо високому рівні. При цьому на думку респондентів одним із найсуттєвіших факторів, що сказався на погіршенні іміджу, стало введення у дію поїздів Hyundai. Як відомо, перед Євро-2012 Україна закупила 10 составів Hyundai за 307 мільйонів доларів. З 27 травня 2012 р. міжрегіональні електропоїзди «Український експрес» виробництва Hyundai Rotem почали курсувати за маршрутом «Київ – Харків» і «Київ – Львів», з 7 червня 2012 р. – «Київ – Донецьк», а з 11 листопада 2012 р. – за маршрутом «Київ – Дніпропетровськ». Проте з настанням холодів почастішали затримки поїздів Hyundai у зв'язку з технічними несправностями. За підрахунками засобів масової інформації, за останні півроку поїзди Hyundai ламалися 99 разів. У багатьох випадках пасажирів пересажували на інші потяги нижчого класу комфортності. За запізнення і скасування рейсів Укрзалізниця виплатила пасажирам швидкісних міжрегіональних електропоїздів «Український експрес» виробництва Hyundai Rotem компенсації на 800 тис. грн. Проте далеко не усі пасажири даних потягів змогли одержати компенсацію через складність процедури її отримання, що визвало значне їх незадоволення.

Серед інших факторів, що суттєво впливають на погіршення іміджу Укрзалізниці і знижують конкурентоспроможність залізничного транспорту, респонденти назвали:

- незадовільне обслуговування з боку провідників, білетних касирів, працівників вокзалів і сервіс-центрів;
- зношеність рухомого складу;
- труднощі придбання проїзних квитків (особливо перед святами, у літній період тощо);
- черги у касах;
- санітарний стан вагонів, перонів і вокзалів;
- незадовільний стан інформаційного обслуговування;
- відсутність диференціації цін на проїзд залежно від розташування місця у вагоні;
- скасування зручних «нічних» поїздів;
- зміна графіків курсування поїздів;
- відсутність програм лояльності для пасажирів і гнучких систем знижок та ін.

У свою чергу, до основних факторів, які, на думку респондентів, вигідно відрізняють залізничний транспорт від інших видів транспорту, були віднесені: відносна дешевизна квитків, надійність, безпека, зручність поїздки, зручність графіку.

Результати проведеного дослідження окреслили сильні та слабкі сторони іміджу Укрзалізниці, на які потрібно звернути першочергову увагу при розробці маркетингових планів і програм, а також комплексу заходів, спрямованих на формування позитивного іміджу організації.

Отже, позитивний імідж Укрзалізниці є необхідною умовою досягнення стійкого і тривалого успіху на ринку пасажирських залізничних перевезень і сприяє рішення наступних задач:

- підвищення лояльності пасажирів до Укрзалізниці,
- підвищення престижу компанії;
- збільшення частки ринку;
- привертання уваги суспільства та суспільних організацій;
- створення доброзичливих взаємовідносин між компанією та усіма зацікавленими суб'єктами ринку;
- підвищення конкурентоспроможності Укрзалізниці на ринку транспортних послуг.

Проблеми залучення іноземних інвестицій в транспорт України

Нечай А. А., Кассір В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні. Залізницею здійснюється 46% від загальних перевезень, але закордонних перевезень – лише 14%. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що бере початок в Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається з швидкісними магістралями Е-59 та Е-65 і створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи.

Проблемами галузі є застарілість основних засобів, невідповідність ширини колії європейським стандартам, значна частина колій є не електрифікованою (більше 53%), середня швидкість пересування становить 40 км/год., неможливість встановлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини.

Обсяг перевезень на залізницях не мають тісного взаємозв'язку з обсягами інвестицій. Одним із ключових чинників, що впливають на об'єм перевезень залізничним транспортом, є стабільність роботи підприємств, що поставляють товари. Ще недавно основною причиною наявності негативного зв'язку між об'ємами перевезень та інвестиціями на залізничному транспорті була велика частка бартерних операцій. Перевезення вантажів залізницями порівняно з 2011 р. зменшилися на 21,5%, у т.ч. відправлення вантажів на 19,4%. Необхідний об'єм інвестицій який потрібен для нормалізації роботи залізничного транспорту складає – 1047 млн. дол. США. Для економіки України залізничний транспорт має велике значення, адже є основним перевізником вантажів.

Активізація інвестиційної діяльності в національній економіці і галузі найбільш актуальна і вельми важко вирішувана макроекономічна і мікроекономічна проблема, особливо в галузях із значною державною присутністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів. По експертних оцінках, досягнення Україною основних соціально-економічних показників розвинених європейських держав до 2020 р. можливий за умови забезпечення середньорічних темпів зростання ВВП України у розмірі 6–8 %. У 2010–2011 роках ці темпи, відповідно, склали 14,8 % і 22,7 %. Що, безумовно, позначилося і на потребах в перевезеннях.

Економічне зростання країни забезпечується в тому випадку, якщо капіталовкладення складають 20-30 % від ВВП, що вважається індикатором економічної безпеки. В Україні, починаючи з 2010 р., досягнуто значного приросту капіталовкладень (у 2010 р. – на 7,3 %, у 2011 р. – на 7,9 %) збільшився об'єм зовнішніх інвестицій.

Відповідно до концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 р. визначено основи інвестиційної політики, яка здатна забезпечити реалізацію завдань, що виникають перед галуззю в умовах поживлення виробництва і відновлення реального сектора економіки, зростання попиту на транспортні послуги і активізації процесів інтеграції в європейську і світову транспортні системи.

Проблеми залучення інвестиційних ресурсів у будь-яку галузь уміщують у собі цілу низку факторів, що впливають на сам процес інвестування. Одним з найважливіших факторів у цьому процесі виступає ефективність нормативно-правового регулювання. Тому специфіка теперішньої ситуації в країні полягає в тому, що необхідні зміни потрібно провести в якомога коротші терміни, оскільки Україна повинна забезпечити сприятливий інвестиційний

клімат для бізнесу. Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України позитивно вплине на транспортну забезпеченість країни, задоволення проблем економіки в перевезеннях, стимулювання економічного росту.

Підсумовуючи результати аналізу конкурентноздатності транспортної галузі України слід зазначити, що основним сприяючим фактором є вигідне геостратегічне положення країни. Це є необхідною та достатньою умовою для успішного розвитку транспортної галузі, але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природний характер переваг України. Активізація інвестиційної діяльності в національній економіці і транспортній галузі – є найбільш актуальною і важко вирішуваною макроекономічною і мікроекономічною проблемою, особливо в галузях із значною державною присутністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт.

Отже, необхідно забезпечити більшу відкритість для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту (включаючи рухомий склад залізниць), залишаючи державне регулювання ринку лише для елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки на транспорті; держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними; доцільно домагатися включення у ціну для споживачів оплати інших зовнішніх транспортних витрат, таких як витрати на утримання доріг, усунення забруднення довкілля та ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод; проаналізувати правову систему, яка регламентує транспорт і пов'язане з транспортом будівництво, екологічні та інші питання на предмет їх відповідності законодавству ЄС з метою внесення необхідних поправок; транспортна політика також повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту, який має бути пріоритетним; доречно підготувати загальний план розвитку (Генеральний план) транспорту України, ґрунтуючись на прогнозах обсягу руху, досвіді інших країн та науково-дослідній роботі, проведеній власними науковими установами країни.

У звіті «Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу» зосереджено увагу на трьох головних видах транспорту – залізничному, автомобільному та авіаційному. Результати дослідження показують, що у транспортному секторі України склалося неоднорідне конкурентне середовище: від повністю приватизованого автомобільного та річкового транспорту до повної державної власності на залізничному транспорті, дорожньому господарстві та у морських портах. Така ситуація перешкоджає залученню приватних інвестицій.

Управління та організація комерційної роботи залізниці при здійсненні міжнародних перевезень

Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Транспорт виступає важливою складовою у здійсненні виробничо-господарських зв'язків між регіонами країни, приймає активну участь у міжнародній діяльності країн. Сьогодні в складних умовах економічної нестабільності, залізниця здійснює магістральні перевезення між країнами, регіонами України, забезпечує транзитні перевезення.

Світова транспортна система переживає зараз період значних глибоких фундаментальних змін, так як при здійсненні міжнародних перевезень, до залізничного транспорту сьогодні висуваються певні вимоги, відповідно до європейських стандартів.

Залізничний транспорт володіє низкою значних переваг, однією з яких є значний транзитний потенціал країни, можливості до створення додаткових об'єктів та засобів виробничої та інших інфраструктур з метою забезпечення безперебійного та безпечного транспортування вантажів під митним контролем. Транзитні міжнародні перевезення за своєю суттю є експортом транспортних послуг, що надаються вітчизняними транспортними компаніями. Окрім даних характеристик, транзит виступає каталізатором розвитку економіки країни в аспекті взаємодії транспортних засобів, надання сервісного обслуговування потенційним споживачам, а також діяльність всієї інфраструктури галузі. Використання Україною транзитних переваг при міжнародних перевезеннях є значною привабливою рисою для іноземних транспортних та виробничих компаній і виступає визначальним фактором при вирішенні вибору транспортного засобу в умовах комерційних операцій.

До основних проблем залізниці при здійсненні транзитних перевезень можна віднести:

- відставання у розбудові та впровадження частини транспортних коридорів, які проходять територією України, що не дає можливості використовувати дану ділянку МТК з навантаженням, відповідного навантаженню на всьому шляху прямування;
- стан залізничних колій, який не відповідає вимогам міжнародних стандартів, стримує впровадження та розвиток швидкісного руху, що негативно відбивається на терміні доставки вантажів. При здійсненні комерційних перевезень, питання терміну постачання вантажів відіграє одну із ключових ролей при виборі транспортного засобу;
- економічна та політична нестабільність, що призводить до частих змін у законодавстві щодо транзитних перевезень та комерційної діяльності;

Сьогодні необхідно визначити позитивні перспективні аспекти розвитку галузі, визначити, які переваги і недоліки переважають у роботі залізниці. З цією метою комерційної діяльності пропонується:

- перегляд існуючих законодавчих положень стосовно зовнішньоекономічної діяльності країни стосовно виконання митних процедур, особливо це стосується вітчизняних перевізників;
- розробити та впровадити механізм захисту національних перевізників за кордоном при здійсненні перевезень із правом відстоювання національних та комерційних інтересів.

Україні, з її багатим потенціалом, слід приділити увагу розвитку комбінованих перевезень та оновленню структурних підрозділів всіх видів транспорту, що позитивно позначиться на транзитних перевезеннях. Розробити заходи по створенню та захисту інвестиційного простору, що також буде відігравати одну із ключових ролей при здійсненні комерційної діяльності. Дані проблеми потребують подальшого аналізу та вироблення механізму їх вирішення.

Особливості організації професійної підготовки керівників в умовах високотехнологічного розвитку галузі

Паламарчук І. В., УкрДАЗТ, м. Харків

На сьогоднішній день в системі професійної підготовки керівників в Україні наріли істотні зміни, зумовлені її функціонуванням в системі економіки знань, світовими тенденціями в освітній сфері, процесом модернізації української освіти. Концепція переходу до адаптивних систем управління підприємством передбачає прояв лідерського потенціалу особистості, гнучкості, високих інтелектуальних здібностей, системного стратегічного мислення.

Рішення задач професійного розвитку кадрів в умовах інноваційної економіки можливо за рахунок об'єднання і координації зусиль ВНЗ і структурних підрозділів транспортних підприємств по підготовці кадрів. Це визначає необхідність перспективного планування та реалізації програм випереджального навчання на основі єдиної системи підготовки кваліфікованих кадрів, що базується на міжвідомчій координації з урахуванням об'єктивних даних моніторингу потреби структурних підрозділів у керівниках і фахівцях.

Організаційна побудова оцінки керівників пов'язана з визначальним впливом комплексу факторів, обумовлених стратегією розвитку організації, позицією вищого керівництва та галузевою специфікою діяльності підприємства. Розробляючи систему комплексної компетентнісної оцінки, яка заснована на принципі узгодженості та взаємозалежності особистісного та функціонального підходів, необхідно передбачати взаємну корекцію вимог посади, що знаходять закріплення в професійному стандарті, та моделі компетенцій, яка розглядається як комплекс необхідних компетенцій, рівня їх якісного і кількісного прояву.

Виходячи з цього, оцінка компетенцій покликана виявити потенціал співробітника, що дозволяє вирішувати поставлені завдання, демонструвати необхідну поведінку, здійснювати діяльність з досягненням запланованого рівня результативності, у той час як оцінка результативності націлена на визначення рівня реалізації даного потенціалу, ефективності використання здібностей.

Даний підхід може стати основою розробки системи, що об'єднує вимоги посади (і ширше - вимоги компанії, бізнесу), систему управління людськими ресурсами підприємства, завдання і технології сучасної освіти. Модель особистості керівника повинна бути професійно орієнтованою, тобто повинно бути чітко окреслено коло професійних функцій з урахуванням змісту і характеру діяльності; дані вимоги повинні бути інтерпретовані в рамках компетентнісного підходу.

Методика оцінки потенціалу керівника передбачає виділення наступних підсистем особистості:

1) міжособистісні відносини і взаємодії, що складаються з підсистем: кількість і якість контактів; командна робота; лідерський потенціал (реалізація керівної позиції); емпатичні здібності; терпимість; інформаційно-комунікативні навички; управління конфліктною ситуацією;

2) особиста відповідальність, що включає підсистеми: відповідальність, пов'язана із забезпеченням безпеки людей і виробництва; матеріальна та фінансова відповідальність; розробка і прийняття управлінських рішень;

3) ставлення до ризику, засноване на підсистемах: відношення до фінансових, матеріальних, господарських, соціальних ризиків; позиція обережності, поведінка в небезпечній ситуації (відношення до ризику для життя і здоров'я); агресивність поведінки; пластичність; креативність, творчий потенціал; рівень вольового самоконтролю; інтелектуальний потенціал, рівень мислення; нормативно-ціннісний потенціал.

Реалізація даного моніторингу передбачає організацію безперервної оцінки, відстеження змін, коригування програм розвитку особистості, профорієнтаційної роботи, починаючи з першого року навчання у ВНЗ.

Комплексний характер оцінки припускає, що здійснювана оцінка оптимально поєднує у своїй структурі оцінку результатів і компетентнісного оцінку потенціалу з урахуванням динамічного і комплексного розвитку особистісних і функціональних характеристик особистості. Цілеспрямованість оціночних процедур відображає закономірність формування системи включення до кадрового резерву та управління кар'єрою на основі оцінки, починаючи з навчання у ВНЗ.

Повноцінна реалізація запропонованої моделі можлива при обліку наступних визначальних чинників.

1. Система оцінки кадрової відповідності, механізм та процедури формування кадрового резерву мають бути гармонізовані з інтегральною оцінкою у рамках навчання у ВНЗ.

2. Даний підхід передбачає синхронізацію і взаємну адаптацію професійних стандартів, що розробляються підприємствами, зі стандартами освітніми.

3. Система оцінки повинна будуватися на принципі динамічності та фіксуванні принципових відхилень, тобто основою реалізації оціночних процедур є моніторинг професійного становлення особистості. Методичний аспект оцінки потенціалу керівника передбачає розробку та організацію набору процедур для адекватної верифікованої оцінки.

Специфіка виділення показників, підбору інструментарію, розстановки акцентів визначаються наступними обставинами.

По-перше, методика повинна враховувати галузеву специфіку, яка відображатиме зміст праці керівників, комплекс особистісних характеристик і ступінь їх вираженості. Необхідність забезпечення безпеки перевізного процесу, надійності і безперервності функціонування транспортної системи, специфічні умови праці, що характеризуються підвищеною небезпекою, визначили підвищені вимоги до рівня відповідальності, нормативності поведінки, інтернальності самоконтролю, дисципліни, старанності, психічної стійкості, а також до вибору методів і стилів управління, не завжди відповідають сучасним тенденціям демократизації, партисіпативності, гнучкості.

По-друге, методика більшою мірою повинна орієнтуватися на керівників низького (оперативного) і середнього (тактичного) управлінських рівнів, так як планування кар'єри на ранніх етапах пов'язано саме з цими рівнями управління. Специфіка діяльності керівників вищої ланки повинна прийматися в розрахунок, але при виникненні протиріч пріоритет віддаватиметься вимогам низового і середнього рівня. Так, пріоритет при прояві якостей, що характеризують ставлення до ризику, повинен бути відданий середньому рівню, оскільки ставлення до ризику для життя і здоров'я є більш важливою змінною для даних управлінських рівнів, в порівнянні з відношенням до фінансових, матеріальних, господарських, соціальних ризиків, характерним для вищих рівнів управління.

По-третє, в методиці в якості пріоритетних виділяються підсистеми особистості і відповідні показники, що характеризують сучасні тенденції в сфері управління організацією та склад сучасних вимог до професійно важливих якостей керівника. Необхідність самоорганізації особистості на сучасному підприємстві диктує також комплекс вимог до емоційно-вольової сфери, самоконтролю особистості, локусу контролю, самооцінки. Сучасні виклики факторів зовнішнього середовища, що характеризуються рухливістю, високим ступенем невизначеності, агресивністю, складністю, зумовлюють вимоги до прояву потенціалу адаптивності особистості, розвитку активності і креативності, вмінню генерувати нові ідеї, а також розробляти, приймати і реалізовувати управлінські рішення в нестандартних ситуаціях.

Таким чином, моніторинг професійного становлення особистості керівника доцільно і необхідно проводити, починаючи з першого року навчання студента у ВНЗ, так як на цьому етапі вже сформований первинний особистісний потенціал, який дозволяє зробити оцінку профілю особистості у відповідності з моделлю особистості керівника.

Інвестиції та залізничний транспорт

Пархоменко Ю. Ю., Онойченко Д. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Україна має вдале економічно-географічне розташування, так як вона знаходиться на шляху між країнами Європи та Азії, які стрімко розвиваються. Тому це є одним із домінуючих факторів розвитку транспортної системи України враховуючи те, що кожний вид транспорту має свої особливості.

Великим попитом в Україні користується залізничний транспорт, так як перевагами його є низькі тарифи, безпека та регулярність перевезень. Важливість залізничного транспорту полягає у тому, що через територію України проходять транспортні коридори та як Схід – Захід та Балтика - Чорне море.

Тому, залізничний транспорт є одним з провідних галузей національної економіки України, який слугує для дальніх і масових перевезень майже всіх видів продукції і товарів.

Відповідно ефективне використання залізничного транспорту є передумовою для стабільного розвитку та підйому економіки країни, розширення зовнішньоекономічної діяльності, посилення конкурентоспроможності та збільшення обсягів виробництва продукції, розширення зв'язків між підприємствами та захисту економічних інтересів України.

Але на теперішній час як залізничний транспорт, так і транспортна система в цілому потерпає від негативних наслідків світової фінансової кризи. А саме це призвело до зменшення обсягів перевезень, відбувається постійне старіння основних фондів, відсутність бюджетного фінансування, а внаслідок інфляції зменшився прибуток залізниці та взагалі погіршився стан сектору.

Станом на початок 2013 року фізичний знос основних фондів залізниці становить майже 90 %, тягового рухомого складу – 94 %. Вантажні вагони зношені на 83 %, а колійне господарство – на 84,6 %. Все це потребує ремонту рухомого складу та значних фінансових витрат.

Сьогодні є важливим покращення технічного стану залізничного сектору та підняття його конкурентоспроможності до сучасних вимог, тому необхідно впроваджувати застосування програм інвестування у розвиток залізниці та сприяти зростанню інвестиційної привабливості підприємства.

Інвестиції - це залучення капіталу в вигляді майнових та інтелектуальних цінностей з метою отримання фінансового результату, а також впливу на економічні показники народного господарства.

Інвестиційна привабливість залізничного підприємства являє собою економічну категорію, яка характеризується стабільністю фінансових показників, прибутковістю, курсом акцій і рівнем виплачуваних дивідендів. Вона формується завдяки конкурентоспроможності продукції, орієнтованості на споживача підприємства, що означає якісне задоволення потреб клієнтів. Особливе місце для підвищення інвестиційної привабливості посідає інноваційна діяльність у стратегії підприємства.

Тому для підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту необхідно:

- збільшити капіталізацію;
- вдосконалити нормативно-законодавчу базу;
- забезпечити сприятливий інвестиційний клімат;
- сприяти прибутковості залізниці.

Інвестиційна діяльність полягає у пошуку інвестиційних ресурсів, формування інвестиційного портфеля.

Отже, серед інвестиційних джерел фінансування залізничного транспорту можна відмітити:

- фінансування за власні кошти залізниці - це кошти виділені з прибутку Укрзалізниці;
- ресурси державного бюджету;

- кредитні позики банків та міжнародних фінансових організацій;
- лізинг як спосіб придбання основних виробничих фондів, що є одним з поширених фінансових операцій;
- залучення коштів завдяки інструментів фондового ринку.

На даний час відновлення основних фондів на підприємствах залізничного транспорту України вирішується за допомогою самофінансування, що несе за собою негативні наслідки. При тому прибуток, які отримують залізниці внаслідок вантажних перевезень йде на покриття збитків від пасажирських перевезень.

Перший вид фінансування, а саме фінансування за власні кошти, характеризується отриманням прибутку та амортизаційними відрахуваннями. Але таке фінансування не має успіху, так як амортизаційні відрахування знецінюються інфляцією, це призводить, в свою чергу, що первісна вартість складових основних засобів в декілька разів нижче ціни нових. Одним з рішень покращення цього виду є переоцінка основних засобів та, в наслідок, збільшення амортизаційного фонду, але це призведе до зростання собівартості.

Щодо державного фінансування, то воно здійснюється для підтримки підприємництва у межах державних програм. Розрізняють такі види фінансування інвестицій як дотації, пай, пряме (цільове) кредитування, надання гарантій по кредитах. Проте таке використання коштів не відповідає потребам залізниці, тому таке фінансування не є ефективним.

Одним з залучених джерел інвестиційних ресурсів є кредит та позики банків, які отримує підприємство під заставу майна і товарно-матеріальних цінностей. Ці кошти йдуть на погашення попередніх боргів та оновлення оборотних засобів, але сума цих коштів є не вагомою для подальшого розвитку залізниці.

Прикладом інвестицій є лізинг. Найпоширенішим видом, який діє на залізниці є фінансовий лізинг. Він представляє собою передачу основних засобів для виконання операційної діяльності на певний період, протягом якого залізниця викуповує орендоване майно.

Інструментами фондового ринку, які найчастіше використовуються залізницями є випуск облігацій. Попит на такі залізниці є достатньо великим, завдяки надійності таких інструментів.

Отже, залізничний транспорт – це багатофункціональна інфраструктура, яка має свій виробничо-технологічний комплекс і впливає на соціально-економічне становище країни.

Вказані джерела інвестування не забезпечують в повному обсязі відновлення основних фондів, а це призводить до зниження конкурентоспроможності, втрати позицій на транспортному ринку та має негативний вплив на транзитний потенціал транспортної системи України.

Таким чином, успішне проведення інвестиційної діяльності приводить до збільшення прибутку за рахунок кращого задоволення ринкового попиту, зменшення витрат виробництва порівняно з конкурентами. Однією з основних проблем впровадження інвестиційних планів - неможливість сконцентрувати кошти для їх проведення.

На сучасному етапі розвитку України стан залізниць характеризується обмеженістю матеріальних і фінансових ресурсів, тому необхідно залучати нові джерела фінансування, запроваджувати продуману інвестиційну політику з урахуванням сучасних вимог та наявність стратегічного інвестиційного плану розвитку галузі, яка дасть можливість виключити не ефективну трату коштів.

Проблемні питання удосконалення експлуатаційної діяльності залізниць України в умовах інтеграції в західноєвропейську транспортну систему

Пасічник В. І., ДЕТУТ, м. Київ

В сучасних умовах розвитку економічних відносин для підвищення ефективності і якості надання транспортних послуг інтеграція залізниць України до західноєвропейської транспортної системи сприятиме збільшенню обсягів міжнародних перевезень. Для виконання цих завдань необхідно модернізувати інфраструктуру залізничних підприємств і дільниць в межах міжнародних транспортних коридорів та на кордонних переходах і забезпечити їх техніко-технологічний стан на рівні світових стандартів. Необхідно модернізувати і створювати нові типи транспортних засобів, які б відповідали європейським технічним, технологічним та екологічним нормам.

Першочерговими завданнями на цьому етапі є правове узгодження порядку та правил здійснення перевезень з країнами Європи, операційна сумісність технологічних процесів транспортних систем при передачі вагонопотоків з однієї ширини колії на іншу, використання засобів сигналізації та впровадження сучасних інформаційних систем. в управлінні експлуатаційною діяльністю залізниць України.

Удосконалення експлуатаційної діяльності в умовах автоматизації перевізного процесу є першочерговим завданням залізничників, які своєчасно повинні приймали оперативні рішення стосовно конкретних ситуацій у перевізному процесі для одержання позитивних результатів.

Для підвищення конкурентоспроможності залізниць необхідно наряду з технічною підготовкою залізничних напрямків і кордонних переходів розробляти нові типи рухомого складу, які можуть забезпечити значне підвищення швидкості руху потягів, скорочення часу простою на прикордонних станціях за рахунок застосування вагонних візків з розсувними колісними парами, розвиток комбінованих перевезень та інших новітніх технологій у перевізному процесі.

Одним зі способів ефективного розвитку залізниць можна вважати використання різних джерел фінансування з врахуванням залучення вітчизняних та зарубіжних інвесторів та зацікавленні їх вкладати кошти в розвиток інфраструктури транспорту. Для цього необхідно проводити маркетингові дослідження ринку транспортних послуг для обґрунтування ефективності капіталовкладень. Джерелом інформації можуть бути дані опитування потенціальних користувачів транспортних послуг, інформація з укладених угод з підприємствами та інші документи, в яких є необхідні дані для визначення капітальних вкладів.

З метою гарантованого входження вітчизняного транспорту в міжнародну транспортну систему необхідно з наукових позицій оцінити його сучасний стан, можливості діяльності на рівні міжнародних стандартів, перспективні вантажо- та пасажиропотоки та своєчасне і якісне їхнє освоєння.

Науково обґрунтовані підходи щодо формування загальної моделі організації перевезень різними видами транспорту в напрямках міжнародних транспортних коридорів повинні враховувати розробку єдиних технологічних комплексів, що відповідають міжнародним нормам і функціонують в умовах уніфікованого законодавства, повинні використовувати сучасні економіко-математичні методи в поєднанні з інформаційним та логістичним супроводженням в автоматичному режимі, що забезпечить швидкий перебір різних варіантів виконання експлуатаційної роботи та знаходження найбільш раціональних для початкових умов моделювання.

Необхідно враховувати зміну у структурі вагонного парку викликану тим, що спостерігається тенденція зменшення темпів перевезень масових вантажів, яка характерна для більшості регіонів світу, оскільки ресурси планети скорочуються, особливо такі складові, як нафта, газ, кольорові метали та інші продукти масового виробництва.

Техніко-економічне обґрунтування різних варіантів передачі вантажів повинно проводитись комплексно з врахуванням наявних технічних засобів перевантаження, перестановки колісних пар та їх оснащення, можливостей проведення вантажних та митних операцій на території сусідніх держав, дальності перевезень різних транзитних вантажів.

Проведені розрахунки дозволяють знайти оптимальний варіант освоєння та передачу вантажопотоків за кордон, які пов'язані з вибором маршрутів прямування та технологією пропуску вагонопотоків на прикордонних станціях.

Основою управління та прийняття раціональних рішень повинно бути уміле володіння достатньо достовірною інформацією про роль і місце керованого об'єкта в економічному середовищі. Систематизований збір і аналіз необхідних даних, пов'язаних з проблемою перед підприємством в умовах ринку, становить комплекс маркетингових досліджень.

З метою надійного входження в загальноєвропейську транспортну систему необхідно зацікавити інвесторів вкладати грошові кошти в розвиток інфраструктури залізниць, особливо в розвиток технічних засобів. Для обґрунтування ефективності вкладених засобів доцільно проводити маркетингові дослідження ринку транспортних послуг. Джерелом необхідної первинної інформації для проведення маркетингових досліджень можуть бути опитування потенційних споживачів транспортних послуг, інформація з укладених договорів з підприємствами, організаціями

При здійсненні маркетингових досліджень основну увагу необхідно приділити вивченню продукту перевезень (що возити, тенденції загальноєвропейського виробництва продукції, її структура у потенційних споживачів послуг, прогностичні показники); ціноутворенню (на конкуруючих видах транспорту, напрямках, допоміжних операціях й ін.); просуванню послуг (стимулювання збуту, можливі комбінації перевезень, рекламна і виставочна діяльність та ін.); місця розташування користувачів послуг (країни, кінцеві споживачі й ін.); правовому захисту та екології навколишнього середовища.

На основі розробленої моделі конкурентного транспортного середовища, характерної для регіону країн Південної Європи, повинні визначатись можливі варіанти проходження потоків між пунктами відправлення і призначення, дані про собівартість перевезень на різних видах транспорту, вартості перевантажувальних операцій і інші показники, за допомогою яких визначається ніша ринку транспортних послуг залізничного транспорту в структурі перевезень через Україну.

Необхідно враховувати можливі варіанти побудови в західних країнах колії вітчизняної ширини для освоєння потужного вантажопотоку з азійських країн.

Література

1. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної роботи залізниць: Монографія.: – К.: Видавництво «Науковий світ», 2003. – 222 с.
2. Бочаров А. П., Пасічник В. І. Оптимізація експлуатаційних витрат в управлінні перевізним процесом з використанням інформаційних технологій. – Наук.-техн. журнал «Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті». – 2009 – № 4 – с. 121-126.
3. Бочаров О. П., Габа В. В., Зубко А. П., Пасічник В. І. Проблеми оптимізації управління на залізницях України Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – К. – 2007. С.131.

Характеристика складових контрейлерної системи доставки вантажів

Пацьора О. В., ДЕТУТ, м. Київ

Інтеграційні процеси транспортної галузі та розвиток ринкових відносин в сфері надання транспортних послуг обумовлює застосування інтелектуального підходу в організації перевізного процесу та покращення якості послуг вантажовласникам. Досягнення ефективного вирішення проблем доставки вантажів в сучасних умовах не можливий без конкурентоспроможної галузі. Конкурентоспроможність галузі характеризується можливістю адаптуватися до змін зовнішнього середовища в боротьбі транспортних підприємств за частку ринку. Високі темпи розвитку світової торгівлі і як наслідок збільшення товарообороту, об'єктивно вимагають впровадження нових перевізних технологій, саме цим пояснюється розвиток контрейлерних перевезень у всьому світі.

Координація роботи та взаємодія автомобільного та залізничного видів транспорту спрямовані на оптимізацію роботи всіх елементів транспортного процесу. Форми і методи взаємодії і координації розкриваються в контексті поставленої мети орієнтуючись активізацію міжфункціональних зв'язків між політико-правовою, техніко-технологічною, організаційно-функціональною, інформаційно-комунікаційною, екологічною та економічною складовою транспортного процесу.

Політико-правова складова контрейлерної системи доставки вантажів забезпечує ефективне функціонування транспортних підприємств на основі чинного законодавства, існуючої системи міжнародних договорів, угод, правил перевезень та інших нормативних документів. Правові відносини, що діють в межах транспортного ринку регулюють закріплення прав, обов'язків і відповідальності між суб'єктами різних сторін при виконанні різних операцій, що забезпечують надійну та ефективну доставки вантажу.

Техніко-технологічна складова взаємодії передбачає залежність від технічних та експлуатаційних характеристик автомобільних транспортних засобів та рухомого складу, розвиненості засобів механізації, технологічних операцій, інфраструктури, підвищення продуктивності праці та економії ресурсів.

Організаційно-функціональна складова проявляється через функціонування єдиного координаційного центру, який буде зосереджувати виконання всіх функцій централізованого управління, оперативного планування, адаптованого регулювання та узгодженості діяльності автотранспортного підприємства з роботою різних підрозділів залізниць стосовно раціональної організації доставки вантажів.

Інформаційно-комунікаційна складова системи контрейлерної доставки вантажу характеризується ефективною організацією інформаційних потоків, що забезпечується умовами збирання, зберігання, опрацювання, використання і впливають на відображення результатів вираженого вибору управлінських рішень.

Екологічна складова взаємодії і координації автотранспортного підприємства та залізниць є необхідною умовою мінімізації негативних наслідків функціонування системи і проявляється у дотриманні єдиної системи міжнародних екологічних стандартів транспортування вантажів; проведенні кількісної та якісної оцінки впливу виду транспорту на стан екологічної системи; застосуванні методів екологічної профілактики для всіх елементів транспортного ринку

Економічна складова сфера взаємодії передбачає оптимальне відображення економічного потенціалу за рахунок розробки та узгодженні планів-прогнозів попиту на транспортні послуги; обґрунтуванні показників обліку транспортних витрат за видами транспорту та застосуванні єдиної методичної основи визначення собівартості перевезень та формуванні тарифів на послуги; визначенні показників якості та обґрунтуванні показників економічної ефективності удосконалення обслуговування клієнтури та забезпечення транспортного процесу.

Обґрунтування необхідності дослідження питань розвитку контейнерних перевезень в Україні

Пінчук О. П., Міхійченко О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

З розвитком базових галузей нерозривно пов'язано економічне зростання економіки України, провідне місце серед них належить залізничному транспорту. Забезпечення внутрішніх та міждержавних транспортно-економічних зв'язків, їх соціально-економічне та політичне значення, величезний інтеграційний потенціал залізничного транспорту вимагають підвищення його організаційно-економічних можливостей. Це спричиняє необхідність подальшого реформування залізничного комплексу з метою перетворення його на ринково орієнтовану конкурентоспроможну галузь, в якій забезпечується фінансове розмежування природномонопольного та потенційно конкурентного секторів.

Створення конкурентного середовища в сфері експлуатації сприяє формуванню системи незалежних суб'єктів залізничного транспорту різних форм власності – операторів перевезень, незалежних компаній-перевізників, компаній-власників рухомого складу тощо, що зумовлює еволюцію відносин економічної власності та забезпечує подальший розвиток галузі. Участь у перевезеннях незалежних суб'єктів залізничного транспорту, які з одного боку конкурують між собою за найкращі умови надання послуг та привласнення найбільших доходів, а з іншого – об'єднуються для здійснення перевізного процесу, приводить до перетворення звичайного залізничного перевезення на інтегроване. Встановлення справедливої плати кожному учаснику такого перевезення активізує внутрішньогалузеву конкуренцію.

Всесвітня уніфікація транспортного процесу, масове використання технологій застосування укрупнених вантажних місць, і перш за все, – контейнерів, окрім позитивних результатів щодо скорочення термінів доставки вантажів, зручності їх обробки для учасників перевізного процесу і т. ін., потребують надання якісного, технологічно-складного сервісу. Супутні послуги, як правило неосновного характеру, стають більш визначальною складовою перевезення, займаючи все більшу частку загальної його вартості. Така взаємна інтеграція створює комплексні взаємозв'язки організаційного характеру, що потребують адекватних не тільки економічної інтерпретації, а й організаційного забезпечення, створення механізму сервісного обслуговування складних транспортно-логістичних систем.

Якість транспортних і супутніх з ними послуг, своєчасне виконання усіх операцій, забезпечення вимог щодо сервісного обслуговування споживачів визначається ефективністю функціонування цих систем. Потреби та вимоги вантажовласників постійно зростають, що спонукає транспортні підприємства до використання таких форм та методів, які б забезпечували підвищення якості послуг та збільшення попиту, сервісного обслуговування клієнтів. Задовольнити дані вимоги в умовах конкуренції з автомобільним, морським та іншими видами транспорту здатний лише той перевізник, який надає повний комплекс високоякісних послуг при транспортуванні вантажів з обов'язковою гармонізацією економічних інтересів клієнтури.

Контейнерні перевезення залізничним транспортом повинні відповідати основним вимогам організації вискоєфективного логістичного ланцюга - передбачуваності, надійності, безпеки, економічності і відсутності непотрібної бюрократії. В останні роки спостерігається брак технічних засобів для розвитку в повному обсязі цього дуже перспективного напрямку. Спрощення процедур і прозорість процесу розподілу рухомого складу, особливо в період високого попиту, також є необхідними для підвищення його привабливості. Після проведення реформ, створення відповідної законодавчої бази для розвитку приватних інвестицій у цьому секторі, в довгостроковій перспективі залізничні перевезення контейнерів в Україні стануть одним із найбільш динамічніших секторів розвитку.

Необхідність оновлення залізничного рухомого складу та проблеми його проведення в Україні

Пічуріна О. В., Гненний О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Однією з найгостріших проблем залізниць є фізичний та моральний знос тягового рухомого складу та невідповідність його техніко-економічних характеристик сучасним вимогам, що приводить до зниження якості вантажних перевезень, зростання їх собівартості та в сукупності не дозволяє підвищити конкурентоспроможність залізниць на ринку транспортних послуг. Інвентарний парк рухомого складу станом на 01.01.2012 складає: 1796 одиниць електровозів; 2718 одиниць тепловозів; 150 тис. вантажних вагонів, 8429 одиниць пасажирських вагонів. Ці показники майже в два рази менші відповідних даних 1991 року.

Саме тому згідно з «Комплексною програмою оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки», яку введено в дію наказом Міністерства транспорту та зв'язку від 14 жовтня 2008 р. №1259, сумісним з European Bank проектом оновлення рухомого складу Укрзалізниці за контрактом C19236/FRB-2008- 06-01, «Стратегією розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року», яку схвалено розпорядженням кабінету міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р у найближчій перспективі одним з першочергових завдань реформування залізничного транспорту стає оновлення тягового рухомого складу.

Комплексна програма оновлення рухомого складу України на 2008-2020 роки передбачає суміщення придбання нового рухомого складу та модернізації того, що перебуває в експлуатації. У рамках Програми на 2013 рік на модернізацію вантажних і пасажирських вагонів, тягового рухомого складу, колійної техніки та іншого рухомого складу передбачається спрямувати майже 608 млн. грн. Оновлення рухомого складу планується здійснювати в пасажирському господарстві за рахунок коштів державних установ, у вантажному господарстві та інфраструктурних проектах - за рахунок власних та залучених коштів залізниць.

Залізниці в 2013-2014 роках придбають у вітчизняних виробників 8 тис. вантажних і 748 пасажирських вагонів, а також 32 електропоїзди і 17 дизель-поїздів та рейкових автобусів. Але подібні заходи не можуть вирішити проблему катастрофічного застаріння рухомого складу України. За розрахунками органів управління залізничного транспорту України («Укрзалізниця»), потреби залізниць України в оновленні рухомого складу для забезпечення якості та комфорту пасажирських і вантажних перевезень у найближчі 10 років повинні становити понад 180 млрд. грн. Однак заплановані державними програмами модернізації кошти не здатні цілком покрити зазначену суму.

За прогнозами фахівців, за рахунок внутрішніх джерел (амортизаційних відрахувань та прибутку) залізнична галузь протягом 10 років зможе спрямувати на оновлення рухомого складу не більше 26,5 млрд. грн, з яких 5,5 млрд. грн від очікуваного прибутку. При цьому дефіцит коштів, що значно перевищує можливості галузі, досягає 85% або більше 150 млрд. грн. Необхідно відмітити, що така значна потреба в капітальних вкладеннях є цілком обґрунтованою з економічної точки зору. Так витрати на обслуговування нової техніки значно менші, ніж на підтримку застарілого рухомого складу, що дозволить збільшити прибуток компанії і дасть можливість спрямувати його на інфраструктурні проекти і модернізаційні заходи.

Також в «Укрзалізниці» зазначають, що за умови оновлення рухомого складу, валові доходи від звичайної діяльності в 2017 році можуть майже в 1,4 рази перевищити доходи, які залізниці зможуть отримати без оновлення рухомого складу, і досягти 85,3 млрд грн. У свою чергу збільшення дохідної частини дозволить збільшити суми відрахувань податків та обов'язкових платежів до державного бюджету та державних цільових фондів. Саме тому в умовах гострої необхідності оновлення залізничного рухомого складу набуває актуальності оцінка та раціональне управління вартістю рухомого складу, що дозволяють привести розрахункову вартість об'єктів до реальних ринкових цін. Це, в свою чергу, становить основу для формування необхідних об'ємів амортизаційних фондів підприємств залізничного транспорту, встановлення відповідної тарифної політики а також визначення прибутку як бази оподаткування.

Особливості аналізу попиту при розробці інфраструктурних проектів залізничного транспорту

Полішко Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

При проведенні аналізу витрат і вигод (СВА) інвестиційного проекту в транспортну інфраструктуру важливим є правильно і різнобічно оцінити існуючий попит на перевезення і його прогноз на майбутнє. Це виконується на першому етапі аналізу. Європейські методики рекомендують розглядати декілька сценаріїв розвитку подій, як мінімум три: існуючий, песимістичний і оптимістичний.

За рекомендаціями «Синьої книги: залізничний транспорт» в аналіз обов'язково включається варіант «Без проекту» (WB), який є основним варіантом в СВА, тому що він є базою, з якою будуть порівнюватися всі варіанти інвестування. WB означає, що можна працювати з мінімальними витратами (які будуть зростати через погіршення стану інфраструктури) і забезпечувати мінімальний рівень обслуговування без значного погіршення надання послуг протягом всього періоду аналізу. Всі витрати на обслуговування в варіанті WB представлені в експлуатаційних, а не капітальних витратах.

Для залізничних транспортних проектів повинні бути представлені наступні припущення: прогноз зростання транспорту на національному рівні з розбивкою на різні види транспорту; існуюча державна програма розвитку мережі залізничного, автомобільного і повітряного транспорту; моделі еластичності попиту на залізничні перевезення.

Еластичність моделі визначає зміну попиту від рівня обслуговування (тривалість подорожі, комфорт, частота, вартість). Це можуть бути математичні моделі, що визначають залежність від числових параметрів (наприклад, зростання попиту в залежності від часу скорочення поїздки), а також описові моделі (наприклад, зростання попиту в результаті підвищення безпеки).

Прогнози трафіку треба робити для WB і всіх варіантів інвестування. Найбільш важливими вихідними даними для прогнозу мають бути:

- поточне обстеження руху в даній області – всі транспортні засоби, мотиви, терміни, зони техногенного впливу проекту;
- поточне призначення трафіку (докладна OD матриця), з розбивкою за країнами призначення, термінами і категоріями;
- вид транспорту для пасажирських і вантажних перевезень з розбивкою по категоріям трафіка;
- індекс автомобілізації (для пасажирських перевезень);
- тривалість поїздки (для пасажирських і вантажних перевезень);
- зміни, що плануються в структурі перевезень у регіоні, у їх тривалості і вартості.

Інвестиційний проект може змінити параметри трафіка, як то швидкість подорожі, експлуатаційні витрати, частоту обслуговування, ємність елементів мережі, комфортність поїздки, доступність залізничного сполучення в регіоні. Кожна з цих змін впливає на перевезення залізничною лінією і конкуруючими видами транспорту, і тому необхідно враховувати цей аспект при прогнозуванні попиту.

Для оцінки прогнозованого попиту також треба брати до уваги і такі фактори:

- демографічні зміни (кількість населення, вікова структура, рівень освіти, кількість людей у виробничому і невиробничому віці);
- соціально-економічні зміни (рівень ВВП, доходи населення, кількість приватних автомобілів на 1000 мешканців, рівень безробіття, економічні структури, що обслуговуються залізницею в даний час і в майбутньому);
- сегмент ринку (міжміські, місцеві або міжнародні перевезення).

Прогнозування попиту закінчується аналізом трафіку, згенерованого у результаті здійснення інвестиційного проекту.

Ефективна організація інформаційних потоків в логістиці – запорука скорочення матеріальних витрат

Привалова Л. В., ДДФА, м. Дніпропетровськ

Комп'ютерні системи зв'язку і телекомунікації, автоматизовані робочі місця відкрили нові можливості логістики. Широке впровадження ЕОМ і створення сучасної техніки зв'язку зумовили безпрецедентні можливості для координації і інтеграції логістичних операцій з усіма іншими операціями в ланцюгу «постачання – виробництво - споживання». Збільшення інформаційних витрат з метою скорочення запасів, транспортних і виробничих потреб є особливо важливим питанням в останні роки.

Поява нових поколінь ЕОМ, що використовуються для забезпечення організації інформаційних потоків в логістиці, дали можливість здійснення контролю за матеріальними потоками в реальному режимі часу та реалізації принципу «доставка точно в строк».

Сучасне інформаційне забезпечення і рух інформаційного потоку завжди раніше матеріального. Наявність сучасних засобів обробки і передачі інформації відіграють важливу роль в управлінні матеріальними потоками. Швидка і своєчасна передача управлінського рішення впливає на витрати, пов'язані з переміщенням матеріальних потоків.

Управління в сучасних логістичних системах здійснюється людино-машинним комплексом. Комп'ютер забезпечує людину необхідною інформацією у вигляді, який найзручніший для прийняття рішень. Остаточне рішення залишається за людиною. Сіткове управління дає можливість значно скоротити логістичні витрати.

Можливість швидкого обміну даними і наявність зв'язку в будь-який момент часу з учасниками логістичного процесу дає можливість підприємству добитися різкого скорочення рівня запасів, оперативно реагувати на збої в матеріалопровідному ланцюгові.

Логістична система будь-якого рівня обробляє як матеріальні, так і інформаційні потоки. Інформаційні потоки переносять інформацію (повідомлення) від її джерел до її споживачів. Ці потоки мають важливе значення для оперативного управління і вироблення стратегічних рішень. Для обробки інформаційних потоків сучасні логістичні системи у своєму складі повинні мати інформаційний логістичний центр. Завдання такого центру - накопичення одержаних даних та їх обробка для вирішення логістичних завдань.

Для обробки даних (повідомлень), що надходять із зовнішніх і внутрішніх потоків, логістичний центр повинен мати базу даних і необхідний аналітичний інструментарій (програми для обробки інформації). Апаратом сучасних логістичних систем, що забезпечують передачу і обробку інформаційних потоків, служить обчислювальна техніка на основі комп'ютерів і засобів телекомунікацій. Зовнішні інформаційні потоки передаються через глобальну мережу Інтернет, а зовнішні – через корпоративну мережу. Зручність мережі полягає в тому, що користувач (керуючий логістичною системою або її оператор) має доступ до інформаційних потужностей всього внутрішнього і зовнішнього середовища. Повідомлення в мережі передаються за принципом пошти – не заважають один одному і доставляються точно за адресою.

Реалізація логістичної концепції на будь-якому підприємстві часто вимагає не тільки зміни традиційної структури і способів управління, але і відповідного рівня професійної підготовки спеціалістів. Від керівників структурних підрозділів і персоналу вимагається вміння аналізувати ситуації, що виникають в логістичній системі. Вони повинні бачити перспективи розвитку із урахуванням динаміки ринку, взаємозв'язку і взаємозалежності виробництва, постачання, маркетингу, збуту, розподілу, транспорту, засобів комунікації. Такий підхід вимагає перепідготовки кадрів, що спеціалізуються на питаннях, що відносяться до сфери логістики. Максимального ефекту в досягненні єдиних стратегічних цілей можливо досягти в процесі роботи колективу професіоналів.

Соціальний аспект ефективності функціонування метрополітену

Приймук О. Р., ДЕТУТ, м. Київ

Міський пасажирський транспорт забезпечує транспортну рухливість основної частини населення. Саме тому суттєве затримання розвитку пасажирського транспорту від потреб користувачів у пересуванні викликає соціально-економічні проблеми та негативно впливає на роботу інших галузей економіки міста. Робота загального транспорту вважається важливим показником, що характеризує якість життя міського населення, а також є одним із критеріїв оцінки діяльності міських рад.

В цілому міський транспорт є підсистемою та областю взаємодії трьох більш загальних систем: місто (як економічне утворення), транспорт (як галузь, що здійснює послуги перевезення), населення (пасажирів – клієнтів з визначеними потребами у перевезенні).

Проблеми оцінки ефективності функціонування метрополітену, як одного із актуальніших видів міського пасажирського транспорту, наповнюється новим змістом. Це пов'язано не тільки зі специфікою економічного та правового статусу підприємства, покликано створювати прийнятні умови для життєдіяльності населення, але і з ускладненням самої категорії ефективності, що включає соціальні, екологічні, культурні, етичні та інші аспекти. Отже, необхідно розглядати соціально-економічну ефективність функціонування метрополітену та її вплив на підвищення рівня та якості життя населення в мегаполісах.

Цілі та критерії управління міськими пасажирськими перевезеннями, враховуючи найбільш важливі взаємозв'язки на ринку внутрішньоміських переміщень, можна поділити на три частини: критерії оцінки системи підтримання внутрішньоміських переміщень з точки зору населення міста (соціальна ефективність); критерії внутрішньої ефективності підприємств-операторів міського пасажирського транспорту (галузева ефективність); загальносистемні критерії, що забезпечують оцінку ефективності за сукупністю результатів у всій системі міського господарства (громадська ефективність).

Критерії ефективності функціонування муніципального пасажирського транспорту можуть бути розділені на: критерії ефективності роботи (збільшення числа справно працюючого та нового рухомого складу; скорочення часу проїзду в транспорті; підвищення виручки від надання послуг; покращення економічних показників роботи транспортних підприємств) та критерії ефективності управління (ступінь досягання мостів цілей управління транспортом; відповідність поставленим цілям стилю, методів і форм управління; співвідношення витрат на управління транспортом зі ступенем досягнення мети). Використовувані у взаємозв'язку критерії ефективності роботи і критерії ефективності управління здатні досить ёмко характеризувати систему міського пасажирського транспорту як суб'єкт і об'єкт муніципального управління.

Соціальна ефективність пов'язана з рівнем життя населення, змістом і умовами праці, станом середовища проживання людини, масштабами вільного часу. Вона припускає посилення соціальної орієнтації економічного зростання. Неприпустимо збільшення масштабів виробництва за рахунок погіршення умов праці, нанесення шкоди навколишньому середовищу, зниження інших показників життєдіяльності людини.

Економічна та соціальна ефективність нерозривно пов'язані. Зростання економічної ефективності є основою досягнення високих соціальних результатів. У свою чергу без соціальних досягнень неможливе вирішення економічних завдань. Ступінь дозволення соціальних проблем (ставлення до праці, моральний клімат і т.п.) нерідко справляє визначальний вплив на динаміку економічної ефективності виробництва.

Погіршення транспортної ситуації сучасних міст, як України, так і інших країн світу, завдає шкоди їх економічному розвитку. Оскільки попит на транспорт в основному є похідним, міський транспорт слід стратегічно розглядати як невід'ємну частину міського господарства і, отже, стратегії розвитку всього міста.

Важливість зміни тарифів на пасажирські перевезення у приміському сполученні

Прозорова О. С., Бараш Ю. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За останні 5 років витрати збитки за перевезення пасажирів залізничним транспортом України в приміському сполученні становили понад 14 млрд грн., хоча законодавством передбачена компенсація перевізнику за здійснення соціальних видів перевезень.

Незважаючи на це залізничний транспорт виконую свої обов'язки перед людьми в повному обсязі, не виходячи за рамки норм безпеки перевезень. Однак якість цих перевезень, особливо в приміському сполученні, не відповідає рівню комфорту та сервісу.

Українські залізниці з 2012 року почнуть впроваджувати структурну реформу, якою передбачено удосконалення діяльності усіх господарств та розподіл обліку витрат за видами перевезень з подальшим поступовим припиненням перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Приміські пасажирські перевезення мусять також реформувати свою діяльність з метою покращення економічних показників.

Укрзалізниця для подальшого вирішення проблем приміського сектору пасажирських перевезень и нормалізації ситуації подавала Міністерства інфраструктури проект плану капітальних інвестицій на 2013 рік, згідно з яким запропоновується у 2013 році направити з міських бюджетів понад 5,4 млрд грн на оновлення пасажирського рухомого складу. Але цього буде недостатньо. На даний час доходи від перевезення пасажирів залізничним транспортом навіть на половину не покривають фактичних витрат.

І потрібно побудувати нові науково-обґрунтовані тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні. Це є дуже актуальним питанням, бо наша тарифна система побудована за часи СРСР, що не відповідає вартості витрат, тому і не покриває їх. Потрібно перерахувати існуючі тарифи, и привести їх до науково обґрунтованих, тому що вони не змінювались з часів прийняття незалежності України.

За допомогою розподілення витрат на пасажирські перевезення в приміському сполученні, розробки нового підходу до визначення базових тарифів, та за новою методикою визначення їх ми зможемо довести тарифи до науково обґрунтованих. Потрібно встановити витрати з перевезень пасажирів у приміському сполученні з розподілом за господарствами та складовими (локомотивна, моторвагонна, пасажирська та інфраструктурна).

Тарифи у нас найдемократичні, тобто низькі. Результат – значний фінансовий мінус у веденні господарської діяльності. Борги накопичуються: так, тільки за останні п'ять років за перевезення пасажирів залізничним транспортом України у міському сполученні отримано доходів на суму 2 млрд грн, а експлуатаційні витрати становили 16 млрд. грн.

Покриття витрат становить лише 18,5 %. Недофінансування призводить до погіршення якості перевезень пасажирів. Тарифи на перевезення нижче собівартості.

Збитки від пасажирських перевезень покривались перехресним субсидуванням від вантажних перевезень. Але, враховуючи складну економічну ситуацію і зниження об'ємів вантажних перевезень, так далі йти не може. Цим збитком знищується вантажні складові. Тарифи на залізничні перевезення регулюються державою, а ціни на продукцію, яка використовується залізничним транспортом, залишаються вільними і формуються, як правило, підприємствами монопольно і в незначній мірі – в умовах конкуренції.

Тарифи на перевезення пасажирів в декілька разів нижче в Україні ніж в Європі. Аналіз співвідношення тарифів по видам сполучень між Україною та країнами СНГ свідчить про те, що майже по всім видам сполучень рівень українських тарифів набагато нижче. Наприклад, вартість білету в купейному вагоні поїзда Москва-С.Петербург становить 179-729 грн в залежності від фірми поїзда. Разом з тим, проїзд в купейному вагоні аналогічного по дальності поїзда Київ-Одеса складає 95-105 грн.

Тарифи є дуже низькими. Потрібно виявити методику, як вижити в таких економічних умовах на ринку.

Системний підхід та системний аналіз в дослідженні економічних проблем пасажирських перевезень на основі маркетингової бази даних

Разумова К. М., НТУ, м. Київ

Системний підхід та системний аналіз дозволяє глибоко досліджувати проблемні питання, які виникають в пасажирському секторі та шукати шляхи щодо їх вирішення. Дані методи дозволяють встановлювати взаємозв'язки між проблемними об'єктами та давати їм кількісну оцінку.

Між поняттями – «системний підхід» і «системний аналіз», зустрічаються іноді різні й навіть протилежні трактування, наприклад, - системний підхід це тільки концептуальна основа системного аналізу або, інакше кажучи, системний аналіз реалізує конкретні ідеї системного підходу, вирішуючи певні (будь-які) проблеми. З позиції практичного застосування системного аналізу, можна стверджувати, що системний підхід є як би фундаментом, на який опираються всі процедури й дії системного аналізу. Інакше, системний аналіз є робочою технологією системного підходу, призначеної для вирішення проблеми.

Проведення системного аналізу проблемної ситуації сформованої в економіці пасажирських перевезень із ранжуванням проблем і рішенням головної з них - складна дослідницька робота. Його застосування тут, з урахуванням результатів маркетингових досліджень, дозволить реалізовувати конкретні практичні завдання, особливості яких складається в необхідності об'єднання причин та їх складностей, що призведе до їхнього усунення в майбутньому.

Економічна діяльність пасажирського комплексу базується на основних компонентах (об'єктах), що є складовими системного підходу дослідження даної галузі:

- фінансових;
- економічних;
- інформаційно-технологічних;
- матеріальних.

На транспорті потрібно здійснювати постійний системний аналіз для виявлення наслідків прийнятих рішень (як до, так і після їх реалізації), в зв'язку з тим, щоб встановити позитивні і своєчасно відреагувати на негативні результати.

Система «пасажирські перевезення» за принципом взаємозв'язку і взаємозалежності окремих ланок ототожнюється з якимось «конвеєром», але це не звичайний «однолінійний конвеєр», а скоріше їхня сукупність із основними напрямками й маршрутами, на яких вони здійснюються. При розгляді тут певної проблеми необхідно знаходити взаємозалежні частини (ділянки конвеєра) і включати їх у систему, сформовану для її рішення. Саме в цьому й проявляється головний принцип системного підходу.

При системному підході до вирішення економічних проблем пасажирських перевезень (як системи), на підставі результатів маркетингових досліджень, необхідно визначити всі істотні взаємозв'язки, установивши їхній вплив на поведінку всієї системи, а не тільки її частин. Такий підхід дає можливість прогнозувати як буде розвиватися система якщо зміниться зовнішнє середовище або яка-небудь із частин цілої системи. Системний підхід до рішення економічних проблем, на основі маркетингової інформації, є логічним результатом розвитку в дослідженні системного мислення, тобто специфічного погляду на системність.

Впровадження системного підходу й системного аналізу для вирішення економічних завдань пасажирських перевезень, на основі маркетингової інформації, дозволить визначати й досягати намічених цілей, а також і характер всієї управлінської діяльності в цій сфері, здійснювати наукове, технічне, технологічне й організаційне обслуговування пасажирів не методом «втику», а на підставі аналізу підсумкових результатів.

Аналіз основних виробничих фондів та практика оцінки ефективності їх використання на залізничному транспорті

Романко О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Раціональне використання основних виробничих фондів залізничного транспорту має велике значення, тому що це знаходить відображення на всіх економічних показниках роботи галузі. Так зростання продуктивності праці, зниження собівартості перевезень завжди є наслідком ефективного використання основних виробничих фондів. Тому не випадково доведено що поліпшення використання основних виробничих фондів – одна із важливих умов зростання об'єктів перевезень та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту.

Залізничний транспорт – багатогалузеве господарство. Найбільші галузі – це локомотивне та вагонне господарство, господарство колії. На їх утримання припадає близько 80 % всіх експлуатаційних витрат.

Розвиток залізничного транспорту за більш як 150 років показує, що він розвивається в тісній взаємодії з іншими галузями, а можливо навіть під впливом окремих галузей таких як вугледобування, нафтохімічна, металургійна.

За роки існування «Укрзалізниця» практично нічого не отримувала із бюджету держави на поповнення основних виробничих фондів, а розвивалась за рахунок доходів залізниць. За 20 років «Укрзалізниця» продовжувала електрифікувати найбільш вантажонапружені ділянки, втілювала в процес перевезень передові технології, сучасні засоби зв'язку, сучасні форми організації праці та швидкісний рух на окремих ділянках залізниць.

В роботі виконані дослідження по ефективності використання основних виробничих фондів залізниці. Так встановлено, що фондівіддача (f_{ϕ}) пов'язана прямою залежністю з продуктивністю праці ($\Pi_{\text{пр}}$) та зворотного – з фондоозброєністю ($f_{\text{озбр}}$), що бачимо з формули,

$$f_{\phi} = \frac{\Pi_{\text{пр}}}{f_{\text{озбр}}}, \quad (1)$$

Без сумніву є той факт, що на залізницях постійно формуються темпи по зростанню продуктивності праці, що не може відбуватись без підвищення технічної оснащеності праці. Це вказує на те, що фондоозброєність повинна зростати лише в тій частині, яка сприяє росту продуктивності праці. Для дослідження використано і фондоємність перевезень, як зворотній показник фондівіддачі та встановлені певні висновки для залізниці, на реальних показниках якої виконані дослідження.

Функціональна структура системи автоматизованого обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізничного транспорту (АСМК)

Семчик В. О., ДЕТУТ, м. Київ

Актуальність задачі створення Автоматизованої системи майнового комплексу (в подальшому АСМК) пов'язана з необхідністю оперативно мати повну і достовірну інформацію щодо стану майнового комплексу. Подібне завдання у вигляді самостійної управлінської функції ставить питання створення єдиної корпоративної системи обліку та управління майновим комплексом. При цьому мова завжди йде про повний життєвий цикл майнового об'єкту, що включає стадії його створення, експлуатації і вибуття з цивільно-правового обороту.

Потреби цієї області управління не покриваються можливостями систем, які де-факто вважаються базовими в просторі корпоративної автоматизації - систем документообігу, систем класу ERP, іншого інформаційно-аналітичного програмного забезпечення. В цьому випадку більш традиційні завдання оформлення прав на земельні ділянки і оптимізація економіки землекористування поєднуються із завданнями встановлення смуг відведення, охоронних та санітарно-захисних зон, прив'язкою об'єктів нерухомого майна залізничного транспорту до земельних ділянок з проблемами аналізу взаємодії різних видів майна, створення системи базових показників для прийняття управлінських рішень щодо майнових об'єктів.

Ще більш складна ситуація виникає при розгляданні питань обліку та управління майновими ресурсами залізничного транспорту, які мають багатотериторіальний фактор, різноманітне призначення та специфічні технічні та технологічні особливості.

Метою створення АСМК є формування умов ефективного вирішення задач обліку та управління майновим комплексом залізничної галузі України за рахунок використання сучасних інформаційно-телекомунікаційних технологій та забезпечення.

АСМК призначена для комплексного інформаційно-технологічного забезпечення сталого та ефективного функціонування єдиної системи розробки і реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням, володінням, використанням та розпорядженням майном і земельними ділянками, їх обліком при різних аспектах діяльності залізничної галузі України.

Створення АСМК досягається за рахунок вирішення наступних задач:

- централізоване формування та накопичення повної, якісної, достовірної, структурованої багатоаспектної інформації про майнові та земельні ресурси залізничної галузі, права на них, а також підтримка цієї інформації в актуальному стані;

- забезпечення оперативного та зручного доступу до коректної та несуперечливої інформації до вмісту реєстрів об'єктів, що підлягають обліку, з використанням єдиної системи класифікаторів та довідників (у тому числі – КМЗТ);

- структурування інформації у відповідності до основних груп об'єктів майна (земельні ділянки, будівлі, споруди, передаточні пристрої, незавершене будівництво тощо) та ведення багатоаспектної атрибутивної інформації, включаючи наступні аспекти обліку майна:

- *технічний аспект* (технічні параметри обліку майна та земельних ділянок);
- *організаційно-структурний аспект* (приналежність об'єкту обліку одиницям організаційної структури Укрзалізниці з підтримкою ведення ієрархії);
- *правовий аспект* (облік прав, обмежень та обтяжень);
- *фінансово-економічний аспект* (вартісні характеристики об'єкту майна);
- *просторово-територіальний аспект* (географічне розміщення об'єкту, геометрія об'єкту).

- ведення історії руху майнових об'єктів з урахуванням можливих змін організаційної структури Укрзалізниці;

- забезпечення автоматизованої підтримки та контролю технологічного процесу та процедури прийняття управлінських рішень щодо управління (розпорядження, оренда) майном та земельними ділянками;

- ведення оперативного моніторингу використання майнових та земельних ресурсів, аналіз, прогнозування та контроль фінансових потоків, пов'язаних з використанням та розпорядженням майновими та земельними ресурсами;

- формування достовірних інформаційно-аналітичних звітних форм по заздалегідь визначеним;

- багатоаспектний просторовий аналіз даних та підтримка прийняття рішень щодо об'єктів майна та земельних ділянок на основі використання сучасних геоінформаційних технологій (ГІС);

- суттєвих змін в існуючу архітектуру.

Функціональна архітектура АСМК повинна складатись із *прикладних* та *службових* програмних модулів (комплексів підсистем), які пов'язані між собою єдиною програмною платформою та функціонуючих на основі використання єдиної бази даних.

Прикладні програмні модулі повинні забезпечувати реалізацію прикладної функціональності, безпосередньо пов'язаної з автоматизацією задач обліку та управління майновими та земельними ресурсами. Для забезпечення можливості поступового внесення до системи облікових об'єктів, підтримки модульності та гнучкості системи, надання зручних та швидких засобів роботи з даними, система повинна оперувати наступними системними сутностями:

- **Картка об'єкту майна.** Інтерфейсна форма для створення, редагування та перегляду всіх атрибутивних даних облікових об'єктів (об'єктів майна та земельних ділянок);

- **Реєстр даних.** Це сутність, призначена для можливості формування певного «погляду» на загальний набір даних системи (об'єкти та зв'язки між ними) та надання зручних уніфікованих засобів відображення та фільтрації цих даних кінцевому користувачу. Параметри реєстру даних – назва реєстру, параметри попередньої форми фільтрації для введення користувачем, SQL-запит до бази даних для отримання необхідного набору даних, склад атрибутів для відображення користувачу.

Механізм побудови реєстрів даних повинен передбачати можливість швидкого формування довільної кількості реєстрів з мінімальним втручанням розробників.

Приклади реєстрів – «реєстр об'єктів нерухомого майна», «об'єкти нерухомого майна за балансоутримувачами», «земельні ділянки у розрізі балансоутримувачів, що не мають державного акту» тощо.

Для набору відображених даних реєстру повинна існувати можливість накладання додаткового фільтру, що відображені клієнту, за довільним набором атрибутів та різноманітними критеріями.

Результат роботи. Для кінцевого користувача система повинна складатись з певного переліку заздалегідь налагоджених реєстрів даних з можливістю доступу до карток об'єктів, для яких складено реєстр, та інших функцій, що входять до складу прикладного комплексу підсистем. Сукупний склад зазначеної функціональності для користувачів кожного рівня ієрархії системи формує набір автоматизованих робочих місць (АРМів) системи.

Висновки. Створення системи АСМК, як вертикально-інтегрованої системи дозволяє вирішувати проблеми управління майновим комплексом. В період реформування галузі усі компоненти системи можуть бути використані для проведення розподілу майна залізничного транспорту на майно, що буде включено до статутного капіталу і майно, яке буде використовуватись на праві господарського відання.

До питання про процесуальні форми реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту в Україні

Семчик О. В., Головне управління майновими та земельними ресурсами Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця», м. Київ

Формування в Україні правової держави і громадянського суспільства обумовлює зміну ставлення до якості нормативних правових актів, вимагає чіткості правового припису. Україна володіє багатими земельними ресурсами, але це національне багатство країни використовується вкрай неефективно. Започаткована у 1991 році земельна реформа не доведена до кінця, система земельного законодавства знаходиться в стадії становлення. Земельні відносини на залізничному транспорті ускладнюються внаслідок реформування залізничного транспорту і створення відповідно до Закону України від 23.02.2012 № 4442-VI Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, яке зобов'язане використовувати згідно з цільовим призначенням відповідні земельні ділянки в розмірах та межах, у яких вони перебували в постійному користуванні Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту або фактично використовувалися ними, і за які сплачувався земельний податок [1].

Залізничний транспорт – одна з основних ланок соціальної та економічної систем держави, без його ефективної роботи та розвитку неможливе підвищення добробуту суспільства [2, с. 74].

В земельному праві, як і будь-якій галузі права, основну роль в правовому регулюванні відповідних суспільних відносин відіграють матеріально-правові норми. Вони визначають сутність земельних правовідносин, зміст прав та обов'язків суб'єктів земельного права по відношенню до землі. Проте первинність матеріально-правових норм все ж не є підставою для того, щоб до земельного законодавства не включались норми процесуальні, які створюють необхідні правові форми реалізації матеріальних норм. Без них немає гарантій того, що матеріальні норми будуть застосовуватись або що вони будуть застосовані правильно, у відповідності з їх змістом. Матеріальні норми, що вносять певну визначеність у суспільні відносини, не можуть самотійно забезпечити правопорядок в земельних правовідносинах [3, с. 72].

Піддаючи аналізу усі наступні трактування земельно-правового процесу в юридичній літературі, можна виділити два напрями до розкриття цього поняття. На думку авторів першого напрямку, земельно-правовий процес являє собою відповідний порядок діяльності земельних та інших виконавчо-розпорядчих органів щодо застосування норм матеріального земельного права, іншими словами, це порядок діяльності, пов'язаний з вирішенням земельних індивідуально-конкретних справ. Представники другого напрямку вважають, що земельно-правовий процес являє собою діяльність органів земельної юрисдикції, яка полягає в правильному і швидкому вирішенні земельних спорів. Приєднуючись до прихильників широкого розуміння процесу, Д. Ковальський визначає земельно-правовий процес, як урегульовану процесуальними нормами сукупність пов'язаних між собою, послідовно вольових, юридично значимих дій, що здійснюються державними та іншими недержавно-владними суб'єктами земельного права, спрямованих на вирішення індивідуально-конкретних земельних справ, та сукупність земельно-процесуальних правовідносин, що виникають на цій основі [4, с. 46]. Нормативною основою існування процесу, на думку В. Г. Перепелюка, є матеріальні норми про компетенцію суб'єктів публічної влади, процесуальні норми, що закріплюють модель процесуальної форми і матеріальні норми, щодо яких проводиться правозастосування [5, с. 7].

Оскільки земельна й адміністративна процесуальні форми тісно пов'язані з управлінською діяльністю держави, необхідно проаналізувати співвідношення цих форм, щоб виявити їх загальні й специфічні риси. Прихильники «широкого» розуміння процесу визначають адміністративний процес, як порядок реалізації адміністративно-правових норм під час вирішення конкретних управлінських справ [6, с. 27]. При цьому адміністративний процес розглядається, як частина управлінської діяльності. Виходячи із запропонованого визначення земельно-правового процесу, як порядку діяльності спеціально уповноважених державних зе-

мельних органів управління та інших суб'єктів права по застосуванню норм земельного права, можна зробити висновок, що земельно-правовий процес є невід'ємною частиною державного управління земельним фондом.

Найважливішим елементом механізму реалізації прав на землю підприємствами залізничного транспорту є процесуальні форми реалізації прав на землю або процедура їх реалізації. Під процедурою слід розуміти сукупність правових вимог до складу, форми, строків і послідовності дій суб'єктів земельних правовідносин, регульованих земельним правом, а також вимог до самим суб'єктів цих дій, дотримання яких необхідно для реалізації земельних прав та обов'язків. Джерелами процедури є безпосередньо норми земельного права. У встановлених законом випадках дотримання процедури є умовою виникнення; зміни або припинення земельних прав та обов'язків.

Процедура реалізації прав на землю потребує від органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування, інших суб'єктів виконання певних функцій із застосування таких норм. У свою чергу, виконання відповідних функцій можливо лише при додержанні визначеної земельно-процесуальними нормами процедури управлінської діяльності. Отже, реалізація прав на землю безпосередньо пов'язана з механізмом правового регулювання, забезпеченого процесуальними приписами. Якщо такого механізму немає, права на землю залишаються лише загальною декларацією, абстрактним положенням, яке не можна здійснити [7, с. 155-156].

Висновки. Процесуальна форма реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту є специфічним видом юридичних гарантій земельних прав. Саме вона надає юридичним гарантіям ту специфіку, яка робить їх в системі гарантій спеціальними, тобто відмінними від інших гарантій. Нерозробленість і недосконалість процесуальних форм реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту є серйозним гальмом, перешкодою ефективної реалізації прав на землю залізничного транспорту. Необхідно розширювати сферу використання процесуальної форми не тільки в юрисдикційній (судовій, правоохоронній) сфері застосування права, але і в сфері регулювання позитивних дій.

Неоднорідність механізму реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту зумовлена множинністю і різноманіттям утворюючих його процедур, з іншого боку, і в деяких випадках не відповідні практичним потребам земельного обігу процедури породжують питання як у процесі теоретичного осмислення розглянутих категорій, так і на практиці. Це обумовлює необхідність спеціального комплексного дослідження юридичних процедур. Здійснення зазначеного дослідження дозволить зрозуміти ряд важливих закономірностей механізму реалізації прав і виконання обов'язків, і на цій основі виділити процедури, необхідні і достатні для досягнення ефективності такої реалізації.

Література

1. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI // *Голос України* від 21.03.2012. – № 51.
2. Позднякова Л. О. Теоретичні підходи щодо проблеми підвищення ефективності роботи залізничного транспорту України / Л. О. Позднякова, Н. В. Гриценко // *Залізничний транспорт України*. – 2008. – № 1. – С. 74-75.
3. Иконницкая И. А. Пути совершенствования законодательства о земельном процессе / И. А. Иконницкая, Н. И. Краснов // *Советское государство и право*. – 1975. – № 4. – С. 72-79.
4. Ковальський Д. Земельно-правовий процес: науково-методологічні підходи дослідження / Д. Ковальський // *Юридична Україна*. – 2004. – № 1. – С. 45-47.
5. Перепелюк В. Г. Поняття і принципи адміністративного процесу: питання теорії : автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня к.ю.н.: спец. 12.00.07 / В. Г. Перепелюк ; Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – Харків, 2000. – 18 с.
6. Ямпольская И. А. О месте административного права в системе советского социалистического права : монография / И. Я. Ямпольская. – М., 1972. – 168 с.
7. Земельне право України : підручник / [Шульга М. В. (кер. авт. кол.), Анісімова Г. В., Багай Н. О., Гетьман А. П. та ін.] ; за ред. М. В. Шульги. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 368 с.

До проблем оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо

Таранець О. І., Таранець Є. І., Веклинець В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день перевезення вантажів та пасажирів здійснюється переважно наявним рухомим складом з дуже обмеженими обсягами закупівлі нового рухомого складу. Отже, пріоритетним напрямком роботи локомотивного господарства є ремонт рухомого складу, оскільки ремонт одиниці дешевший за її придбання. Як приклад, після проведення капітального ремонту строк служби рухомого складу можна продовжити на 10 – 15 років, але зростають додаткові витрати матеріалів, паливно – енергетичних, людських та інших ресурсів при експлуатації відремонтованої одиниці в порівнянні з новою одиницею рухомого складу. Технічний стан тягового рухомого складу набув критичного стану також через падіння обсягів ремонту, запасних частин, невиконання заводами планів капітального ремонту, відсутність імпортозамінюючих запасних частин і агрегатів. Аналіз ремонтної бази та технічного стану тягового рухомого складу локомотивного депо, що розглядається, показав, на значний ступінь старіння локомотивів та на збільшення витрат палива та електроенергії, пов'язані з зростанням кількості позапланових ремонтів та зростанням кількості несправних локомотивів.

Відсоток несправних локомотивів збільшується, незважаючи на падіння обсягів перевезень через світову фінансову кризу. Перш за все, це говорить про вичерпаність резервів залізниць, про необхідність заміни кожної одиниці списаного тягового рухомого складу придбанням нової. Але кошти на виконання цього відсутні.

За методологією, запропонованою Сорока Н.В., в роботі розраховано ризики позапланових ремонтів локомотивів, із застосуванням теорію надійності. Основною кількісною характеристикою надійності є інтенсивність відмов $\lambda(t)$.

$$\lambda(t) = \frac{\sum MT_{\text{простою}}}{\sum MT_{\text{роб}}}, \quad (1)$$

де $\sum MT_{\text{простою}}$ – лок - год роботи локомотивів в інтервалі часу Δt ;

$\sum MT_{\text{роб}}$ – локомотиво – години простою в позапланових ремонтах в інтервалі Δt ;

t – період часу.

В період нормальної експлуатації пристроїв інтенсивність відмов є постійною величиною. Тоді імовірність безвідмовної роботи $P(t)$ визначається за формулою:

$$P(t) = e^{-\lambda(t)}, \quad (2)$$

Ризик позапланового ремонту локомотиву (імовірність відмови) $Q(t)$ розраховується за формулою:

$$Q(t) = 1 - e^{-\lambda(t)}, \quad (3)$$

При цьому, під ступенем ризику розглянуто імовірність виникнення відмови за період t , під час спостереження. Розрахунки виконано на основі даних роботи Дніпропетровського локомотивного депо ТЧ – 8. Аналіз динаміки роботи депо дозволяє зробити висновок про кількість та зростання чисельності незапланованих ремонтів локомотивів за останні роки. Це підтверджує нездатність рухомого складу забезпечити безперебійний рух, збільшується кількість простоїв локомотивів, знижується продуктивність праці, зростають експлуатаційні витрати на паливо та електроенергію для ремонтних потреб при проведенні позапланових видів ремонту.

Концептуальна сутність розвитку транспортної системи України

Творонович В. І., ДЕТУТ, м. Київ

Концептуальна сутність розвитку транспортної системи взагалі і транспортних коридорів зокрема потребує разом з іншими формами регулюючих факторів активного розвитку нового у сфері науково-практичного напрямку – стратегії розвитку як однієї з форм ефективного впливу на напрямки інтеграційних процесів транспортної галузі України.

Концептуальна сутність процесів розвитку транспортної системи або транспортних коридорів інтерпретується як сукупність заходів та способів комплексного розв'язання проблеми стратегічних досліджень розвитку з визначенням пріоритетних та їх складових з кількісними та якісними оцінками.

Ідеологія господарювання у розвинутих країнах базується на доктрині раціонального ресурсовикористання, пошуку невикористаних резервів, оптимізаційних шляхів. Методологічний підхід до здійснення ринкових перетворень у сфері транспортної галузі потребує теоретичного переосмислення концепції функціонування всіх її складових.

Транспортні коридори є складовою транспортної системи держави. Важливим є визначити перспективні напрямки розвитку транспортних коридорів, а значить транспортної системи взагалі і, як наслідок, економіки держави в цілому.

Міжнародна конкурентоспроможність економіки України повинна обумовлюватися здатністю до інноваційного розвитку. Враховуючи досвід розвинених країн, Україні потрібно розробляти спеціальні стратегії, в основі яких лежать два комплекси – Транспортний і високотехнологічний.

Імідж України як транспортної держави повинен зміцнюватися через участь у міжнародних програмах і виконанні транзитних завдань.

Природне середовище України можна назвати сприятливим до транспортного будівництва як за її природними розмірами, так і географічним розташуванням. Україна потребує сучасної транспортної системи. В ній повинні поєднуватися місцеві і загальнодержавні інтереси. Перехід від індустріального до постіндустріального суспільства неможливий без перспективних розробок. Для ефективного розвитку цього напрямку потрібно постійно діюча прогностична система на базі новітніх технологій та широким математичним забезпеченням. Система повинна включати евристичні методи на базі оцінок експертів, які є досвідченими фахівцями у формуванні та експлуатації транспортної системи розвинених держав. В результаті роботи таких систем можуть бути розроблені стратегії розвитку транспортних коридорів по кожному виду транспорту.

Система за участю експертів дозволяє чітко структурувати проблеми розвитку транспортної галузі та визначити їх важливість відносно одна одної на шляху стабілізації галузі та економічного розвитку держави. Використання такої методології та інструментаріїв відкриває широкі можливості для управління транспортної галузі на аналітичній основі.

Процес глобалізації призвів до того, що комплексні дослідження транспортної системи створили умови для уніфікаційної методології обчислення економічних показників. Методичні підходи та прийоми їх обчислення повинні забезпечувати повну співставленість отриманих в процесі дослідження числових оцінок. Як наслідок, з'являється можливість визначити рівні, тенденції, структуру та пропорції макрооб'єктів дослідження (національної економіки, окремої галузі, регіону тощо).

Напрями діяльності будівельно-монтажного експлуатаційного управління залізниці

Топоркова О. А., Шрубковська В. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основна задача підприємств залізничного транспорту – забезпечення безпосередньо здійснення перевізного процесу і надання додаткових послуг, пов'язаних із якісним транспортним обслуговуванням.

Відповідно до «Класифікатора видів економічної діяльності України» одним з підкласів діяльності залізничного транспорту є функціонування інфраструктури залізничного транспорту (код 63.21.1). Номенклатурою витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України передбачено формування витрат основної (операційної) діяльності залізничного транспорту за шістьма видами економічної діяльності, одним з яких є утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури. Ведення окремого обліку витрат за видами економічної діяльності є одним із інструментів проведення політики гнучкого тарифного регулювання, скорочення перехресного субсидування, створення реального конкурентного середовища на залізничному транспорті. Отже, необхідність ведення окремого обліку за таким видом діяльності, як утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури підкреслює його значущість для організації роботи залізничного транспорту України.

В організаційній структурі кожної залізниці є будівельно-монтажне експлуатаційне управління (БМЕУ), яке створене з метою забезпечення функціонування наземного залізничного транспорту загального користування, реконструкції, виконання капітального і поточного ремонтів та експлуатації об'єктів, пов'язаних з посиленням пропускної та провізної спроможності залізниці, забезпечення безпеки руху поїздів.

Основні напрями діяльності БМЕУ можна згрупувати наступним чином:

1. Забезпечення функціонування наземного залізничного транспорту загального користування.

2. Безпосередньо будівельна діяльність.

3. Інжинірингові роботи (інженерно-консультаційна та інженерно-будівельна діяльність).

4. Інші роботи та послуги (соціального та побутового характеру).

Кожний напрям діяльності на залізничному транспорті має свої особливості, пов'язані зі структурою управління, специфікою фінансування, формуванням доходів, ціноутворенням, які впливають на організацію управління підприємством, облік і планування показників діяльності та складових витрат. Для організації облікового процесу важливо врахувати усі ці особливості для можливості оперативного коригування розроблених планів та кошторисів за видами виконуваних робіт.

З урахуванням технологічної специфіки роботи БМЕУ, пропонуємо виокремити наступні об'єкти обліку:

1. Будівництво будівель і споруд залізниці (вокзали, пасажирські платформи, інші споруди).

2. Капітальний ремонт будівель і споруд.

3. Поточне утримання і ремонт будівель і споруд.

Організація окремого обліку за вищенаведеними об'єктами сприятиме оптимізації управління витратами БМЕУ, оскільки враховуватиме такі технологічні моменти, як тривалість робіт, залучення сторонніх організацій для виконання окремих видів робіт або виконання їх власними силами за наявності працівників відповідної кваліфікації і ліцензії на їх здійснення, застосування специфічного обладнання (власного або орендованого), використання матеріальних запасів залежно від видів робіт (із застосуванням логістичного управління запасами). А комплексне використання запропонованих напрямів дозволить визначити адресність понесених витрат за видами економічної діяльності в межах кожного БМЕУ, що забезпечить прозорість обліку та можливість ефективного управління витратами.

Методичні підходи до економічної оцінки інвестиційної привабливості послуг ділової авіації

Хлопіна-Квіч О. І., НАУ, м. Київ

На сьогодні в Україні загальна кількість аеропортів та аеродромів, які сертифіковані належним чином і мають відповідні дозволи на приземлення певних типів ПС – складає 42. Отже, зростаючі обсяги польотів та визнання популярності ділової авіації значно підвищують інвестиційну привабливість цієї галузі, особливо для венчурних капіталістів. У даному випадку аналізуючи привабливість ділової авіації в Україні, як підгалузі авіаційного транспорту, можна використовувати основні поширені у економічній літературі підходи до оцінки інвестиційної привабливості галузі. Бізнес-авіація – це об'єктивно забезпечена частина транспорту (транспортної інфраструктури), яка об'єднує авіапідприємства, які надають досить однорідні, специфічні послуги з швидкісних ділових перевезень індивідуалізованого характеру. Послуги бізнес-авіації мають однотипні технології та широкий, але все ж таки обмежений круг споживачів – бізнесменів, урядовців, політиків. Зокрема, важливим моментом є контроль безпеки польотів, якому має передувати постійний моніторинг відповідних показників. Наприклад, з метою забезпечення аналізу та розробки відповідних заходів направлених на зменшення можливого впливу на безпеку польотів при ОрПР усі ідентифіковані проблеми/невідповідності розподілені (за методологією ICAO) на 6 критичних елементів:

1. Нормативні аспекти;
2. Організаційно-штатна структура;
3. Організація роботи;
4. Персонал;
5. Технічні аспекти;
6. Аспекти управління безпекою та якістю.

Тематичний аналіз умов створення і функціонування ділової авіації України дозволив встановити головні особливості цієї підгалузі авіаційного транспорту:

- чітко розподілений між основними чартерними (діловими) авіакомпаніями ринок ділових авіаперевезень, що має певну сезонність попиту;
- конкуренція в галузі характеризується середнім рівнем, адже всі споживачі за певними критеріями вже віддали перевагу визначеним авіакомпаніям і стали їх постійними корпоративними клієнтами; спостерігається спеціалізація за чартерними вантажними перевезеннями, що обумовлено наявністю специфічної авіаційної техніки (Ан-126, Іл-76, Ан-225), здатні перевозити надважкі та великогабаритні вантажі;
- бар'єри входження до галузі в основному виражаються станом нормативно-законодавчої бази, підвищеним рівнем інвестиційного ризику, ексклюзивністю вимог та потреб замовників високим інноваційним порогам;
- взаємовідносини з постачальниками мають достатньо вільний міжнародний характер, обмежений законодавчими та ринковими важелями, оскільки більшість легких ділових літаків та їх обладнання виробляється провідними авіаційними країнами світу;
- із соціальних чинників серед інших необхідно відзначити велику концентрацію кадрового авіаційного складу за всіма спеціальностями, що була створена за період СРСР, та сконцентрована в Україні за умов максимальної наявності навчальних закладів.

Таким чином, незважаючи на специфіку ділових послуг бізнес-авіації, ексклюзивність конструкції та дизайну салонів ділових літаків, підвищену небезпеку авіаційних польотів, особливо в складних метеоумовах, цей бізнес є перспективним та інвестиційно привабливим. Інноваційний характер і ризикованість поряд з можливостями значної економічної віддачі вкладень забезпечує зацікавленість венчурних інвесторів у виконанні стратегічних завдань ділової авіації.

Проблеми використання інноваційного потенціалу залізничної галузі України

Христофор О. В., ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України», м. Київ

Безальтернативний характер інноваційного розвитку, який сьогодні визнаний переважною кількістю представників науки, підприємництва і влади, нажаль, поки що не став невід’ємною ознакою економічної практики нашої країни у жодній з галузей. Що ж є своєрідним «вузьким місцем», яке гальмує розвиток інноваційного процесу, зокрема, залізничного транспорту в умовах сучасної України?

Темпи інноваційного оновлення відповідної галузі, економіки країни в цілому і суспільства мають чітко виражену залежність від рівня певних параметрів, які підлягають якісному і кількісному аналізу та притаманні конкретному суспільству. Передусім, це інноваційний потенціал, який характеризує граничні, максимальні можливості галузі з точки зору генерації і втілення інноваційних ідей. Він залежить від рівня розвитку науки у цій галузі, виробничих можливостей, доступності сировинних ресурсів, є характеристикою накопичених за минулі періоди інноваційних можливостей і ніколи не реалізується повністю. Реальні темпи впровадження інновацій, нажаль, нижчі від максимально можливих. В умовах сучасної економіки вони продиктовані раціональною моделлю поведінки суб’єктів економічної діяльності, які обирають деякі оптимальні для даних умов темпи інноваційного оновлення (з точки зору економічної вигоди або необхідності вирішення стратегічних задач).

Таким чином, з’являється можливість виділити параметр потреби в інноваціях для залізничної галузі, що залежить від ряду чинників об’єктивного і суб’єктивного характеру, які реалізуються за допомогою моделі раціональної поведінки суб’єктів цього сектору економіки. Кількісна оцінка даних параметрів є досить складною, але з якісної точки зору можна сказати, що інноваційність конкретної галузі прямо визначається співвідношенням її потреби в інноваціях та інноваційного потенціалу:

$$I_{\text{суп}} = \frac{\Pi_{\text{ін}}}{\text{ІІІ}}, \quad (1)$$

де $I_{\text{суп}}$ - інноваційність галузі;

$\Pi_{\text{ін}}$ - потреба галузі в інноваціях;

ІІІ - інноваційний потенціал галузі.

Такий підхід дозволяє вести мову про інноваційність, або ступінь використання інноваційного потенціалу, як про певний вимірюваний критерій, що характеризує галузь, яка нами розглядається.

Низька інноваційність означає, що інноваційний потенціал незатребуваний, галузь (або ж країна в цілому) не має потреби у розвитку і неминуче відстає від аналогічних галузей світу, які динамічно розвиваються. Один із наслідків такої ситуації – деградація інноваційного потенціалу. Подібні явища мали місце в нещодавній історії нашої країни (наприклад, якщо у 1990 р. кількість спеціалістів, які виконували науково-технічні роботи, становила 313,1 тис. осіб, то до сьогоднішнього часу вона скоротилась приблизно у 4 рази).

З іншого боку, надмірно високі значення критерію інноваційності – це також неефективно, оскільки свідчить про те, що покоління техніки змінюються, не встигаючи реалізувати закладеного в них потенціалу економічної віддачі. Дещо подібне простежується в ситуації, коли розгортаються своєрідні «перегони інновацій», коли впровадження інновацій слугує не лише для отримання додаткового прибутку – «технологічної квазіренти», скільки для забезпечення простого виживання в умовах конкурентної боротьби. Але існує область оптимальних значень критерію інноваційності, за яких розвиток галузі відбувається максимально ефективно і гармонічно. Мабуть, дії господарюючих суб’єктів у галузі відповідають моделі раціональної поведінки в конкретних рамкових умовах, і реальна

інноваційна активність цих підприємств, а отже і значення критерію «інноваційності», напряду залежать від даних рамкових умов. Якщо ж значення критерію «інноваційності» не досягають оптимального рівня, це однозначно свідчить, що створені рамкові умови є неоптимальними.

Чому ж гальмується інноваційний процес у залізничній галузі? Основними бар'єрами на шляху комерціалізації результатів наукових досліджень, і до яких схильний автор, були визнані такі:

- недостатня компетентність підприємств залізничної галузі як суб'єктів інноваційної діяльності;

- недостатнє фінансування інноваційної діяльності у залізничній галузі;
- недосконала нормативно-правова база інноваційної діяльності у всій країні;
- відсутність ефективної інноваційної інфраструктури залізничної галузі;
- неефективний інноваційний менеджмент у залізничній галузі.

На думку експертів, рекомендації щодо зменшення або усунення впливу бар'єрів з метою покращення зовнішнього по відношенню до інноваційних підприємств середовища умовно можна узагальнити у чотири групи: політичні, юридичні, економічні та соціальні.

Вважаємо, що причина криється не лише у руйнуванні інноваційного потенціалу в 1990-х рр., в недоліках структурної організації науки, в розриві міжфазних зв'язків інноваційного процесу або втраті кадрового потенціалу. Вона полягає у тому, що в сучасних умовах потреба суспільства в інноваціях пригнечена. Інноваційна модель вважається недостатньо важливою.

Також слід зазначити, що надії на автоматичну дію ринкових механізмів в інноваційній сфері досі не виправдовував себе в більшості тому, що зростаючий приватний капітал встановлював для себе антиінноваційні «рамкові умови».

Україна володіє досить потужним інноваційним потенціалом, що підтверджується технічними досягненнями минулого і сьогодення. Але помітно практично відстає за всіма показниками, які характеризують інноваційність економіки. І справа тут у тому, що реальний сектор економіки мало зацікавлений в інноваційних розробках. На думку експертів, рівень чутливості вітчизняної економіки до науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт становить лише 5%. Решта 95% результатів НДДКР є незатребуваними.

Залізнична галузь як один із базових секторів економіки переживає ті ж самі складності. При цьому не слід забувати, що підприємства залізничного транспорту, як і держава, які лише недавно оговтались від фінансової кризи 2008-2009 років, не встигнувши скористатись можливостями фінансування інноваційних програм, знову опинились у важкій фінансовій ситуації. Тому у цих підприємств залишилось одне прагнення – виживання.

Слід зазначити, що в даний час у залізничній галузі через низку причин різного характеру впроваджується лише частина наявних технологічних розробок. Здебільшого це пояснюють тим, що вітчизняні розробки «не доведені» і не можуть бути напряду впроваджені у діяльність. Проте «доведення» розробки досить дорого коштує, воно не може здійснюватись ініціативним порядком. Отже, і тут проблема приховується у низькій затребуваності інновацій.

Зокрема, «недоведенність» галузевих інновацій можна пояснити і недосконалою схемою фінансування. Сьогодні різні стадії інноваційного процесу фінансуються як би паралельно. Це означає, що суб'єкти інноваційної діяльності відповідають лише за «свою» частину роботи і в меншій мірі стурбовані просуванням інновації по інших стадіях інноваційного циклу. Між тим оптимальною слід визнати схему, коли фінансується саме кінцевий етап інноваційної розробки, який в свою чергу стає «замовником» для попередніх стадій. У цьому випадку забезпечується найбільш оптимальний режим взаємодії різних колективів при створенні і впровадженні інноваційного продукту.

Висновок. Отже, на сьогоднішній день найважливішим завданням є створення умов, за яких інновації будуть широко затребувані як у залізничній галузі, так і в економіці країни.

Дослідження показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг

Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для визначення виду пасажирського транспорту, який має найбільші переваги на ринку транспортних послуг, автором було запропоновано новий узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції (1), який на відміну від американського має додатково два показники інтенсивності $K_{шк}$, $K_{інв}$.

$$УПК = \sqrt[5]{K_{шк} \cdot K_{інв} \cdot K_p \cdot K_{др} \cdot K_{оп}}. \quad (1)$$

Показник інтенсивності конкуренції $K_{шк}$ враховує шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей. В основному цей показник знижує величину загального показника інтенсивності конкуренції автомобільного та авіаційного транспорту. Для визначення $K_{шк}$ запропонована формула (2):

$$K_{шк} = 1 - \frac{ШК}{100}, \quad (2)$$

де ШК – значення витрат на ліквідацію шкоди, яку завдає суспільству даний вид транспорту, у % від загальної шкоди. За попередніми розрахунками І. П. Корженевича [2] та дослідженням, що проведені автором [6], вони для України відповідно становлять для залізничного транспорту – 7 %, для автомобільного транспорту – 82 %.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{інв}$ враховує необхідність вкладання дотацій на підтримання діяльності та інвестицій на розвиток інфраструктури даного виду транспорту. Він належить до показників, який знижує загальний показник інтенсивності конкуренції транспорту, оскільки потребує коштів від Уряду або від місцевих органів влади і визначається за формулою (3):

$$K_{інв} = 1 - \frac{Інв^i}{Інв^3}, \quad (3)$$

де $Інв^i$ – дотації на підтримання діяльності та інвестиції на розвиток інфраструктури конкретного виду транспорту на прогностні роки, млрд грн, а $Інв^3$ – дотації на підтримання діяльності та інвестиції на розвиток інфраструктури усіх видів транспорту разом на прогностні роки, млрд грн.

Показник інтенсивності конкуренції K_p враховує рентабельність перевезень на ринку транспортних послуг. Цей показник підвищує конкуренцію будь-якого виду транспорту. Для його визначення автор пропонує формулу (4). Чим рентабельність вища, тим більша величина K_p .

$$K_p = P = \frac{\Pi}{B}, \quad (4)$$

де P – рентабельність будь-якого виду транспорту в частках, яка у свою чергу залежить від прибутку (Π) та витрат (B), які вимірюються у млн грн. Показник інтенсивності конкуренції $K_{др}$ враховує частку, яку на ринку займає даний вид транспорту. Він суттєво підвищує загальний показник інтенсивності конкуренції будь-якого виду транспорту. Для визначення цього показника запропонована формула (5):

$$K_{др} = \frac{\Pi\Pi^i}{\Pi\Pi^3}, \quad (5)$$

де $\Pi\Pi^i$ – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік даним видом транспорту, чол.;
 $\Pi\Pi^3$ – кількість пасажирів, перевезених за звітний рік усіма видами транспорту, чол.

Для визначення частки ринку окремого перевізника на певному напрямку або полігоні розраховується кількість перевезених пасажирів саме на цьому напрямку або полігоні. Для визначення частки ринку галузі в цілому ці показники розраховуються саме для цієї галузі та її конкурентів.

Показник інтенсивності конкуренції $K_{оп}$ враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку за останні 10 років. Для його визначення автор пропонує формулу (6):

$$K_{оп} = \frac{ПП_{к}^i - ПП_{п}^i}{ПП_{п}^i}, \quad (6)$$

де $ПП_{к}^i$ – кількість пасажирів, перевезених за перший рік десятирічного періоду даним видом транспорту, чол.; $ПП_{п}^i$ – кількість пасажирів, перевезених за десятий рік десятирічного періоду даним видом транспорту, чол.

Для правильного визначення величини узагальнюючого показника інтенсивності конкуренції для заданого напрямку або полігону слід усі показники розраховувати для даного конкретного полігону, а якщо УПК визначається для галузі в цілому, то відповідні показники слід розраховувати для всієї галузі.

Перед тим як конкретно обґрунтувати значення всіх показників інтенсивності конкуренції, які входять до формули (1), слід визначити питому вагу кожного з них (табл. 1). Для цього було запропоновано метод експертних оцінок. Експерти визначали питому вагу кожного з показників інтенсивності конкуренції окремо з позиції: пасажирів; перевізника пасажирів у дальньому та приміському сполученні; суспільства. Слід сказати, що погляди на процес розвитку пасажирських перевезень у дальньому, регіональному, приміському та місцевому сполученні у пасажирів, представників пасажирських компаній-операторів, Укрзалізниці, Уряду та місцевих органів влади зовсім різні, оскільки всі мають різні цілі. Але майже всі експерти заявили про необхідність виключення показника інтенсивності, який враховує рентабельність перевезень, оскільки він для значної кількості видів пасажирських перевезень має від'ємне значення. Це означає, що для Уряду та місцевих органів влади він не становить значного інтересу. У той же час для них суттєве значення має складова рентабельності, яка залежить від соціальної спрямованості тарифів. Тому було запропоновано замість K_p включити величину K_{cc} – показник інтенсивності конкуренції, що враховує соціальну спрямованість даного виду транспорту. Показник K_{cc} визначається тільки для соціально спрямованих перевезень як співвідношення середньозваженої ціни $TAR^{сзв}$ на перевезення різними видами транспорту до середньої ціни перевезень даним видом транспорту TAR^i на заданому полігоні за формулою (7):

$$K_{cc} = \frac{TAR^{сзв}}{TAR^i}, \quad (7)$$

Для перевезень, які не належать до соціально спрямованих, K_{cc} приймається рівним – 0,1. Крім того, експерти одностайно запропонували виключити з узагальнюючого показника УПК показник інтенсивності конкуренції $K_{оп}$, що враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку за останні 10 років, оскільки цей показник в умовах нестабільної економіки та перманентних криз в останні роки не відображає реальний стан транспортного ринку.

Після того як було враховано пропозиції експертів і визначено питому вагу кожного з показників інтенсивності конкуренції, можна розрахувати реальний узагальнюючий показник інтенсивності конкуренції за допомогою формули (8). Вид транспорту, який має найбільше значення показника УПК, має найбільші переваги на ринку транспортних послуг.

$$УПК = \sqrt[4]{(j_{шк} K_{шк}) \cdot (j_{инв} K_{инв}) \cdot (j_{cc} K_{cc}) \cdot (j_{др} K_{др})}, \quad (8)$$

де $j_{шк}$, $j_{инв}$, j_{cc} , $j_{др}$ – питома вага кожного показника інтенсивності конкуренції.

Удосконалення державного регулювання тарифів на залізничні перевезення

Чернова Н. С., ДІТ, м. Дніпропетровськ

За роки незалежності України участь держави в економічних процесах дуже мало змінилися. Цілком зрозуміло, що економічна модель, яка досі існувала в Україні, себе вичерпала і нездатна забезпечити стає економічне зростання.

Ефективне державне управління економічними процесами є особливо важливим у кризових ситуаціях, при проведенні економічних реформ. Водночас, розвиток ринкової економіки вимагає зменшення використання адміністративних методів управління в економічній сфері на користь економічних. Звичайно, оптимальне співвідношення державного управління і саморегулюючих ринкових механізмів складається поступово, шляхом поетапних реформ.

Однією із сфер, в яких на сьогодні не можна відмовитися від державного втручання, є державне регулювання цін (тарифів) на продукцію (послуги) природних монополій. Зокрема, йдеться про державне регулювання тарифів на залізничні перевезення.

Останнім часом увага багатьох заінтересованих осіб і спостерігачів була прикута до питання про підвищення тарифів на залізничні перевезення. Тарифна система, що існує на сьогодні у сфері залізничних перевезень, недосконала. Але є дві групи причин, які зумовлюють її неефективність. Перша пов'язана з недосконалістю формування тарифів. Друга з порядком витрачання надходжень від перевезень. Тобто, тарифна система буде ефективною, якщо правильно сформувати тарифи і ефективно витратити кошти, які платять споживачі послуг залізниць. В іншому випадку, саме по собі підвищення тарифів не принесе бажаних результатів.

Оптимального державного регулювання тарифів не можна досягти без вирішення добре відомої проблеми пільг. Звичайно, держава не може повністю відмовитися від надання пільг. Але пільги мають бути економічно і соціально обґрунтованими, з визначенням джерел відшкодування і закладенням у відповідні бюджети коштів на компенсацію збитків Укрзалізниці від їх надання.

Особливо гостро проблема пільг стоїть у сфері пасажирських перевезень. У даний час існує більше 50 видів пільг на проїзд у пасажирському залізничному транспорті.

Пільги на проїзд пасажирів у залізничному транспорті далекого слідування повинні компенсуватися з державного бюджету, у приміському сполученні – з місцевих бюджетів.

Найгірша ситуація склалася у приміському сполученні, де питома вага безкоштовних перевезень становить 83 %, збитки від яких з місцевих бюджетів практично не компенсуються.

Таким чином, іншою групою причин неефективності тарифної політики є неефективність самої галузі і державного управління нею. Сама по собі наявність перехресного субсидування свідчить про застосування адміністративних методів перерозподілу фінансових потоків. Отже, реформування вимагає не просто тарифна система. Зробити її ефективною можна тільки внаслідок поступової структурної реформи залізничного транспорту і формування оптимального державного регулювання у цій сфері. Це підтверджується світовим досвідом.

Існуюча тарифна система недосконала і вимагає реформування. Причинами неефективності державного регулювання тарифів на залізничні перевезення є, з одного боку недосконале формування тарифів, з другого - порядок витрачання надходжень від перевезень. Для удосконалення державного регулювання тарифів на залізничні перевезення потрібно: виробити науково обґрунтований механізм встановлення тарифів; віднайти джерела і шляхи компенсації збитків від надання пільг на залізничні перевезення; реформування тарифної системи проводити у комплексі із структурною реформою залізничного транспорту.

Секція 3

Структурна реформа
на залізничному транспорті

Концептуальный подход к реформированию деповской базы для ремонта грузовых вагонов в современных рыночных условиях

Булгакова Ю. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В условиях современного рынка для деповской базы по ремонту грузовых вагонов актуален вопрос оптимизации расходов на ее содержание и эксплуатацию путем проведения реформирования за счет:

1. специализации, концентрации отдельных видов ремонта, возможности осуществления реконструкции вагонных депо и оптимизации их мощностей;
2. построения новой организационной структуры управления ремонтной базой.

Для решения поставленной задачи необходимо оценить существующую мощность каждого депо и расходы на их реконструкцию. С этой целью для каждого вагонного депо рассчитывается новая рациональная мощность в приведенных вагонах в зависимости от параметров вагонсборочного цеха, специализации депо на ремонте одного или двух типов вагонов, организации поточного метода ремонта.

Далее определяется дополнительная мощность соответствующих депо и рассчитываются капитальные расходы на его перестройку в зависимости от объемов реконструкции. Рассчитанная максимальная мощность ремонтной базы сравнивается с перспективным количеством грузовых вагонов всех типов, которые нуждаются в деповском ремонте на протяжении расчетного периода. Исследования автора показали, что существующая мощность вагоноремонтной базы Украины значительно превышает годовую потребность в ремонте вагонов. С помощью «Методики распределения объектов ремонта грузовых вагонов по отдельным депо...» [1] решается оптимизационная задача, которая определяет рациональную комбинацию депо, обеспечивающую выполнение заказа на ремонт вагонов при минимальных модифицированных приведенных затратах.

Бесперспективные с экономической точки зрения вагонные депо (устаревшие параметры вагонсборочного цеха, значительные расходы на реконструкцию и т. п.), необходимо ликвидировать или сменить их специализацию на другой вид деятельности. Остальными депо, которые вошли в опорный план реформирования, можно распорядиться по нескольким вариантам. Ту часть депо, которая способна выполнить необходимый объем ремонтных работ при минимальных расходах, целесообразно оставить в составе ПАО «УЗ» (рис. 1). Они, как непрофильный актив, должны быть переданы в состав вагоноремонтных заводов (Дарницкий и Стрийский) и Украинских государственных центров («Укрспецвагон», «Укррефтранс», «Лиски»).

Вторую часть необходимо выделить в отдельную частную структуру, которая бы на условиях договора аутсорсинга выполняла ремонт подвижного состава для компаний-операторов по перевозке грузов в собственных вагонах, других предприятий какой-либо деятельности. У каждого предложенного варианта есть общий существенный недостаток – увольнение персонала. Большинство грузовых вагонных депо в тех городах, где они расположены, являются основным местом трудоустройства населения. Продажа или закрытие депо приведет к негативному социальному эффекту.

Включение вагоноремонтных депо в состав перечисленных предприятий способствует формированию конкурентной среды, что должно положительно повлиять на деятельность вагоноремонтной базы, а именно: повысить качество и сократить себестоимость деповского ремонта. Выделение депо как непрофильного актива обеспечит получение доходов от реализации активов, снижение расходов на их содержание, мобилизацию ресурсов для основной деятельности железнодорожного транспорта, повышение конкурентоспособности и привлечение инвестиций.

Если депо будут переданы в частные структуры, доходов ПАО «УЗ» получать не будет, но и расходы на содержание сократятся. Продажа лишнего депо принесет доход Фонду государственного имущества, но не железнодорожному транспорту.

Сохранение рабочих мест наиболее вероятно в случае смены специализации депо на другой вид деятельности, но это достаточно трудно гарантировать. Учитывая все недостатки и преимущества предложенных вариантов, автором создана рациональная модель реформирования ремонтной базы для грузовых вагонов (рис. 1).

Суть данной модели состоит в том, что на рынке ремонтных услуг одновременно будут функционировать вагонные депо, которые останутся в составе ПАО «УЗ» и частных компаний-операторов, занимающихся ремонтом собственного подвижного состава и вагонов ПАО «УЗ» по договору аутсорсинга.

Если у частных компаний-операторов будет дополнительная потребность в ремонте подвижного состава, у них есть возможность обратиться за услугами к вагонным депо ПАО «УЗ» или других частных компаний.



Рис. 1. Модель реформирования ремонтной базы для грузовых вагонов

Таким образом, автором был усовершенствован концептуальный подход к реформированию ремонтной базы для грузовых вагонов в условиях современного рынка, который, в отличие от существующего подхода, позволяет сократить расходы на ее эксплуатацию за счет оптимизации мощностей части перспективных депо, остающихся в составе ПАО УЗ, выделения другой части депо в отдельную частную структуру для выполнения ремонта подвижного состава ПАО «УЗ» на условиях договора аутсорсинга, ликвидации или смены специализации третьей части депо, состояние которых с экономической точки зрения не соответствует рыночным условиям.

Литература

1. Методика розподілу програми ремонту вантажних вагонів по окремих депо в умовах реформування залізничної галузі / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Ю. В. Булгакова / Збірник наукових праць КНАУ «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»;– К.: Вид-во КНАУ, 2011.

Тенденції інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі України

Глушенко Т. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Залізничний транспорт, як основа транспортної системи України, забезпечує життєдіяльність всіх галузей економіки. На сучасному етапі розвитку залізничного транспорту все більш актуально постає питання необхідності залучення нових підходів та методів регулювання галузевих економічних процесів. Конкурентна боротьба в транспортному секторі економіки, реформування залізничного транспорту обумовлюють необхідність пошуку та впровадження інноваційних технологій.

Вивчення останніх досліджень з проблем інноваційного розвитку залізничної галузі таких провідних українських вчених, як Дикань В. Л., Ейтутіс Е. Г. та ін., дозволило дійти висновку, що такій формі інноваційного розвитку, як аутсорсинг, приділено недостатньо уваги. Дослідженням використання механізмів аутсорсинга на залізничному транспорті займались переважно російські вчені, такі як Лапідус Б. М., Полянський Ю. А., Журавльова Н. та ін.

Стан залізничного транспорту України на сьогоднішній день характеризується низьким рівнем інноваційного розвитку. З одного боку, відсутність взаємозв'язку між наукою та виробництвом в результаті чого наукові розробки, дослідження та винаходи не знаходять свого застосування в виробництві. З іншого боку відсутність державної підтримки закінчених наукових досліджень і як наслідок - цілий комплекс проблем, які стримують діяльність щодо забезпечення умов ефективного відтворення, розвитку та використання науково-технічного потенціалу країни, та підлягають негайному вирішенню з метою забезпечення випуску конкурентоспроможної продукції та реалізації транзитного потенціалу України.

Інноваційна діяльність на залізничному транспорті – це комплексний процес виробництва нових чи удосконалених наявних транспортних послуг на основі розробки, впровадження прогресивних техніко-економічних і управлінських рішень. Цей процес охоплює етапи життєвого циклу товарів, послуг від зародження ідеї до впровадження інновацій у виробництво. Тому, серед пріоритетних напрямів інноваційного розвитку залізничної галузі України можна виділити транспортну логістику, управління процесами перевезень, будівництво сучасних об'єктів інфраструктури, вдосконалення системи управління якістю перевезень. На першочергову увагу заслуговує розвиток високошвидкісного і швидкісного руху, який повинен стати каталізатором застосування принципово нових технологій і технічних рішень.

В контексті спільних проблем залізниць країн світу, для України буде доречним досвід використання інноваційних технологій науково-технічного розвитку залізничного транспорту Російської Федерації. Даний досвід свідчить, що ефективною формою інноваційного розвитку є впровадження аутсорсингу, тобто передання окремих функцій, технологічних операцій або бізнес-процесів зовнішнім виконавцям. Але навіть позитивний досвід зарубіжних країн має бути розглянутий в контексті особливості розвитку залізничної галузі України. Отже, в умовах реформування галузі на теперішній час можливим є лише переведення на аутсорсинг окремих технологічних процесів і функцій. Підкреслимо, що віддавати має сенс тільки ті функції, з якими аутсорсери справляться краще, ніж безпосередньо підприємства галузі.

Отже, в умовах сьогодення важливого значення набуває активізація інноваційної діяльності залізничної галузі, особливо такий напрямок розвитку як аутсорсинг. Нововведення стають необхідною умовою існування залізничних підприємств на ринку товарів та послуг, забезпечують його конкурентоспроможність.

Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури

Дикань В. В., УкрДАЗТ, м. Харків

Одна з найважливіших проблем залізничної галузі сьогодні – скорочення обсягів транзитних перевезень територією України. Загальне зниження транзитного потоку вантажів у 2012 році до показника 2011 року склало 9,11 млн тонн (17,9%). Основне зменшення транзиту відбулося у напрямку морських торговельних портів України. Найбільшою перешкодою для вантажовласника є грошові витрати через непродуктивні затримки транзитного вантажу при проходженні митного та інших видів державного контролю. Також серед причин скорочення транзитних потоків слід виділити розвиток транспортної інфраструктури країн-конкурентів, світову економічну кризу в сегменті чорної металургії, протекціоністську політику Російської Федерації, пов'язану з завантаженням своїх портів, наданням пріоритетів членам Митного Союзу Росії, Білорусі та Казахстану.

При розвитку транспортного комплексу необхідно враховувати стан і можливості економіки, а також кращу світову практику розвитку транспортно-логістичних систем. Світовий досвід показує, що динамічне зростання економіки приводить до значного зростання обсягів руху товару і, відповідно, вантажних потоків як внутрішніх, так і міжнародних, у тому числі транзитних. Але в умовах недостатньої розвинутої транспортної і логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижується.

Отже існує висока актуальність вирішення завдань, направлених на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема формування системи регіональних транспортно-логістичних центрів, як невід'ємної і ключової складової, яка забезпечує підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу.

В світовій економічній системі логістика, як найефективніший, ринково-орієнтований спосіб планування, формування і розвитку товароматеріальних і супутніх їм потоків з якнайменшими витратами у всьому логістичному ланцюзі, міцно завоювала свої позиції. Найважливішим чинником економічного зростання стає формування інтегрованих логістичних систем, що охоплюють як окремі сфери підприємництва, так і цілі регіони і країни.

Мультимодальні транспортно-логістичні центри (МТЛЦ) є основними функціональними елементами регіональних і міжнародних транспортно-логістичних систем, що забезпечують скоординовану взаємодію учасників обслуговування товароматеріальних потоків, що розглядаються як стратегічні точки зростання економіки

Світовий досвід свідчить про те, що найпрогресивнішою формою співпраці компаній, що входять до складу організаційної структури МТЛЦ, і встановлення між ними партнерських взаємовигідних відносин є корпоративні структури, побудовані на комерційній основі по типу холдингу.

Проблеми адаптації підприємств залізничного транспорту до умов сьогодення

Диколенко О. Г., Громова О. В., УкрДАЗТ, м. Харків

З усіх видів транспорту на сьогоднішній день найбільш перспективним виступає залізничний транспорт, який є основною складовою транспортної системи та базовою галуззю економіки країни. Сьогодні залізничний транспорт України включає розгалужену мережу залізничних доріг, розвинену інфраструктуру і значну кількість рухомого складу. Підприємства залізничного транспорту відіграють важливу роль у переміщенні вантажів та пасажирів. Однак на ряду зі значущістю галузі для транспортної системи України, вона має безліч проблем. Так, основні фонди залізниць значно зношені. Експлуатація фізично застарілого рухомого складу призвела до підвищення вартості ремонтних робіт і зниження якості та безпеки перевезень.

Слід зазначити, що рухомий склад, який функціонує на залізницях України, не лише зношений, а й морально застарілий. Пасажирські і вантажні вагони та локомотиви не відповідають технічним вимогам сьогодення, тому вони потребують не лише модернізації, а й заміни на більш досконалі та сучасні.

Виходячи з того, що залізничний транспорт є досить фондомістким, він вимагає значної кількості довгострокових інвестицій. Виходячи з того, що власні ресурси залізниць невпинно знижуються, а можливості держави обмежені, підприємствам залізничного транспорту необхідно шукати додаткові джерела фінансування інвестицій. Найбільш перспективними джерелами інвестиційних впливів у галузь можуть бути кошти вітчизняних та іноземних інвесторів.

Проте, щоб активізувати інвестиційні процеси у галузі, необхідно вирішити низку серйозних проблем, які з часом не лише не вирішуються, але й ускладнюються. Найосновнішими з них є неринковий характер функціонування підприємств залізничного транспорту, недосконала структура та система управління галуззю.

Міжнародним співтовариством Україну признано країною з ринковою економікою, проте у цьому середовищі на її залізницях, як і раніше, відсутні умови для розвитку ринкових відносин – конкуренція та прозорість на ринку перевезень. В результаті не вдається забезпечити достатній рівень інвестицій у галузь, без чого неможливий її подальший розвиток.

Отже, ситуація, яка склалася на залізничному транспорті, диктує необхідність прийняття конкретних кроків щодо адаптації галузі до сучасних ринкових умов. У наш час вихід підприємства з кризового стану відбувається внаслідок проведення його реструктуризації (реформування). Причому спочатку діяти доводиться в несприятливому зовнішньому середовищі, докладаючи інерцію й відвертий супротив. Як відомо, підприємницька діяльність – це діяльність ініціативна, інноваційна й у певній мірі ризикована, у якій підприємство робить нестандартні кроки, змінює використання своїх ресурсів, засвоює нові ніші ринку, проводить диверсифікацію виробництва й капіталу.

Сьогодні виділяють два основних види адаптації підприємств – це пасивна та активна адаптація.

Пасивну адаптацію характеризують такі заходи, як:

- скорочення витрат та споживання ресурсів шляхом згортання виробництва та підтримання його на низькому рівні;
- зниження технологічного рівня виробництва внаслідок примітивності готової продукції;
- скорочення працюючих, і зарплати, застосування системи прихованого безробіття;
- орієнтація отримання субсидій і дотацій, висновки невігідних і стратегічно невиправданих договорів із іноземними партнерами.

Активна адаптація супроводжується такими діями:

- пошуку нових ринкових ніш, відновлення асортименту продукції, активна маркетингова діяльність;
- зниження витрат за матеріали, комплектуючі вироби і енергоносії шляхом ретельного обліку витрачених ресурсів;
- підвищення відповідальності працівників;
- впровадження раціональних технологій та зниження відходів;
- продаж зайвого устаткування, здача майна у найом;
- проведення робіт зі скорочення дебіторської та кредиторської заборгованості;
- пошук нових способів зовнішнього взаємодії, налагодження партнерських відносин із постачальниками сировини й матеріалів, споживачами продукції;
- скорочення витрат на управління шляхом впровадження прогресивних організаційних структур та інформаційних технологій.

Для успішної адаптації організація повинна аналізувати досвід інших країн, які пройшли цей шлях та брати на озброєння всі позитивні зміни та досягнення.

Таким чином, для відповідності залізничного транспорту України вимогам сьогодення, на нашу думку, необхідно взяти курс на активну адаптацію та проводити активні заходи по підвищенню кваліфікації робітників залізниць, впровадженню новітніх технологій та пошуку нових партнерів у зовнішньому середовищі.

Основні напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування

Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ, м. Львів

Основним напрямом економічного розвитку України на перспективу повинен стати інноваційний тип відтворення. Структурна перебудова економіки висунула нові вимоги до якісних параметрів перевізного процесу та організації роботи транспорту в умовах реформування залізниць, що обумовлено значенням інноваційного процесу у вдосконаленні роботи залізничного транспорту та економічному оздоровленні галузі. Україна задекларувала новий етап розвитку – створення основ інноваційної економіки, пошуку основних напрямків технологічних проривів, адже сфера інновацій сьогодні є сферою формування конкурентних переваг будь-якої національної економіки. Незважаючи на те, що Україна має достатньо високі конкурентні позиції в глобальному масштабі, найбільш слабкою ланкою в числі факторів, що забезпечують конкурентоспроможність країни, залишаються інновації, оскільки частка витрат на виконання досліджень і розробок у ВВП у 2011 році в Україні становило лише 0,8 %, в Росії – 1, 2 %, Франції – 2,26 %.

Завдання підвищення конкурентоспроможності національної економіки, вимагають великих зусиль, щоб адаптувати свій інноваційний потенціал до вирішення цих проблем. В останні роки здійснюються важливі зміни в інноваційній сфері, робляться кроки по зміцненню наукового та освітнього потенціалу, йде пошук заходів стимулювання технологічного несировинного забезпечення. Радикальні економічні перетворення на залізничному транспорті, спрямовані на становлення і розвиток ринкових механізмів, вимагають запровадження нової концепції його розвитку. У зв'язку з цим виникає потреба в розробці нової системи поглядів на управління залізничним комплексом. Залізничний транспорт є однією з галузей транспортного комплексу, який здійснює 55 % вантажообороту, 38% пасажирообороту, а в структурі експорту, імпорту і транзиту – 43 %. В даний час посилюється взаємозв'язок залізничного транспорту з розвитком інших галузей національної економіки, які визначають напрямів його розвитку, обсяги та якість перевезень. Все це ставить більш високі вимоги до діяльності підприємств залізничного транспорту.

Створення економіки інноваційного типу пов'язано з розвитком науково-технологічної сфери, широкої державної підтримки розвитку науки і освіти, впровадження науково-технічних результатів, формування сучасного інноваційного простору та інноваційно-орієнтованих інститутів. Інноваційна діяльність стає фактором, що забезпечує економічне зростання. Ряд практичних завдань з переходу до інноваційної економіки представлена в програмі реформування та подальшого розвитку транспорту. У той же час, близько 40 % підприємств залізничного транспорту є збитковими, оскільки використовуються морально застарілі моделі вагонів, колійної техніки, зношені колії, застарілі технології ремонту й утримання основних виробничих засобів. Існуючий парк не задовольняє зростаючі потреби вітчизняної економіки, постійно відчувається брак вагонів для перевезення вантажів, що посилює значенням інноваційного процесу у вдосконаленні роботи залізничного транспорту та економічному оздоровленні галузі. Зменшення обсягів перевезень, а, отже, і доходів призвів до ускладнення фінансового становища галузі. Зниження витрат стає пріоритетним напрямком економічної роботи залізниць. Важливо домагатися максимальної віддачі від коштів, вкладених в інноваційні проекти, що в свою чергу, вимагає процедури відбору інноваційних ідей, оцінки ефективності проектів, контролю за ходом їх реалізації, обліку фактично отриманого ефекту. В даний час актуальна проблема розробки нової стратегії і моделі державного регулювання залізничного транспорту, використовуючи переваги державно-приватного партнерства.

Підвищення ефективності інвестиційно-інноваційної діяльності як передумова сталого розвитку залізничного транспорту України

Лакуста Г. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Довгострокова державна стратегія соціально-економічного розвитку країни передбачає рішення такої кардинальної задачі, як прискорення темпів економічного зростання за допомогою переходу української економіки від експортно-сировинного до інвестиційно-інноваційного типу розвитку. Саме інвестиційно-інноваційна діяльність, як найбільш перспективний вигляд змін, який вносить найбільший вклад до підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, може служити базисним чинником розвитку.

При інтенсивній трансформації інвестиційно-інноваційної діяльності у визначальний чинник стійкого розвитку ефективним засобом підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту є використання інвестиційно-інноваційного потенціалу. Стійкий розвиток залізничного транспорту забезпечується можливостями акумуляції ресурсів в інвестиційно-інноваційній сфері, їх раціональним використанням в рамках вибраних пріоритетів, тобто підвищенням інвестиційно-інноваційного потенціалу. Сучасна модель стійкого розвитку залізничного транспорту передбачає системну інтеграцію науково-технічної сфери в процесі економічного і соціального розвитку. В той же час процес підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу українських залізниць, що розглядається як необхідна передумова стійкого розвитку, натрапляє на відсутність формалізованого апарату ухвалення ефективних рішень інвестиційно-інноваційного характеру і оцінки їх наслідків. Вказані обставини зумовлюють важливість подальшого теоретичного осмислення закономірностей стійкого розвитку залізниць України; необхідність систематизації і вдосконалення теоретичного апарату формування і використання інвестиційно-інноваційного потенціалу; розробки концепції стійкого розвитку залізничного транспорту на основі підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу.

Запропонована концептуальна модель дослідження взаємозв'язку і впливу зростання інвестиційно-інноваційного потенціалу на стійкий розвиток залізниць України рис. 1.



Рис. 1. Концептуальна модель дослідження взаємозв'язку і впливу зростання інвестиційно-інноваційного потенціалу на стійкий розвиток залізничного транспорту України

Використання системного підходу до управління нерухомістю залізничного транспорту

Масалигіна В. В., Крихтіна Н. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Реформування залізничного транспорту, поява незалежних перевізників, розвиток ринку нерухомості, який надає певні можливості розвитку бізнесу та інвестування в об'єкти залізничного транспорту, породжують необхідність вирішення питань управління нерухомістю галузі, її ефективним використанням. Тобто, за сучасних умов, є актуальним розробка теоретико-методичних підходів до утворення ефективної системи управління об'єктами нерухомості залізничного транспорту.

Слід зазначити, що під управлінням нерухомістю будемо розуміти процес цілеспрямованих дій на об'єкт нерухомого майна з метою планування, організації, координації, обліку та контролю робіт з його утримання та розвитку, активізації діяльності виконавців для досягнення та підтримки найбільш ефективного використання об'єкта в інтересах його власника.

При цьому відзначимо, що ефективне управління нерухомим майном означає якісні зміни та оновлення системи управлінської діяльності, підвищення ефективності її функціонування на основі удосконалення технології, організації, стратегії та тактики управління, програм управління майном і покращення якості транспортного виробництва та надання послуг з перевезень вантажів та пасажирів. Підвищення ефективності управління нерухомістю дозволяє отримувати найбільшу користь від використання кожного об'єкта нерухомості.

Залізнична галузь відрізняється від інших галузей тим, що її нерухомість має спеціалізований характер. Перш за все залізнична нерухомість відсутня в ринковому обороті, або з нею можливо здійснювати одноразові угоди. Інша частина об'єктів нерухомості характеризується технічними особливостями, деякі об'єкти відносяться до мобілізаційних запасів, у відношенні інших діє заборона на приватизацію, антимонопольне законодавство й при визначенні прибутковості їхнього функціонування потребує використання державного регулювання тарифів. Саме ці особливості галузевої нерухомості треба враховувати при розробці методики визначення ефективності управління нею.

Взагалі можна виділити три стадії забезпечення системного підходу до управління нерухомістю.

Перша стадія – аналіз існуючого нерухомого майна. На цій стадії здійснюється аналіз наявних об'єктів нерухомості, оцінка їх ринкового стану та тенденцій розвитку. Передбачається виконання низки експертиз, пов'язаних з:

- визначенням місця розміщення, функціонального призначення об'єкта нерухомості;
- аналізом технічного та фінансово-економічного стану об'єкта нерухомості;
- правовою експертизою стану об'єкта нерухомості;
- управлінською експертизою об'єкта нерухомості, яка має дві складові – відповідність стратегії управління цілям власника та відповідність стратегії управління управлінським ресурсам, що є в наявності.

Після визначення цілей необхідно провести співставлення різних варіантів стратегії управління об'єктом нерухомості. Якщо цілі власника будуть передбачати обмеження використання об'єкта нерухомості, то, по-перше, здійснюється відбір варіантів, які відповідають цілям власника, а по-друге, співставляються інші стратегії за операційною та комерційною ефективністю. Результатом співставлення є відбір найкращого варіанта, який відповідає цілям власника.

Друга стадія – планування процесу управління нерухомістю. На ній визначається загальна стратегія формування та управління портфелем нерухомості, плануються процеси розвитку об'єктів нерухомості у відповідності до кожного етапу життєвого циклу. Такі плани складаються як для портфеля нерухомості в цілому, так і для конкретного об'єкта, що належить до портфеля. При цьому для кожного об'єкта складається програма управління

нерухомістю, яка являє собою бізнес-план діяльності керуючої об'єктом нерухомості компанії. В ньому надаються обґрунтування найбільш ефективного варіанта використання об'єкта, варіанти можливих форм взаємодії власника нерухомого майна з керуючим нерухомістю, а також альтернативні схеми управління об'єктом нерухомості.

Третя стадія – реалізація та оцінка процесів управління нерухомим майном у відповідності до затверджених на попередній стадії стратегії управління нерухомістю в цілому та програмою управління окремим об'єктом. Саме інтегрованість всього управління стає головною рисою управління нерухомістю – визначення стратегічних цілей управління стає основою для розробки стратегії управління портфелем нерухомого майна, а далі і програми управління конкретним об'єктом, яка базується на принциповій схемі управління нерухомим майном. Така схема відображає взаємозв'язок головних учасників управління - власника та керуючого нерухомістю та передбачає розробку декількох альтернативних стратегій управління.

Використання наведеного вище системного підходу до управління нерухомістю, який передбачає вибір раціонального варіанта взаємодії власника майна та керуючого ним, при проведенні реформування залізничного транспорту, дозволить підвищити ефективність управління не тільки майном, а й в цілому управлінської діяльності в галузі.

Функціонування підприємств колійної інфраструктури в умовах гармонізації організаційно-економічної механізми господарювання

Мищенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розвиток техніко-економічного потенціалу підприємств колійної інфраструктури за напрямками міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України до рівня міжнародних вимог, перш за все Європейського транспортного законодавства, за даними всебічного логістичного аналізу, виконаного автором, дозволяють суттєво збільшити обсяг експортно-імпоротно-транзитних перевезень, що є неодмінною умовою реалізації стратегії соціально-економічного розвитку національної економіки України.

Основним видом транспорту, що забезпечує зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України є залізничний транспорт, з питомою вагою 40,63 % (експорт – 54,78 %, транзит – 32,18 %, імпорт - 30,98 %).

Визначаючи роль залізничного транспорту та транспортної системи у стратегії соціально-економічного розвитку національної економіки та її окремих сфер і галузей, з урахуванням перспектив розвитку зовнішньоекономічних відносин за умов реалізації конкурентної політики в сфері транспорту, Розпорядженням Кабінету Міністрів України N 2174-р від 20 жовтня 2010 р. схвалена «Транспортна стратегія України на період до 2020 року» (далі - Стратегія).

З метою задоволення потреб національної економіки і населення у перевезеннях, удосконалення системи управління залізничним транспортом, прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимального використання транзитного потенціалу держави, були розроблені та запропоновані основні принципи та напрями реалізації Стратегії. Вони полягають у інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем шляхом забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг та гармонізації вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС.

Однак, на шляху до одержання переваг, які розкриває європейський досвід реформування, стоїть проблема корінних розбіжностей в організаційно-економічному контексті між підприємствами Укрзалізниці й залізничними транспортними системами Європи.

По-перше, українські залізниці не так гостро конкурують з автомобільним транспортом. Директиви ЄС-27 ставлять основною метою реформування - збільшення частки залізниць у загальному обсязі вантажних перевезень. По-друге, обсяги перевезень вантажів українськими залізницями значно перевищують пасажирські перевезення, також середня дальність перевезень вантажів вище.

По-третє, з огляду на історично сформовані інтеграційні процеси шести залізниць України, відсутня ще одна, характерна для залізниць ЄС-27 проблем - взаємодія залізниць окремих країн - європейських членів.

На ефективність функціонування вітчизняного залізничного транспорту істотний вплив зробила затяжна економічна криза. Багато вантажоутворюючих підприємств значно скоротили випуск продукції, як наслідок - знизився вантажообіг залізничного транспорту. На зниження обсягу пасажирських перевезень вплинуло зростання вартості проїзду у зв'язку з необхідністю компенсації зростаючих збитків пасажирського господарства.

Жодна з цих проблем не є домінуючою для залізниць країн європейського співтовариства.

Але, незважаючи на зниження обсягу вантажо- і пасажирських перевезень, вантажообіг Укрзалізниці набагато вище даного показника для залізниць країн ЄС – 27.

Відзначені розбіжності показують, що директиви ЄС-27, розроблені з урахуванням специфіки економічної кон'юнктури європейських держав, при накладенні їх на вітчизняну соціально-економічну формацію можуть не дати однозначно позитивного результату.

Однією із проблемних зон при адаптації директив ЄС-27 є ключовий принцип Директиви 91/440 - доступ третіх осіб до інфраструктури. Ґрунтуючись на цьому принципі, необхідно розробити законодавчий інструмент, результатом реалізації якого буде зародження й розвиток внутрішньогалузевої конкуренції в галузі, де не вистачає коштів на процеси простого відтворення, а не тільки на боротьбу з міжгалузевою конкуренцією. Тут може виникнути питання про доцільність застосування принципу, що веде до виснаження, а не нагромадження виробничих ресурсів підприємств колійної інфраструктури.

Метою Європейського Союзу було створення загальної європейської транспортної політики, щоб гармонізувати залізничні перевезення усередині Євросоюзу.

Всі ці елементи повинні бути включені в обов'язковий загальний залізничний транспортний політиці, щоб досягти довгострокової гармонізації й створити справжній транспортний простір.

Директиви Європейського союзу являють собою засоби розробки політики в області залізничного транспорту в масштабі Європи. Принципи, що виходять з них, підходять не тільки для держав Європейського союзу, але й для інших країн миру. Однак залізниці України повинні самі розробити принципи або адаптувати існуючі до своїх політичних і економічних особливостей формації.

Транспортна політика України спрямована на: затвердження загальних стандартів і розвитку залізниць з метою забезпечення міжнародних перевезень; розвиток мультимодальних перевезень за допомогою вивчення потенційного ринку, а також огляду автомобільної, залізничної й портової інфраструктури країн; подальші дослідження з регулювання торгово-транспортних міжнародних відносин.

Дані про обсяги перевезень у сукупності з показниками технічної оснащеності підприємств колійної інфраструктури напрямків міжнародних перевезень повинні послужити підставою для вибору пріоритетів при розробці заходів спільної інвестиційної діяльності країн - учасників міжнародних перевезень.

Таким чином, підвищення ефективності інтеграційних процесів України в європейську транспортну систему укладається в реалізації наступних принципів: пріоритетний статус міжнародним транзитним перевезенням; формування й пропуск, якщо буде потреба, поїздів неповної ваги або складу; відтворення об'єктів колійної інфраструктури із приведенням до національних і міжнародних вимог тощо.

Поступовий перехід на європейські стандарти якості перевезень, швидкості, повинен мати пріоритетне значення в реалізації стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України.

Необхідно відзначити, що тільки вибір певної моделі поділу автоматично не вирішує проблем галузі. Найважливішими проблемами залишаються формування умов входу на транспортний ринок нових учасників, створення конкуренції, а також залучення інвестицій у галузь.

Привабливими є моделі повної або часткової інтеграції. Дані моделі допомагають краще розкрити потенціал галузі, оскільки інтеграція суб'єктів перевізної діяльності й підприємств колійної інфраструктури дозволяє одержати комплексний (синергетичний) ефект як у сфері залізничного транспорту, так і в зовнішній транспортній сфері.

Формування кадрової політики Укрзалізниці на основі Стратегії державної кадрової політики України

Назаренко І. Л., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах реформування залізничної галузі особливої актуальності набуває формування науково обґрунтованої і ефективної кадрової політики. Як зауважують вчені, кадрова політика у певній галузі народного господарства – це похідна державної кадрової політики, одна з її складових. Властиві державній кадровій політиці сутнісні риси, головні цілі, завдання, зміст, а також потреби і можливості галузі повинні бути визначальними для формування і реалізації галузевої кадрової політики.

Стратегія державної кадрової політики на 2012-2020 роки, схвалена Указом Президента України від 1 лютого 2012 року № 45/2012, визначає мету, основні цілі, першочергові завдання, на реалізацію яких має бути спрямована державна кадрова політика. Її мета – забезпечення всіх сфер життєдіяльності держави кваліфікованими кадрами, необхідними для реалізації національних інтересів у контексті розвитку України як демократичної, соціальної держави з розвинутою ринковою економікою. Основні цілі державної кадрової політики:

- в соціальному аспекті – досягнення високого рівня розвитку людського потенціалу держави, задоволення очікувань населення щодо професійної самореалізації, гідної оплати праці;

- в економічному аспекті - забезпечення всіх галузей суспільного виробництва кваліфікованими кадрами, зростання конкурентоспроможності держави, підвищення рівня добробуту населення;

- в інституційному аспекті - удосконалення нормативно-правової бази з метою запровадження новітніх підходів у кадровому менеджменті;

- в організаційному аспекті - розбудова системи управління трудовими ресурсами на засадах соціального діалогу та партнерства держави і суб'єктів підприємницької діяльності.

В Стратегії зауважується, що на другому етапі її реалізації (2014-2016 роки) передбачається розроблення та затвердження регіональних і галузевих програм реалізації державної кадрової політики. Таким чином, актуальність формування ефективної кадрової політики залізничної галузі обумовлена не тільки реформуванням галузі та виведенням її на новий рівень ринкових відносин, а і державною необхідністю розроблення галузевих програм реалізації державної кадрової політики.

Отже, кадрова політика ПАТ «Укрзалізниця» повинна відповідати не тільки цілям його акціонерів (максимізації прибутку від вантажних перевезень, мінімізації збитків від пасажирських, оновлення рухомого складу тощо), а і вищенаведеним цілям державної кадрової політики. Тому, наприклад, масове звільнення працівників, примусові відпустки без збереження заробітної плати та інші заходи по скороченню фонду оплати праці будуть протирічити соціальній цілі державної кадрової політики. Безумовно, оптимізація чисельності працівників згідно з обсягами перевезень та робіт повинна відбуватися, але з урахуванням об'єктивної оцінки кадрового потенціалу кожного працівника.

В теперішній час на залізничному транспорті діє система професійного тестування, згідно з якою кожен керівник, професіонал, фахівець 1 раз на 2 роки проходять тестування за 100-бальною шкалою; професійно придатним вважається той, хто отримав не менше 50-ти балів. Але, як свідчить практика, результати тестування практично не впливають на кар'єру працівників, воно є суто формальним. Це, разом із розповсюдженим кумівством та фаворитизмом, негативно впливає на мотивацію до праці та, відповідно, рівень кадрового потенціалу галузі. Пропонуємо у рамках розроблення ефективної галузевої кадрової політики зокрема врахувати досвід ВАТ «РЖД» зі створення Стратегії розвитку кадрового потенціалу до 2015 року і використання єдиної методики для оцінки керівників «Ассесмент-центр», не формально, а для формування кадрового резерву.

Особливості формування майнового комплексу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»

Потетюєва М. В., управління аналітично-методологічного забезпечення Головного
управління майнових та земельних ресурсів Укрзалізниці, м. Київ

Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (далі – Товариство) є правонаступником усіх прав і обов’язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту, відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (далі – Закон). Відповідно майновий комплекс Товариства (сукупність всіх видів майна, призначених для його діяльності, включаючи будівлі, споруди, устаткування, інвентар, сировину, продукцію, права вимог і борги, право постійного користування земельними ділянками, а також право на торговельну марку тощо) буде сформований відповідно до пункту першого статті 4 Закону та включатиме:

- майно залізничного транспорту загального користування;
- 100 відсотків акцій акціонерних товариств, що проводять ремонт тягового рухомого складу та виготовляють залізобетонні конструкції і шпали;
- акції (частки, паї), що належать державі у статутному (складеному) капіталі господарських товариств, утворених за участю підприємств залізничного транспорту;
- право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту;
- право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень.

Правовий режим майна Товариства регулюється Цивільним кодексом України, рядом нормативних актів, серед яких: закони України: «Про власність», «Про підприємства в Україні», «Про господарські товариства», Статутом Товариства та інші. Об’єктами права власності Товариства є грошові та майнові внески підприємств залізничного транспорту, а також майно, придбане за рахунок продажу акцій, одержане в результаті його господарської діяльності, а також інше майно, набуто на підставах, не заборонених законом. Здійснюючи право власності Товариство володіє, користується та розпоряджається зазначеним майном на свій розсуд, вчиняючи щодо нього будь-які дії, які не суперечать чинному законодавству та статуту Товариства. Щодо майна, яке закріплене за Товариством на праві господарського відання, то Товариство має право розпоряджатися закріпленим за ним майном, лише з дозволу органу, уповноваженого управляти відповідним державним майном. Особливості розпорядження зазначеним майном Товариства визначатимуться у його статуті.

Необхідно звернути увагу, що на сьогодні в баланси підприємств залізничного транспорту не внесено право постійного користування земельними ділянками, що відповідно не відображає реальну картину щодо вартості майнових комплексів підприємств галузі. Внесення до майнового комплексу Товариства права постійного користування земельними ділянками (їх площа більш ніж 236 тис. га), наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, визначене пунктом другим статті 4 Закону, дозволить суттєво збільшити капіталізацію активів Товариства. Оскільки, чим вища капіталізація, тим вище ціна застави, тим більше кредитів і дешевше їх можна залучити для розвитку Товариства. Низька капіталізація не тільки знижує конкурентоспроможність підприємств транспорту, але і негативно впливає на конкурентні позиції країни в цілому, зменшує приплив інвестицій і гальмує розвиток ринку.

Таким чином, від сформованого майнового комплексу Товариства буде залежати інвестиційна привабливість залізничного транспорту та подальша конкурентоспроможність його на світовому ринку.

Щодо темпів реформування залізниць України

Тесленко Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В різні часи становлення економіки України темпи реформування залізниць України були різними. Вони то прискорювались, то, навпаки, уповільнювались з різних причин: економічних, соціальних, політичних тощо.

Підготовка до структурної реформи залізниць України відбувається вже декілька років. Так, протягом 2006-2009 років була представлена ціла низка ґрунтовних документів. У 2006 році – розроблена і затверджена Урядом Концепція державної програми реформування залізничного транспорту; у 2008 році – перший проект «Державної програми реформування залізничного транспорту»; 16 грудня 2009 року була затверджена Постановою Кабінету Міністрів України №1390 Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, а з часом доповнена Постановою Кабінету Міністрів України від 26.10.2011 р. № 1106 «Про внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів від 16.12.2009 р. №1390»; у 2010 – Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки щодо розвитку транспортної інфраструктури «Багате суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» та Транспортна стратегія України на період до 2020 року, затверджена Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174; прийняті Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 4442-IV та Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» від 23 лютого 2012 року № 4443-IV, які передбачали відповідну етапність проведення реформаційних заходів.

В наш час планується, що реформування залізничного транспорту України відбуватиметься так само в три етапи.

На першому етапі (2012-2013 роки) буде створено єдину державну акціонерну компанію «ПАТ «УЗ» з подальшим розподіленням функцій державного регулювання та господарчих, що буде виконувати новостворене товариство. Необхідно зауважити, що зазначені терміни проведення відповідних заходів першого етапу знову за різних причин об'єктивного характеру відкладені на більш пізній період.

На другому етапі (2013-2015 роки) планується створити вертикально-інтегровані технологічні системи залізничного транспорту, вже структуровані за видами діяльності, що повністю відповідатиме європейським та світовим тенденціям.

Проведені заходи попередніх двох етапів дозволять в період проведення третього етапу (2016-2019 роки) ліквідувати перехресне субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень і створити господарське товариство у сфері пасажирських перевезень.

Більш детально розбіжності та відмінності проведення структурної реформи за останніми документами у порівнянні з минулими програмами доцільно дослідити в межах статті.

Іноземний досвід вирішення проблеми розвитку залізничної інфраструктури

Хомутовська К. В., Гненний О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день залізничний транспорт України перебуває в надзвичайно складному становищі. Укрзалізниця самостійно вирішує проблему інвестицій в галузь без підтримки з боку держави як у питаннях цільового фінансування й дотацій на пасажирські перевезення, так і в питаннях створення необхідних правових умов для залучення інвестиційних ресурсів у галузь.

Щорічна потреба фінансування колійної інфраструктури залізниць складає 6,8 млрд. грн., а реально виходячи з фінансового плану галузь змогла спрямувати на капітальний ремонт та модернізацію колії у 2012 році 3,8 млрд. грн., а у 2013 заплановано 3,3 млрд. грн. Через недостатнє фінансування, кількість кілометрів колій, що потребують проведення модернізації, зростає. У поточному році потреба модернізації колії складає 1227 км, а планом модернізації передбачено ремонт на 472 км. Таким чином, за підсумками 2012 року залишиться 755 км, які потребують виконання модернізації, але за наявного фінансування відремонтовані не будуть. Невиконання ремонтів у необхідних обсягах веде до накопичення кілометрів з простроченими термінами виконання робіт, погіршення технічного стану об'єктів інфраструктури залізниць, збільшення ділянок з обмеженням швидкості руху поїздів, що, у свою чергу, призведе до зниження провізної спроможності залізниць та рівня безпеки руху.

Аналіз сучасної практики проведення реформування та здійснення капітальних інвестицій у розвиток підприємств залізничного транспорту показав як ряд особливостей проблемного характеру, так і їх значний економічний ефект (створення швидкісного руху пасажирських поїздів, валютні надходження від їх експорту, додаткові робочі місця на вітчизняних машинобудівних підприємствах).

Прикладом тут може послужити досвід Франції, де нові форми взаємовідносин у трикутнику «державна - залізні дороги (SNCF) - регіональна влада» в частині фінансування регіональних перевезень спочатку проводились в окремих регіонах країни. Французька Національна Залізниця на сьогоднішній день є світовим рекордсменом зі швидкості залізничних ліній, із зареєстрованою швидкістю 575 км / год. на показовому пробігу між Парижем та Страсбургом.

У рамках європейської моделі реформування, близькою до французької, звертає на себе увагу досвід Швеції, яка першою в Європі здійснила реформу залізниць. В її основу покладено поділ сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції (SJ) розділені на дві компанії: одна з них відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури (BV), інша (SJ) займається власне експлуатацією. Обидві компанії залишаються у державній власності, але працюють на комерційній основі. У результаті реформи фінансове становище залізниць Швеції значно покращилося.

До того ж у Німеччині уряд несе відповідальність не лише за фінансування приміських і пасажирських перевезень, а також за фінансування стану колійної інфраструктури. Після проведення урядом цілого комплексу заходів, спрямованих на підйом галузі, німецька залізниця є однією з вірцевих та фінансово потужних у Європі.

Ще один приклад – залізниці США. Виконуючи в основному вантажні перевезення, вони мають у наявності декілька вертикально-інтегрованих компаній, які поєднують взаємозв'язок інфраструктури та експлуатації, і які володіють і інфраструктурою, і рухомим складом, тобто оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії.

З огляду на досвід Росії в результаті реформаторських перетворень, які також необхідні Укрзалізниці, на зміну не дуже ефективній управлінській структурі прийшла повноцінна комерційна компанія, зацікавлена в отриманні максимальної віддачі від майна, що дісталася в спадок і яка здатна залучати необхідні для його примноження фінансові кошти на ринку.

Всі високошвидкісні залізниці LGV Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії, прокладені протягом останніх 30 років, мають проектну швидкість лінії 300 км / год. або більше, що свідчить про те, що українські залізниці потребують не лише фінансової допомоги з боку держави та інвестування, а також введення реформ, впровадження перевезень високошвидкісними потягами, що мають природню перевагу на транспортному ринку, реструктуризації Укрзалізниці для залучення, на принципах проектного фінансування, приватного капіталу.

Отже, постійне інвестування в інфраструктуру залізниць, а також докорінна перебудова її системи управління, є вирішальними чинниками зростання галузі. Підкреслено, що навіть сучасний рухомий склад не буде ефективно використовуватися при поганому стані інфраструктури або її невідповідності обсягом і характером перевезень. Лише наявність модернізованих ліній залізниць дозволить скоротити тривалість поїздки пасажирів і доставки вантажів до такого рівня, при якому залізничний транспорт зможе конкурувати з автомобільним, а також в перспективі з авіаційним.

Корпоратизація в галузях залізничного комплексу як об'єктивна необхідність реформування із застосуванням прозорих ринкових механізмів

Чабаненко М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт має стратегічне значення для України і відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних та зовнішньодержавних економічних зв'язках. Необхідність реформування залізничного комплексу є першим кроком на шляху перетворення його на ринково орієнтовану конкурентоспроможну галузь, в якій забезпечується поділ функцій державного управління і господарської діяльності.

На сучасному етапі розвитку суспільства визначальну роль у функціонуванні економічних систем, забезпеченні стійкого економічного зростання відіграють великі господарські структури, як основа ефективного нарощування та використання наукового, виробничого, технологічного потенціалу України. Одним з етапів здійснення модернізаційних процесів, заснованих на інноваційному прориві, якісних інтеграційних перетвореннях є формування і функціонування корпоративних структур в економіці.

Серед найавторитетніших зарубіжних вчених, які займалися дослідженням теоретичної основи формування та розвитку корпоративних структур у ринковій економічній системі, можна виділити таких як, А. Берлі, О. Вільямсон, Дж. Гелбрейт, Ч. Грей, Дж. Даннінг, Р. Коуз, У. Меклінг, Г. Мінз, Г. Мінцберг, М. Портер, Дж. Робінсон та інші. Серед вітчизняних дослідників проблеми становлення та розвитку корпоративного сектору в Україні, відомі напрацювання Л. С. Головкової, Ю. В. Гончарова, М. О. Камишанської, О. В. Коваленка, А. В. Сірка, М. В. Пугачової, Л. І. Федулової, Т. О. Фролової та інших.

Для сталого функціонування і успішного вирішення завдання транспортного обслуговування економіки та населення країни залізничний транспорт повинен мати сучасну матеріально-технічну базу, прогресивну технологію перевізного процесу, необхідну пропускну і перевізну здатність, що в свою чергу вимагає активізації інвестиційної діяльності, яка безпосередньо залежить від її фінансового забезпечення. Вирішення цього питання, в умовах нестабільності сучасного бізнес-середовища, пов'язане в першу чергу з впровадженням корпоративних структур управління, які передбачають формування прозорої фінансово-економічної політики, створення необхідного інвестиційного клімату в інноваційному середовищі та підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Залізничний транспорт України впродовж довгих років залишався в стороні від процесів корпоратизації і приватизації, але на сьогоднішній час злиття державного і господарського управління на залізничному транспорті найбільш повно відповідає потребам перевізного процесу в умовах країни. Високий рівень централізації управління дозволяє перетворити галузь в державний холдинг зі структурними підрозділами, що функціонують у якості самостійних центрів прибутку. В результаті інституційного реформування галузь, ставши комерційним підприємством акціонерного типу, зможе більш м'яко увійти в сферу ринкових відносин на основі синтезу механізмів ринкового, корпоративного і державного регулювання.

Як показує світовий досвід, компанії, що дотримуються системи корпоративного управління та сталого функціонування, виграють у діловій репутації, зростанні капіталізації за рахунок підвищення інвестиційної привабливості, прозорості інформації для громадськості та внеску в соціальний розвиток країни.

Зміна організаційної структури управління дозволить створити вертикально-інтегровану компанію, яка підвищить продуктивність роботи залізничної галузі в цілому, та посилить конкурентоспроможність вітчизняних залізниць на ринку транспортних послуг.

Бюджетне управління на залізничному транспорті в умовах реформування

Широкова О. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Бюджетування є новим процесом регулювання виробничих і фінансово-економічних показників діяльності залізничного транспорту. Перевага цього процесу як елементу фінансового менеджменту полягає у тому, що він має системний підхід і передбачає взаємозв'язок планування показників і обліку фактичних результатів діяльності всіх рівнів управління транспортним виробництвом.

Особливо актуальним є створення системи бюджетування в процесі проведення масштабного реформування залізничної галузі, яке проводиться шляхом зміни форми господарювання. Крім цього, необхідність створення системи управління залізничного транспорту, яка б була адаптованою до сучасних умов функціонування національного господарства при розподілі господарських функцій і функцій державного регулювання підтверджує важливість створення дієвої та сучасної системи бюджетного управління на залізницях.

У зв'язку з цим головною метою формування бюджетної системи на залізничному транспорті є створення гнучкого механізму планування, аналізу і контролю основних видів діяльності. Особливо важливим є фінансове планування.

Головними завданнями бюджетного управління є:

- визначення основних виробничих і фінансових завдань;
- узгодження інтересів окремих підприємств залізничного транспорту й галузі в цілому;
- координація діяльності галузі з її окремими підприємствами;
- контроль за витратами матеріальних і фінансових ресурсів;
- оперативна оцінка відхилень фактичних результатів від поставлених планових завдань, аналіз причин цих відхилень і прийняття рішень про проведення регулюючих заходів;
- стимулювання діяльності фінансових менеджерів по підвищенню ефективності функціонування системи бюджетування.

Організація бюджетування на залізничному транспорті повинна включати:

- розробку форм бюджетного планування й контролю;
- формування фінансових структур - центрів фінансової відповідальності, що забезпечують виконання функцій бюджетування;
- встановлення порядку та особливостей розробки бюджетів та узгодження їх між собою;
- створення системи внутрішньовиробничих нормативів для кожного виду бюджетів;
- побудова правил документообороту.
- формування інформаційної системи оперативного бюджетного управління та оцінки рівня її ефективності;
- створення мотиваційної системи виконання бюджетних показників.

Бюджетування повинно здійснюватись за рахунок складання бюджетів на певний період, через систему показників витрат й доходів, оскільки бюджети - це плани майбутніх операцій, виражені в грошових вимірниках.

Бюджети є, насамперед, планами підприємств у різних областях їхньої фінансово-господарської діяльності, тому їм властиві кількісні характеристики (чисельне значення показників), централізація формування й системність.

Ключові показники ефективності встановлюються підприємством на вибір. Вони можуть відбивати тільки фінансові результати діяльності підприємства: прибуток, рентабельність, зниження собівартості та ін., а також включати й виробничі показники – зростання обсягу виробництва, продуктивності праці, поліпшення якості продукції та інші.

Секція 4

Облік і аудит;

фінанси та банківська справа

Резерви підвищення ефективності використання основних фондів підприємства

Білиця Ю. В., Шульга А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основні засоби – це вартісна форма існування засобів праці, які тривалий час, не змінюючи при цьому своєї натуральної форми, багаторазово беруть участь у процесі виробництва, поступово спрацьовуються й частинами (шляхом амортизаційних відрахувань) переносять свою вартість на вартість виготовленої продукції. Основні засоби – довгострокові активи, якими підприємство володіє тривалий час з метою продовження та здійснення своєї діяльності, а не для перепродажу.

Для визначення ефективності використання основних засобів, застосовують систему натуральних і вартісних показників, а також співвідносні оцінки темпів зростання випуску продукції і темпів зростання обсягу фондоозброєності праці та її продуктивності. Для узагальнюючої характеристики ефективності використання основних засобів служать показники фондовіддачі, фондомісткості, рентабельності.

Фондовіддача показує загальну віддачу від кожної гривні, вкладеної в основний засіб, а її зростання дозволяє знижувати обсяги нагромадження, тобто збільшувати частку фонду споживання. Фондомісткість – це показник, обернений до фондовіддачі, який характеризує вартість основних засобів, що припадає на кожну грошову одиницю реалізованої продукції. У звичайних умовах господарювання фондовіддача повинна мати тенденцію до росту, а фондомісткість – до зменшення.

Рентабельність основних засобів характеризує відношення операційного прибутку до середньорічної вартості основних засобів підприємства. Підвищення рівня рентабельності можливе за умови мобілізації внутрішніх резервів виробництва, поетапного проведення усіх видів робіт, спрямованих на покращення використання усіх видів ресурсів, збільшення прибутку.

Основні засоби, будучи матеріально-технічною базою виробництва, є фундаментом його удосконалення і розвитку. Цей процес відбувається як шляхом збільшення кількості об'єктів основних засобів (екстенсивний шлях), так і за рахунок підвищення ефективності їх використання (інтенсивний шлях). При цьому економічно виправданим є збільшення часу роботи устаткування, його повне завантаження, кваліфікований догляд і ремонт тощо.

Для більш ефективного використання основних засобів підприємство може прийняти наступні заходи:

- введення в дію нового обладнання, заміна і модернізація старого;
- підвищення коефіцієнта змінності, яке може бути досягнуте застосуванням оптимального графіка роботи підприємства, кращої організації виробництва;
- більш інтенсивне використання обладнання на підприємствах;
- впровадження заходів НТП;
- підвищення кваліфікації робочого персоналу, яке забезпечує більш ефективне і дбайливе поводження з обладнанням;
- економічне стимулювання основних і допоміжних робітників, що передбачає залежність зарплати від випуску і якості вироблюваної продукції. Формування фондів стимулювання а також заохочення робітників, що досягли високих показників у процесі своєї роботи;
- проведення соціальних робіт, що передбачають підвищення кваліфікації робітників, поліпшення умов праці і відпочинку, оздоровчі заходи, що позитивно впливають на фізичний і духовний стан робочого.

Вирішення проблеми підвищення ефективності використання основних фондів – це одне з основних завдань діяльності підприємств, від результату якого залежить фінансовий стан та конкурентоспроможність підприємства. Підвищення ефективності використання основних фондів є одним із головних чинників майбутнього ефективного функціонування підприємства в цілому.

Удосконалення преміювальних програм на прикладі ПАТ «Дніпропетровський стрілочний завод»

Бобиль В. В., Адамян А. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Преміальні програми – це один із основних і найбільш поширених інструментів стимулювання персоналу. І саме тому досить важливим є ефективна організація обліку такого виду виплат.

Зважаючи на те, що у структурі доходів працівників компанії змінна частина виплат, а саме річні та квартальні премії, в середньому займають близько 43% від річного посадового окладу працівника, доречним є створення спеціального резерву. Резерв для преміювання дасть змогу рівномірно розподілити витрати, пов'язані з матеріальним стимулюванням працівників, протягом року, що не призведе до зростання собівартості продукції, які виробляються ПАТ «Дніпропетровський стрілочний завод» у відповідному періоді.

Процес створення резерву під преміальні програми компанії є досить складним і має включати ряд етапів, які наведені на рисунку 1.

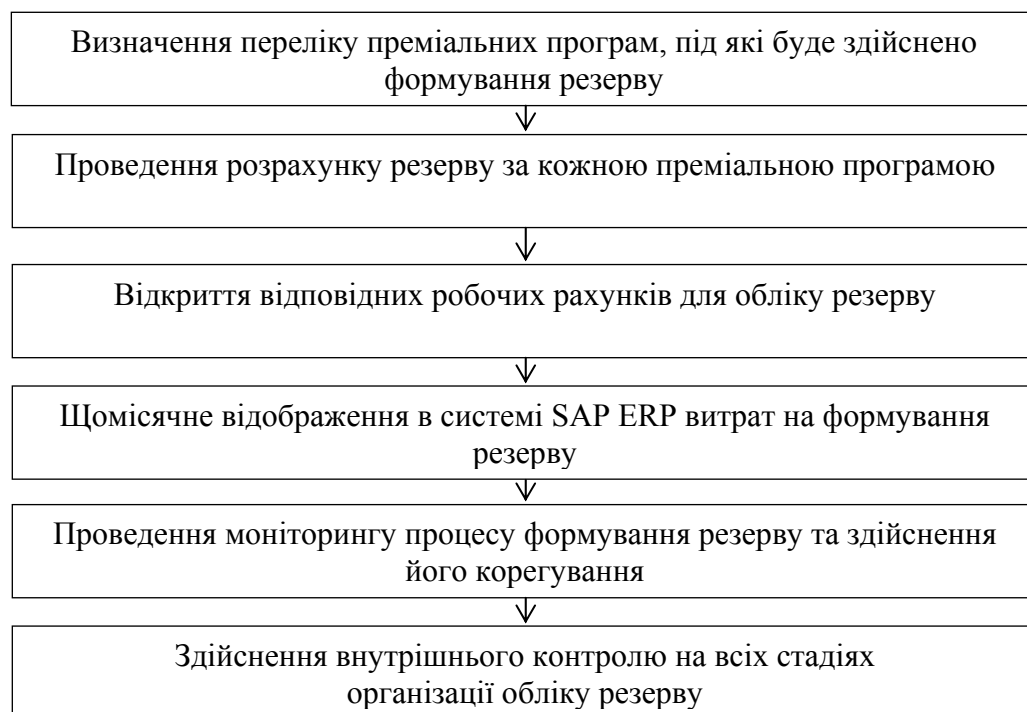


Рис. 1. Етапи організації обліку резерву під преміальні програми в ПАТ «Дніпропетровський стрілочний завод»

Першим етапом в процедурі формування резерву є визначення переліку цільових витрат, для покриття яких він створюється.

Ми пропонуємо резерв створювати для наступних преміальних програм:

- квартальні премії;
- премії за підсумками півріч;
- щорічні премії;
- премії за реалізовані проекти;
- премії за інновації;
- «пенсійна програма» стимулювання (премія по утриманню);
- інші види матеріального заохочення.

Трансформація оплати праці на підприємствах залізничного транспорту

Бобиль В. В., Пономаренко О. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Більшість проблем механізму реформи оплати праці носить системний характер і потребує повсякденної і наполегливої роботи. Заробітна плата, будучи основним джерелом доходів, є формою винагороди за працю і формою матеріального стимулювання. Вона спрямована на винагороду працівників за виконану роботу і на мотивацію досягнення бажаного рівня продуктивності. Тому ефективна організація заробітної плати безпосередньо впливає на темпи зростання продуктивності праці, стимулює підвищення кваліфікації працівників.

Сучасна практика господарювання переконливо свідчить, що рівень заробітної плати, її структура, динаміка, висока частка в загальних доходах - показники, які суттєво впливають на визначення загальної економічної політики підприємств залізничного транспорту.

Процес формування заробітної плати має складну багаторівневу структуру. Заробітну плату тісно пов'язано з кількістю праці. За інших однакових умов праця більшої тривалості потребує більших витрат робочої сили, а відповідно, і більшого обсягу життєвих засобів для її відтворення.

Тісним є зв'язок заробітної плати зі складністю виконуваних робіт, їх відповідальністю. За високої складності і відповідальності робіт від працівника вимагається більше знань, досвіду, навичок, фізичних і розумових зусиль. Послуги якіснішої робочої сили мають оплачуватися у підвищеному розмірі. Більш високу заробітну плату працівників, які виконують складні функції, виправдано з погляду результативності, тобто більшої величини вартості, що створюється в одиницю часу кваліфікованою робочою силою.

Ринкова оплата праці на підприємствах залізничного транспорту має відповідати таким вимогам: найповніше враховувати результати праці, створювати передумови для постійного зростання ефективності та якості праці, продуктивності; сприяти підвищенню матеріальної заінтересованості працівників у постійному виявленні і використанні резервів підвищення продуктивності праці.

Укрзалізниця продовжує підготовку до структурної трансформації. Зокрема, для ознайомлення з найкращими напрацюваннями у сфері оплати та мотивації праці було запрошено компанію Hay Group. Компанія представила базові принципи побудови сучасної системи заохочення та мотивації персоналу, яка діє в компаніях-лідерах світових бізнес-рейтингів.

На думку експертів Hay Group, сучасна система винагородження має мотивувати до підвищення продуктивності праці і повинна забезпечувати зовнішню конкурентоспроможність. Цікавими є критерії оцінки посад, розроблені цією компанією. Згідно з методикою «вага» посади вираховується, виходячи з кількісної оцінки трьох складових: знання і навички, область та складність розв'язуваних питань, відповідальність. Крім постійної ставки для мотивації персоналу має широко застосовуватися змінне винагородження. Залежно від виду посади (робочий, менеджер, спеціаліст, топи) відсоток у заробітній платі постійного окладу і змінної надбавки варіюється.

Оплата праці як соціально-економічна категорія, з одного боку, є основним джерелом грошових доходів працівників, тому її величина значною мірою характеризує рівень добробуту всіх членів суспільства. З іншого боку, її правильна організація заінтересовує працівників підвищувати ефективність виробництва, а відтак безпосередньо впливає на темпи й масштаби соціально-економічного розвитку країни. Залежно від темпів розвитку країни і швидкості пристосування її до ринкових умов оплата праці буде змінюватись і трансформуватись відповідно до ситуацій, які склались в її економічному розвитку.

Обґрунтування необхідності створення механізму державної підтримки залізничного транспорту

Божок А. Р., ДонІЗТ, м. Донецьк

Період спаду промислового виробництва та обумовлене ним скорочення обсягів перевезень, а отже, і доходів негативно позначились на відтворювальних процесах на залізничному транспорті та стані виробничо-технічної бази, яка не зможе в перспективі в повному обсязі та з потрібною якістю забезпечити потреби у внутрішніх і міжнародних перевезеннях. Високий рівень фізичного і морального зносу рухомого складу в умовах конкурентності призводить до витіснення українських перевізників із міжнародних ринків транспортних послуг, переорієнтації транзитних вантажопотоків в обхід України, зниження якості обслуговування та підвищення експлуатаційних витрат. Зарубіжна практика реформування залізниць свідчить, що успішність реалізації реформи значною мірою залежить від державної участі в регулюванні певних процесів, підтримки через дотації і податки.

Ключовим питанням реформування і подальшого розвитку залізничної галузі залишається підвищення її інвестиційної привабливості. Оскільки на сьогодні розвиток українських залізниць здійснюється переважно за рахунок власних коштів, яких недостатньо для своєчасного оновлення основних фондів, доцільно розробити ефективні механізми залучення коштів. Фінансування комерційно ефективних проектів з невеликими термінами окупності не викликає серйозних проблем із залученням коштів на їх реалізацію через достатньо швидке повернення вкладеного капіталу. Більш складною є проблема реалізації комерційно-малоефективних проектів, які характеризуються високою капіталомісткістю і низькою ефективністю для інвесторів. Такі проекти не реалізуються комерційними компаніями, тому для оновлення і розвитку основних виробничих фондів необхідно створити механізми державної підтримки їх фінансування.

Державна бюджетна політика відносно залізничного транспорту має бути зосереджена на: реалізації інвестиційних проектів, які становлять виняткову важливість для ліквідації «вузьких місць», забезпечення залучення інвестицій у транспортний сектор; наданні державних гарантій щодо залучених коштів вітчизняних і зарубіжних інвесторів для фінансування найбільш важливих інвестиційних проектів; поступовому припиненні перехресного субсидування одних видів діяльності за рахунок інших. Проведення дерегулювання тарифів і перехід до «вільних тарифів» на пасажирські перевезення по мірі зростання добробуту населення; розвитку експорту транспортних послуг та створенні сприятливих умов для вітчизняних операторів перевезень на міжнародних ринках транспортних послуг; розвитку транспортної системи в інтересах оборони і безпеки держави.

Перспективним напрямком залучення коштів є держано-приватне партнерство. Механізми державно-приватного партнерства дозволяють зробити взаємовигідними для держави і приватного інвестора проекти, які є збитковими в умовах їх реалізації тільки приватними компаніями. Це можна пояснити тим, що держава вкладає кошти в приватний проект, полегшуючи фінансове навантаження інвестора, і робить проект прибутковим для нього. Однак, після завершення будівництва, держава одержує істотні додаткові податкові надходження, значне підвищення якості транспортного обслуговування, а також соціальний та економічний ефекти у галузях народного господарства, які обслуговуються залізничним транспортом. Загальне збільшення валового внутрішнього продукту забезпечується не тільки в результаті експлуатації відповідної залізничної інфраструктури, але й обумовленого цим пожвавлення економічної діяльності інших галузей економіки. У таких випадках податкові надходження і приріст дохідної частини бюджетів усіх рівнів найчастіше істотно перевищують прибуток, одержуваний інвестором від експлуатації самого об'єкта.

Таким чином, ефективний розвиток залізниць має забезпечуватись наявністю механізмів фінансового розподілу капіталу, законодавчою базою державно-приватного партнерства, визначеністю планів держави щодо розвитку об'єктів залізничного транспорту.

Удосконалення управління капіталом комерційних банків в Україні

Головкова Л. С., Олефір А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сучасному етапі трансформаційного розвитку економіки України постійної уваги потребує як банківська система в цілому, так і система управління капіталом комерційних банків зокрема. Ця потреба полягає в тому, що банківська система є однією з найважливіших та невід'ємних структур ринкової економіки і являється одним із основних чинників економічного зростання. Адже через банківську систему здійснюється процес акумуляції фінансових ресурсів суспільства і забезпечується найбільш ефективне та раціональне їх використання. Належне функціонування банку, чи навіть будь-якого іншого підприємства неможливе без досконалої системи управління капіталом. Так як капітал є основним показником його здатності до подальшого розвитку, він повинен забезпечувати стабільну фінансову діяльність, підтримувати довіру до банків зі сторони суспільства, та додавати впевненості кредиторам у фінансовій стійкості банківської установи. Тому кожній державі, зокрема й Україні потрібно більшу увагу зосереджувати підтримці стабільності та надійності національної банківської системи, удосконалювати управління капіталом банків, особливу увагу приділяти забезпеченості достатнім обсягом власного капіталу банків, тобто підтримувати певне співвідношення між власними коштами та залученими.

На сьогоднішній день тематика управління капіталом банку інтенсивно досліджується науковцями. Напрямки збільшення капіталу банківських установ досліджував В. Коваленко, А. Мороз та В. Вавканич, в своїх працях вони розглянули методику здійснення банківських операцій, питання щодо забезпечення фінансової стійкості банківських установ, формування та розвиток ресурсів комерційних банків. Проблематику управління власним капіталом банків України, тенденції цього напрямку та шляхи його вдосконалення висвітлено в працях А. Герасимовича, Н. Думаса, О. Лаврушина, Л. Примостки, Роуза Пітера та інших. Незважаючи на те, що управління капіталом банків досліджувалося в багатьох працях науковців-дослідників, залишається багато невирішених завдань щодо ефективного управління капіталом банківських установ. Виходячи з цього, з'являється потреба досліджень у даній сфері. Питання щодо управління капіталом комерційних банків актуалізуються на даний час, коли рецесійні процеси значно послабили довіру клієнтів до банків, що призвело до значного відтоку вкладів і поставило банки у скрутне положення. Банки мають значні неякісні активи, насамперед – проблемні кредити. Банківська система країни характеризується погіршенням фінансових результатів діяльності банків, збільшенням банківських установ, які знаходяться на межі банкрутства чи навіть перебувають в стадії ліквідації. До загальних причин припинення діяльності банків можна віднести їх неспроможність відповідати за своїми зобов'язаннями, які обумовлені недостатньою ресурсною базою, а також неспроможністю нейтралізувати ризики котрі існують в банківському секторі.

Для розв'язання проблем щодо удосконалення управління капіталом банкірам в першу чергу потрібно проводити політику управління ризиками, які адекватні їх капітальній базі. Доцільно стимулювати інвесторів звільненням від податку на прибуток, інвестиції котрих спрямовані на капіталізацію банківських установ. Слід направити зусилля менеджменту усіх банківських установ на мобілізацію власного капіталу з усіх доступних для них джерел. З метою збільшення капіталу банків за рахунок прибутку, доцільним було б звільнення від оподаткування частини прибутку, що спрямована на збільшення рівня його капіталу. Пріоритетним джерелом нарощування обсягу власного капіталу на даному етапі є збільшення статутного капіталу, що може бути реалізовано за рахунок іноземних, вітчизняних інвесторів та коштів держави. Виходячи з зазначеного доцільно розробити організаційно-інвестиційний механізм, завдяки якому капітал банків буде адекватний його потребам в поточному і в майбутньому періодах.

Особливості формування доходів місцевих бюджетів в Україні

Головкова Л. С., Світач Ю. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Достатнє фінансове забезпечення адміністративно-територіальних одиниць являється визначальним чинником розвитку національної економіки за рахунок власних коштів. На сучасному етапі в Україні побудована така система акумуляції коштів до місцевих бюджетів, яка не може забезпечити надходження необхідного обсягу доходів та обмежує фінансові можливості місцевих органів влади, тому дуже важливо вивчати можливості розширення та оптимізації джерел наповнення місцевих бюджетів.

Проблеми місцевих бюджетів, особливості формування їх доходів відображені в працях вітчизняних вчених – К. Павлюк, О. Сунцової, І. Луніна, В. Федосова, С. Юрія, Ю. Пасічника, О. Романенка, О. Кириленка та інших.

Місцевий бюджет – це головний фінансовий план адміністративно-територіальної одиниці з приводу формування та використання фінансових ресурсів, який забезпечує місцевим органам влади виконання функцій та задач покладених на них законодавством на протязі бюджетного періоду. Головна особливість місцевих бюджетів полягає в тому, що вони відображають обсяг фінансових ресурсів, який належить певній території.

Процедура формування місцевого бюджету займає тривалий проміжок часу і включає три етапи: складання проектів місцевих бюджетів; розгляд проектів; затвердження, шляхом голосування на засіданні відповідної місцевої ради.

Основою фінансової самостійності та стабільності розвитку регіону є доходи місцевих бюджетів. Належний рівень доходів забезпечує фінансову незалежність органів місцевого самоврядування, розвиває господарську діяльність та фінансовий потенціал, що дозволяє у більшому обсязі задовольняти потреби населення.

Мобілізація доходів місцевих бюджетів відбувається на основі визначених методів та джерел фінансування, до яких можна віднести: стягнення податків з юридичних та фізичних осіб; вилучення частини прибутку комунальних господарств; доходи від надання власних послуг; отримання муніципальних позик. Місцезнаходження та економічний розвиток адміністративно-територіальної одиниці визначає головні джерела доходів та ті, які будуть додатковими. Однак для більшості місцевих бюджетів в Україні головними джерелами формування доходів є податкові надходження для виконання власних функцій та міжбюджетні трансферти для забезпечення делегованих повноважень. Міжбюджетні трансферти не являються ефективним джерелом формування доходів, оскільки через їх надання місцевим бюджетам не розвивається господарська ініціатива.

Особливості формування доходів місцевих бюджетів визначаються повноваженнями та завданнями, які покладено на місцеві органи влади. Власні повноваження місцеві органи влади фінансують за рахунок власних доходів в обсягах, які вони визначають самостійно, а делеговані повноваження виконуються в визначених розмірах та за рахунок встановлених джерел фінансування. Проте існує серйозна проблема недофінансування, спричинена делегацією повноважень, оскільки завдання державою встановлені, а кошти на їх виконання не виділені.

В Україні система формування доходів місцевих бюджетів є недосконалою, що робить місцеві органи влади фінансово залежними та несамостійними. При цьому не задовольняються існуючі потреби адміністративно-територіальних одиниць через те, що формування доходів здійснюється по нормативах бюджетної забезпеченості. Тому для забезпечення наповненості місцевих бюджетів потрібно шукати якісно нові джерела доходів, змінювати ставки існуючих податків та зборів, реформувати систему формування доходів місцевих бюджетів.

Розвиток механізмів споживчого кредитування в Україні

Головкова Л. С., Лисак О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У сучасних умовах ринкової економіки розробка концепції розвитку споживчого кредитування в Україні є досить актуальною. Зокрема йдеться про розширення видів кредитних послуг та розроблення можливості спрощення і поліпшення якості стосунків банків із фізичними особами. Споживче кредитування з кожним роком набуває все більшої потужності. Це зумовлено тим, що суспільство прагне ефективно функціонувати та підвищувати свій добробут.

Споживче кредитування досліджували такі вчені, як В. Мамутов, І. Брітченко, Н. Меджибовська, А. Уляновський, Д. Гриньков, Б. Едвардс, Ж. Матук, В. Гончаренко, О. Євтух, В. Лагутін, А. Мороз, В. Василенко, І. Савлук, В. Сусіденко та інші. Метою їх досліджень були особливості функціонування механізму кредитування населення комерційними банками, вплив споживчого кредитування на економіку України.

Активний розвиток споживчого кредитування підтверджує статистика: до 50 % від усіх покупок у торговельних мережах здійснюються у кредит. Найчастіше купують аудіо та відеотехніку. Майже 80 % ринку споживчих кредитів належить великим торговельним мережам таким, як «Фокстрот», «Комфі», «Ельдорадо» та ін. Середня вартість покупок зроблених у кредит знаходиться у діапазоні від 250 до 400 доларів США.

Темпи приросту споживчого кредитування становлять 12,4 % на рік. У доларах США темп приросту склав 15 %, а у гривні – 4,5 % на рік. Середня сума кредиту з розрахунку на одну людину в Україні становить 130 доларів США, що помітно менше від таких же показників розвинутих країн. Так в Польщі цей показник становить 1000 доларів, в Німеччині – 7400 доларів, а у Великобританії – 12 000 доларів США. Все ж споживчі кредити сприяють підвищенню рівня життя населення, створенню основних фондів та реалізації товарних запасів.

Основні механізми надання споживчих кредитів: мінімальна кількість документів для отримання кредиту, швидкість оформлення (протягом 30 хв.), відсутність поручителів, вік позичальників (21-65 років). Середня переплата за споживчий кредит складає 30-100 % за рік. Також використовуються застави з метою забезпечення надійності кредиту.

Позитивними сторонами споживчого кредитування в торговельних точках є: збільшення об'ємів продажів торговельних точок, високий стабільний прибуток для банку-кредитора, розширення бази клієнтів банку, збільшення купівельної платоспроможності населення. Негативними явищами можна вважати підвищення ризиків неповернення грошових коштів у банк і значні, завищені переплати на товар, що брався у такий кредит.

Тенденція розвитку споживчого кредитування України полягає у зниженні вартості самого кредиту, щоб зробити його доступнішим та вигіднішим і розширення можливостей швидкої оплати за межами банку для зручності. Пріоритетним є довготермінове співробітництво та стабільні, лояльні відносини зі своїми позичальниками.

Споживче кредитування активно розвивається і позитивно позначається на економіці як банківського сектору, так і економіці в цілому. Воно має більш високу ефективність у порівнянні з корпоративним кредитуванням, що зумовлено не лише високою його дохідністю, а й наявністю додаткових доходів, які супроводжують надання споживчих кредитів. Ефективність споживчого кредитування залежить від строків надання і відповідно ефективнішими є короткострокові споживчі кредити

Напрямки удосконалення управління фінансами страхових організацій

Железняк В. В., Іващенко О. Т., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасному світі важко уявити ключові сфери життєдіяльності суспільства без такої важливої економічної, соціальної та правової складової, як страхування. В умовах всебічної невизначеності сучасного світу роль інструмента, що надає гарантії убезпечення від прояву небажаних явищ і послідовних їм наслідків у визначених ситуаціях значно зростає, оскільки такий інструмент сприяє виконанню поставлених завдань та стійкому розвитку суб'єктів господарювання.

Діяльність страхових компаній пов'язана з ризиками щодо діяльності страхувальників та ризиками від діяльності страховиків. Для страхування і страхової організації стає важливим такий ключовий фактор впливу та розвитку, як управління фінансами страховика.

В сучасних економічних умовах наявними труднощами управління фінансами страхових організацій є:

- недостатня мобільність у реагуванні на зміну кон'юнктури ринку;
- велика залежність від економічного стану держави;
- обмеженість можливостей управління розвитком через низьку капіталізацію страхового ринку;
- відсутність достатньої кількості кваліфікованих спеціалістів зі страхування.

Серед визначених проблем, до ключових можна віднести такі, як обмеженість можливостей управління розвитком через низьку капіталізацію страхового ринку та відсутність достатньої кількості кваліфікованих спеціалістів страховика, оскільки у даний період розвитку страхової галузі ці проблемні питання стояли досить гостро перед більшістю страховиків.

Проблема низької капіталізації проявилася досить давно, і оскільки у кризовий період усі страхові організації переживали різкий спад попиту на свої послуги, ця проблема різко загострилася. Розвиток нових напрямів і зараз йде досить повільно через недостатній рівень капіталізації страховиків. На даний момент, тільки 5% страхових організацій на страховому ринку України мають досить високий рівень розвитку у той час, як інші не в змозі опанувати ключовий фактор розвитку – здатність до розширення.

Не менш серйозною є й проблема відсутності достатньо кваліфікованих кадрів страхового менеджменту. Оскільки у нашій країні страхування не вважається провідною ланкою економіки, то розвиток менеджменту у цій сфері є досить повільним і малоефективним.

Основними напрямками удосконалення управління фінансами страхової компанії є:

- підвищення мобільності реагування на кон'юнктуру ринку через створення системи зовнішнього моніторингу та реагування;
- створення програми взаємопідтримки: державою – визначених страхових компаній, страховиками – ключових секторів державної економіки;
- підвищення рівня капіталізації страхових організацій через укладення угод про спільний розвиток певних тандемів банк – страхова компанія;
- підготовка кваліфікованих спеціалістів зі страхування та ретельний їх відбір до страхових компаній для забезпечення більш ефективної роботи.

Вирішення проблем удосконалення управління фінансами страхових організацій має привести до підвищення ефективності діяльності страхових організацій, розширення можливостей страховиків на вітчизняному ринку, зміцнення позицій учасників страхового ринку та держави і, насамперед, розвиток економічної системи України.

Особливості відображення інвентаризації виробничих запасів в фінансовому та податковому обліку

Желудович О. А., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Проблемі обліку і контролю виробничих запасів приділяється значна увага, оскільки від забезпечення виробничого процесу на підприємствах різних галузей економіки України залежить їх ефективна діяльність.

Наукові праці відомих вітчизняних учених-економістів присвячені загальним питанням організації обліку і контролю виробничих запасів. Серед них – Ф. Ф. Бутинець, Б. І. Балуєв, С. Ф. Голов, М. В. Кужельний, В. Г. Лінник, В. В. Сопко та інші.

Серед головних напрямків удосконалення управління виробничими запасами на підприємствах можна виділити удосконалення методів проведення інвентаризації виробничих запасів та відображення її результатів в обліку.

Інвентаризація - перелік, перерахування, зважування, перемірювання в натурі виробничих запасів, що знаходяться в місцях зберігання, і зіставлення наявності з даними бухгалтерського обліку. Інвентаризація матеріальних цінностей є одним з радикальних засобів контролю за збереженням оборотних активів і роботою матеріально-відповідальних осіб.

Після завершення інвентаризації можливі такі її наслідки:

- фактична наявність цінностей відповідає даним бухгалтерського обліку;
- фактична наявність цінностей є меншою, ніж за даними бухгалтерського обліку;
- фактична наявність цінностей є більшою, ніж за даними бухгалтерського обліку.

Якщо фактична наявність запасів повністю відповідає даним обліку, то це може свідчити про наявність достатньо відлагодженої системи внутрішнього контролю за збереженням цінностей, про добру організацію бухгалтерського обліку та про сумлінність матеріально-відповідальних осіб.

Розходження фактичної наявності виявлених інвентаризацією цінностей з обліковими даними називається інвентаризаційними різницями. А приведення облікових даних у відповідність із фактичними даними називається регулюванням інвентаризаційних різниць. Розглянемо окремі види інвентаризаційних різниць.

Якщо інвентаризацією виявлено цінності, які раніше не обліковувалися, матимемо так званий надлишок. Надлишок підлягає оприбуткуванню за дебетом рахунку відповідних цінностей (наприклад, якщо виявлено надлишки інших матеріалів – рахунок 209) і кредитом субрахунку 719. За аналогією з безоплатно отриманими активами надлишки обліковуються за справедливою вартістю (п. 12 П(С)БО 9).

У податковому обліку оприбуткована сума надлишків, встановлених при інвентаризації, підлягає включенню до складу доходів, що враховуються при визначенні оподатковуваного прибутку згідно з пп. 135.5.14 п. 135.5 ст. 135 ПКУ (інші доходи платника податку за звітний податковий період), якщо підприємство є платником податку на прибуток.

Якщо виявлених цінностей буде менше, ніж перебуває в обліку, матимемо нестачу. Вибуття майна внаслідок нестачі відображається списанням з балансу згідно з Інструкцією № 291. Водночас вартість нестачі (за винятком нестачі в межах норм природного убутку) повинна бути стягнена з винних осіб у разі їх встановлення.

Згідно з п. 11.12 Інструкції № 69 вартість нестачі для стягнення з винних визначається відповідно до Закону про визначення розміру збитків (якщо виявлено нестачу дорогоцінних металів, каміння тощо) та Постанови № 116 (якщо виявлено нестачу інших цінностей).

Для визначення об'єкту оподаткування на прибуток не передбачено відображення: у складі витрат - недостач запасів і їх втрат понад норми природного спаду або технічних (виробничих) втрат; у складі доходів - компенсації прямих збитків підприємства, понесених їм в результаті порушення його прав і інтересів, оскільки вони не були віднесені до складу витрат.

Для визначення об'єкту оподаткування на прибуток відповідно до положень пп. 136.1.5 ПКУ не враховуються доходи у вигляді суми грошових коштів або вартість майна, отриманих платником податків в результаті задоволення претензій в порядку, встановленому законом, як компенсація прямих витрат або збитків, понесених їм в результаті порушення його прав і інтересів, якщо вони не були віднесені до складу витрат або відшкодовані за рахунок засобів страхових резервів.

У п. 140.3 ПКУ вказане, що у витрати не включається сума фактичних втрат товарів, окрім втрат в межах норм природного спаду або технічних (виробничих) втрат, що не перевищують розмір, визначений Кабміном або уповноваженим їм центральним органом виконавчої влади, або іншим органом, визначеним законодавством України. Встановлення додаткових обмежень відносно складу витрат платника податків, окрім вказаних в розділі III ПКУ, не дозволяється (п. 140.5 ПКУ).

Окрім нестачі і надлишку може бути такий вид інвентаризаційних різниць, як пересортиця. При виявленні пересортиці за надлишками та нестачами матеріальних цінностей одного найменування та кількості проводиться взаємозалік, за умови, що такі надлишки та нестачі утворилися в однієї і тієї ж матеріально-відповідальної особи і за один період. Залік проводять у тотожній кількості. Якщо при врегулюванні пересортиці вартість надлишку виявиться вищою від вартості нестачі, різниця відноситься на збільшення даних обліку відповідних матеріальних цінностей та інших операційних доходів. Така різниця включається до складу податкових доходів згідно з пп. 135.5.14 п. 135.5 ст. 135 ПКУ.

Таким чином, питання відображення в обліку результатів інвентаризації виробничих запасів регулюється багатьма нормативно-правовими документами. Окремі питання й досі мають суперечливе трактування. Сьогодні особливо актуальним є питання щодо покращання аналітичності обліку нестач і втрат в умовах автоматизації бухгалтерського обліку. Адже використання сучасних комп'ютерних програм дозволяє значно підвищити достовірність облікової інформації, а також розширити можливості її використання для аналізу втрат і прийняття оптимальних управлінських рішень щодо недопущення їх в майбутньому, що є особливо важливим в ринкових умовах господарювання.

Література

1. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755 – VI (ПКУ).
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 20.10.99 р. № 246 (П(С)БО 9).
3. Інструкція по інвентаризації основних засобів, нематеріальних активів, товарно-матеріальних цінностей, грошових коштів і документів і розрахунків, затверджена наказом Міністерства фінансів України від 11.08.94 р. № 69 (Інструкція № 69).
4. Порядок визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей, затверджений постановою КМУ від 22.01.96 р. № 116 (Постанова № 116).

Удосконалення механізму кредитної політики комерційного банку

Кажанова М. О., Півняк Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним з найважливіших елементів інфраструктури економіки країни є комерційні банки. Комерційні банки – це унікальне фінансово-економічне формування, яке найбільш гнучко реагує на будь-які зміни, що відбуваються на фінансовому ринку. Вони відіграють вирішальну роль у забезпеченні взаємозв'язку між виробниками продукції (продавцями) та її споживачами (покупцями), здійснюючи розрахунки між ними, залучають за плату тимчасово вільні кошти юридичних та фізичних осіб, надають кредитні ресурси у позики, виконують багато інших операцій та послуг. Кредити становлять близько 50 % всіх активів банку і забезпечують 2/3 усіх доходів. Вони є найбільш прибутковою, але й найбільш ризиковою частиною банківських активів. Саме тому значна кількість дослідників та науковців займаються дослідженням даного поняття. У зв'язку з цим набуває актуальності і особливого значення дослідження питань організації та удосконалення роботи з кредитування установами банків України та доцільність проведення досліджень для розвитку цього питання.

Комерційний кредит – це товарна форма кредиту, що визначає відносини з питань перерозподілу матеріальних фондів за кредитною угодою між двома суб'єктами господарської діяльності. Об'єктом комерційного кредиту можуть бути реалізовані товари, виконані роботи, надані послуги, щодо яких продавцем надається відстрочка платежу.

Під кредитним портфелем розуміється сукупність вимог банку за кредитами.

Система оцінки якості кредитного портфеля включає наступні елементи:

- оцінка якості кредитів, що складають кредитний портфель;
- визначення структури портфеля на основі якості кредитів і оцінка цієї структури на основі вивчення її динаміки;
- визначення достатньої величини резервів для покриття збитків по позичках на основі структури кредитного портфеля.

Система аналізу кредитного портфеля повинна в підсумку вирішувати задачу мінімізації кредитних ризиків у сполученні зі збільшенням прибутковості.

Економічний аспект оцінки кредитного портфеля визначається оцінкою в динаміці балансових показників кредитного портфеля, зокрема:

- обсяг портфеля, середньозважена процентна ставка, частка в активах, середня вартість ресурсів, їхні тимчасові параметри (розриви ліквідності);
- частка проблемних кредитів і їхнє покриття фактично сформованим резервом за рахунок страхового фонду;
- сума заборгованості по відсотках, її співвідношення з фактичними доходами й ін.

Комплексне використання банком різних способів оцінки індивідуального кредитного ризику щодо кожного позичальника, що дає можливість правильно визначити сукупний кредитний ризик комерційного банку в цілому, посилення кредитного моніторингу, застосування диверсифікації й лімітування, впровадження нових перспективних форм кредитування. Для поліпшення стану справ у сфері кредитування необхідне досягнення в Україні фінансової і макроекономічної стабільності, проведення раціональної промислової і податкової політики, що дозволило б банкам здійснювати виробничі інвестиції, а позичальникам – відновити свою кредитоспроможність.

Депозитна політика комерційних банків України та шляхи її вдосконалення на сучасному етапі

Каламбет С. В., Кравченко Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У ході процесів глобалізації українські банки все більше залучають ресурси у формі кредитів та іноземних інвестицій за рахунок запозичень на міжнародних ринках капіталів. Для більшості банків залучені ресурси мають високий рівень доступності та низьку вартість, тому мобілізація запозичених ресурсів є дуже вигідною.

Проте, за умов недостатності ресурсів на внутрішньому банківському ринку, та зниження міжнародними банками обсягів кредитування вітчизняних банків, значення мобілізації депозитних ресурсів посилюється. Виникає необхідність організації ефективної депозитної політики, що є основою забезпечення діяльності банків, у чому полягає актуальність дослідження.

Значну увагу у дослідженні проблем формування ефективної депозитної політики комерційних банків приділяють такі вітчизняні вчені, як О. Дмитрієвої, Д. Олійника, І. Парасія-Вергуненка та інші.

Міжнародна фінансова криза 2008 року спричинила негативний вплив на розвиток вітчизняного депозитного ринку. Постійна зміна курсу долара, чутки про можливість банкрутства деяких великих банків знизила довіру населення до банківської системи. Втративши довіру до банківських установ, вкладники почали забирати гроші з депозитних рахунків, відтік коштів з яких у 2008 року склав 18 млрд. грн.

Для підвищення довіри до банківської системи, було б доцільно стабілізувати політичну ситуацію в країні; банкам зосередитися на своєму іміджі в суспільстві та удосконалити власні банківські послуги, створивши нові, вигідніші для вкладників пропозиції; запровадити штрафні санкції до банків, що здійснюють неповорнення депозитів і затримку платежів клієнтів; стабілізувати курс гривні.

Нині, вітчизняна банківська система перебуває на етапі якісного зростання, що характеризується загостренням конкуренції і посиленням вимог до діяльності банківських установ. Тому розробка ефективної депозитної політики на даному етапі є важливим інструментом для залучення потенційних клієнтів.

Низький рівень власного капіталу українських комерційних банків посилює значення залучених через депозитні рахунки коштів при формуванні ресурсної бази банківських інститутів та визначає необхідність реалізації ефективної депозитної політики в системі банківського менеджменту. Депозитна політика повинна бути взаємопов'язаною із кредитною політикою і забезпечувати реалізацію останньої. Саме такий підхід на сьогодні може забезпечувати ліквідність, фінансову стійкість і одночасно прибутковість комерційного банку.

Зростання конкуренції на депозитному ринку за умови одночасного зниження відсоткової ставки визначає необхідність для банківських інститутів запровадження якісно нових депозитних інструментів, використання яких забезпечує клієнтам банку можливість їх реалізації як фінансових активів при здійсненні кредитних операцій. У подальшому це стане передумовою для використання депозитних інструментів на фондовому ринку.

Принципи боргового навантаження в Україні

Каламбет С. В., Сорочинська І. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Результатом усіх зроблених державою кредитних операцій є державний борг, динаміка, темпи змін та абсолютна величина якого відображають стан економіки та фінансів України, ефективність функціонування державних структур. Одержання нових позик, умови подання цих позик, а також розміри погашення й виплачуваних відсотків значною мірою впливають на стан державного боргу.

Рівень боргового навантаження на економіку України можна проаналізувати застосовуючи показник співвідношення державного боргу та ВВП, що значно зріс протягом останніх років, але залишається в межах розміру, зазначених у Бюджетному кодексі України (державний борг на кінець бюджетного періоду не може перевищувати 60 % річного номінального обсягу ВВП).

Для стабілізації економічних умов в Україні слід знизити боргове навантаження та використовувати залучені кошти держави ефективніше.

Загальні принципи боргової політики зафіксовані у Бюджетному кодексі України, який регулює управління, обслуговування та погашення державного боргу. Граничні показники кількісних значень та джерела обслуговування державного боргу зазначені у законах про Державний бюджет України на відповідні роки.

Основні принципи, яких слід дотримуватись при управлінні державним боргом :

- принцип безумовності, що визначається як забезпечення режиму безумовного виконання державою всіх зобов'язань перед інвесторами і кредиторами, які держава, як позичальник, прийняла на себе при укладанні договору позики ;

- зниження ризиків, що передбачає розміщення і погашення позик таким чином, щоб максимально знизити вплив коливань кон'юнктури світового ринку капіталів і спекулятивних тенденцій ринку цінних паперів на ринок державних зобов'язань ;

- принцип оптимальності структури – підтримання оптимальної структури боргових зобов'язань за термінами обертання і погашення ;

- зберігання фінансової незалежності, що являє собою підтримку оптимальної структури боргових зобов'язань держави між інвесторами-резидентами і інвесторами-нерезидентами;

- принцип прозорості , що визначається дотриманням відкритості при випуску позик, забезпеченням доступу міжнародних рейтингових агентств до достовірної інформації про економічний стан у державі для підтримки високої кредитної репутації і рейтингу держави позичальника.

Першим кроком є чітке регулювання відносин, що стосуються державного та гарантованого державою боргу, шляхом створення комплексного законодавчого акту.

На сучасному етапі покриття дефіциту бюджету розглядають шляхами запозичення та продажу активів, емісіїю. Але більш суттєво це питання вирішують детінізація економіки, уникнення нецільового та нерационального використання бюджетних коштів, створення сприятливого інвестиційного клімату, реформування бюджетної, кредитної та податкової політики, забезпечення зростання виробництва.

Основними джерелами державного фінансування є податкові надходження і зовнішні запозичення. Але на сучасному етапі збільшення зовнішніх запозичень не є кращим шляхом збільшення доходів бюджету, тож слід розглянути можливості змінити рівень податкових надходжень.

Управління кредитними ресурсами на залізничному транспорті

Каламбет С. В., Тищенко К. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Управління кредитними ресурсами – це сукупність заходів, які спрямовані на оптимізацію ефективності джерел залучення кредитних ресурсів та їх подальшого використання. Воно реалізовується через систему, яка наводиться в дію кредитним механізмом. Отже, кредитний механізм підприємств – це система управління кредитними ресурсами, що складається з методів і важелів, які використовуються для регулювання кредитних відносин між суб'єктами фінансової системи країни з метою забезпечення їх життєздатності та можливості створювати прибуток.

Велика роль кредиту в інвестиціях, у відтворенні основних фондів. Кредит дозволяє здійснювати капітальні вкладення ще до того, як господарюючий суб'єкт накопить необхідну суму прибутку і амортизації для інвестицій в повному об'ємі. Можливість залучення в потрібний момент позикового капіталу дозволяє підприємству реагувати на зміни техніки і технології, здійснювати витрати на придбання і використання новітніх наукових досягнень, що без кредиту для нього було б просто неможливим.

Кредитні ресурси є орієнтацією підприємства на здійснення ефективних проектів. На сучасному етапі існування вітчизняної залізниці одним з найважливіших завдань економічної стратегії управління залізничним транспортом, у тому числі, і його фінансовими ресурсами, є оновлення технічних засобів, створення та введення в експлуатацію більш сучасних та досконаліх зразків, які б забезпечили підвищення якості і конкурентоспроможності послуг та сприяли б зниженню витрат на перевезення. Найгострішою проблемою тут є стан рухомого складу, який в результаті недофінансування в попередні періоди потребує масштабного оновлення. Причина на поверхні – залишковий ресурс роботи найважливіших видів вагонного парку досяг критичної величини.

Отже, кредитні ресурси підприємства доцільно трактувати як сукупність грошових коштів, які спрямовуються позикодавцями на цільові потреби підприємства, чи останнім на потреби інших суб'єктів господарювання з метою досягнення запланованих цілей на умовах платності, строковості та поверненості.

Управління кредитними ресурсами розглядається як сукупність заходів, які спрямовані на оптимізацію ефективності джерел залучення кредитних ресурсів та їх подальшого використання. Воно реалізовується через систему, яка наводиться в дію кредитним механізмом. Отже, кредитний механізм підприємств – це система управління кредитними ресурсами, що складається з методів і важелів, які використовуються для регулювання кредитних відносин між суб'єктами фінансової системи країни з метою забезпечення їх життєздатності та можливості створювати прибуток.

З вищевикладеного можна зробити висновок, що фінансове забезпечення відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту являє собою комплекс заходів, спрямованих на формування, розподіл і використання фінансових ресурсів для забезпечення процесу відтворення основних засобів з метою збільшення ефективності їх використання та створення конкурентоспроможності продукту і послуг. Перспективними напрямками удосконалення технічної політики щодо оновлення рухомого складу є забезпечення тісної співпраці з виробниками, використання різних форм фінансування, а також формування раціональної структури парку рухомого складу, що дозволить у відсутність необхідного об'єму інвестицій забезпечити потреби в основних засобах залізничного транспорту і прийнятний рівень його конкурентоспроможності.

Еволюція функцій домогосподарств

Каламбет С. В., Косса О. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Однією з важливих проблем, що постали перед державою в умовах трансформаційних перетворень, є необхідність перегляду та зміни підходів щодо взаємодії держави і громадян. Саме відносини людини і суспільства визначають ступінь розвитку держави, рівень її демократизації та добробуту, оскільки розвиток людини як економічного суб'єкта зумовлюється еволюцією всієї економічної та фінансової теорії, а розвиток цивілізації є розвитком людини та її потреб.

З погляду системи національних рахунків, домогосподарства є одним з п'яти інституційних секторів національної економіки (поряд з нефінансовими та фінансовими корпораціями, сектором загального державного управління та некомерційними організаціями). Система національних рахунків дає визначення домогосподарства як невеликої групи людей, що проживають в одному помешканні, повністю або частково об'єднують свої доходи і майно, спільно споживають певні види товарів і послуг. Загальним у всіх цих визначеннях є спільне проживання та спільний побут. Спільне проживання і ведення побуту передбачають спільні витрати, тобто члени домогосподарства повинні мати спільний бюджет для задоволення своїх потреб).

В Україні налічується близько 17,5 млн. домогосподарств, з яких більше 12 млн. (понад дві третини) проживає у містах, 5,5 млн. - у сільській місцевості. Незважаючи на тривалий процес скорочення чисельності населення в Україні, кількість домашніх господарств збільшується. Ймовірно, це відображає тенденції до відокремлення молодих сімей, зростання кількості розлучень і, як наслідок, зменшення кількості осіб в одному домогосподарстві.

У ході історичної еволюції домогосподарство зазнало суттєвих змін. Протягом тисячоліть воно було приречено на ведення натурального сімейного виробництва. Все необхідне для задоволення матеріальних потреб здобувалось, вироблялось членами родини. Неодмінними супутниками натурального сімейного виробництва були нерозвинутість, обмеженість потреб. Отже, домогосподарство як економічний суб'єкт було замкненим. Воно не брало або майже не брало участі в обміні, оскільки практично все, що вироблялось, споживалось на місці. За таких умов домогосподарство практично не мало залишків продукції для продажу, а відповідно — коштів для «широкого» придбання потрібних промислових товарів. Воно фактично не користувалося або майже не користувалося товарами, послугами інших виробників.

У процесі подальшого розвитку продуктивних сил суспільства та ринкових відносин суттєво змінювались й економічні функції домогосподарства. Поступово економічний прогрес об'єктивно призводив до того, що домогосподарствам було вигідніше відмовлятися (за незначними винятками) від ведення натурального виробництва. Для них ефективнішою виявилась участь у розгалуженій системі суспільного поділу праці та її кооперуванні, ніж самозабезпечення навіть первинних потреб (в їжі, одязі, житлі), в тому числі шляхом малопродуктивної праці у традиційному підсобному господарстві. Про це переконливо свідчить досвід економічно розвинутих країн. Наприклад, згідно з американською статистикою, 80 млн домашніх господарств виробляють менше 4 % ВВП, а споживають понад 70 % його обсягу. Це дозволяє дійти висновку про те, що сім'я виступає важливим споживачем. Разом з тим вона — базова пріоритетна одиниця суспільного життя. В ній відбувається розвиток самої людини, формується її індивідуальність.

Основна характеристика сектору домогосподарств в умовах ринкової економіки полягає в тому, що цей сектор є основним споживачем ринкових та неринкових продуктів і послуг, а також власником факторів виробництва (земля, праця, капітал). Він сформує пропозицію робочої сили і попит на матеріальні блага та послуги, в обмін отримує дохід, одна частина якого споживається, а інша зберігається у формі заощаджень або може бути використана як інвестиції.

Тому можемо виокремити чотири основні функції сучасного домогосподарств:

- постачальницьку, яка полягає у постачанні на відповідні ринки праці, капіталу та інших ресурсів;
- виробничу, суть якої полягає у виробництві готової продукції та наданні послуг, забезпеченні ними ринку (сільськогосподарська продукція, ремонтні, ремісничі та інші послуги, сімейний бізнес);
- споживчу, що зумовлена самою природою домогосподарства, яке є основним споживачем товарів і послуг на ринку;
- заощаджувальну (інвестиційну), яка має місце за умови неповного використання поточних доходів на споживання.

Державне регулювання діяльності підприємств у забезпеченні їх економічної безпеки

Каламбет С. В., Півняк Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Загальновизнано, що регулювання економіки державою в більшій або меншій мірі має місце у всіх країнах з ринковою економікою. Використовуючи прямі й непрямі важелі втручання, вона створює й регулює економічні умови діяльності підприємств, які призначені для захисту економічних інтересів держави і його національної економіки. Державне втручання обумовлене необхідністю досягнення балансу економічних інтересів у країні, що, як відомо, робить суспільство стійкою, рівноважною й разом з тим системою, що розвивається. Необхідність державного регулювання діяльності підприємств обумовлена в тому числі й недосконалістю взаємодії підприємств. Регулюванню піддаються й конкуренція (якщо вона руйнівна), і монополія (якщо вона неефективна).

Економіка України перебуває на такому щаблі розвитку, коли держава здійснює втручання в соціально-економічний розвиток, тоді як у розвитку економіки таких країн, як США, Японія, Великобританія, Німеччина, Швеція, Франція, настав вже такий етап, що характеризується зменшенням втручання держави в діяльність господарюючих суб'єктів. В Україні на сучасному етапі державне регулювання діяльності підприємств незалежно від форми власності на засоби виробництва здійснюється за допомогою правових, економічних і соціальних норм.

Непряме регулювання управління діяльністю підприємств формує систему мотивації, створює стимулюючі умови для діяльності суб'єктів ринкових відносин і виступає в таких формах, як податкова система, цінова й фінансово-кредитна політика, державне замовлення.

До прямого державного регулювання відносяться розробка державою нормативних актів, положень, заходів, що роблять безпосередній вплив на діяльність суб'єктів ринкових відносин. У рамках прямого державного регулювання основним інструментом регулювання економічних умов діяльності підприємств є прийняття законів і документів законодавчого характеру. Особливо важливі для підприємств законодавчі й нормативні акти з питань оподаткування, інвестиційної діяльності, організаційно-правовим формам діяльності.

Позитивний вплив державного регулювання на діяльність підприємств показано в табл. 1.

Таблиця 1

Позитивний вплив державного регулювання діяльності підприємств на їх економічну безпеку

Форми державного регулювання	Наслідки державного регулювання	Вплив державного регулювання на економічну безпеку підприємства
Введення різноманіття форм власності	Поява недержавного сектора в економіці	Можливість прояву приватної ініціативи, підвищення зацікавленості в результатах підприємства
Формування й регулювання фінансового ринку	Поява мережі фінансових посередників	Збільшення числа джерел інвестиційних ресурсів
Обмеження й регулювання рівня монополізму	Створення умов для конкурентної боротьби	Зниження загрози з боку підприємств-монополістів. Запобігання або ліквідація небажаних ринкових структур і небажаного поведіння ринкових агентів. Допомога одним групам економічних агентів за рахунок інших
Обмеження імпорту товарів з метою захисту інтересів вітчизняного товаровиробника	Створення умов для збуту продукції вітчизняних підприємств	Збільшення місткості ринку
Надання державних гарантій при залученні іноземних інвестицій	Збільшення припливу закордонних інвестицій	Збільшення кількості реалізованих інвестиційних проектів, підвищення організаційно-технічного рівня виробництва й конкурентоспроможності продукції, вихід підприємства на зовнішні ринки.

Треба, відзначити, що деякі з наведених у табл. 1. форм державного регулювання діяльності підприємств мають двоякий характер і згодом повинні бути скоректовані. Так, захист інтересів вітчизняного товаровиробника за допомогою введення обмежень на імпорт продукції збільшує ємкість вітчизняного ринку, дозволяє певною мірою підприємствам переорієнтувати свою діяльність відповідно до нових для них вимог економіки ринкового типу.

Разом з тим зміст цілого ряду форм державного регулювання не відповідає інтересам підприємств і впливає на їхню економічну безпеку. З метою захисту своїх інтересів підприємства вживають як ряд заходів законного характеру, так і заходи, що суперечать законам України, незважаючи на можливі наслідки таких дій. У найбільшій мірі це стосується податкового регулювання діяльності підприємств. Саме протиріччя в оподатковуванні підприємств мають значні й негативні наслідки для економічної безпеки підприємств. Найбільш характерні для більшості підприємств наслідки негативного впливу державного регулювання діяльності підприємств на їхню економічну безпеку у загальному вигляді наведені в табл. 2.

Таблиця 2

Вплив негативних наслідків державного регулювання на економічну безпеку підприємств

Сфера регулювання	Негативні аспекти регулювання	Захисна реакція підприємств	Вплив захисних мір на економічну безпеку підприємств
Податкова сфера	Високі податкові ставки. Відсутність системи податкових пільг.	Відсутність прагнення до збільшення прибутку. Приховання частини прибутку.	Скорочення обсягів виробництва або його зупинка. Високий рівень витрат на виробництво. Відсутність власних інвестиційних ресурсів. Низький організаційно-технічний рівень виробництва. Низький рівень конкурентоздатності продукції на зовнішніх ринках.
Інноваційна сфера	Відсутність субсидій і дотацій підприємствам недержавного сектора.	Відсутність технічних і управлінських нововведень.	Низький організаційно-технічний рівень виробництва. Висока енергоємність виробництва. Низька продуктивність праці. Неефективний менеджмент.
Інвестиційна сфера	Незначні гарантії закордонним інвесторам. Відсутність сприятливого інвестиційного	Відмова від співробітництва із закордонними партнерами. Вивіз капіталу за кордон.	Відсутність реальної можливості співробітництва з закордонними партнерами. Уповільнення динаміки розвитку.
Інфраструктура підприємництва	Тверді обмеження діяльності.	Відмова від послуг Інфраструктури підприємництва.	Ріст витрат і невисока якість робіт, виконуваних самостійно. Відсутність додаткових інвестицій через нерозвиненість фондового ринку.

Таким чином, державне регулювання діяльності підприємств робить найбільш значний вплив на економічну безпеку підприємства, причому цей вплив далеко не завжди позитивний.

Податки як форма регулювання економічних процесів

Каламбет С. В., Сліпченко Р. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Під податковим регулюванням розуміють заходи впливу на економіку та соціальні процеси через зміну переліку податків, податкових ставок, податкових пільг, зниження чи підвищення загального рівня оподаткування тощо.

Податки є одним з головних важелів впливу на фінансово-господарські результати діяльності підприємства та доходи бюджету. За допомогою раціональної податкової політики можна проводити структурні зміни у національному господарстві, розвивати нові сфери виробництва, задовольняти фінансові потреби держави.

Формуючи свою податкову політику, держава за допомогою збільшення або зменшення державних обсягів податкових надходжень, зміни форм оподаткування та податкових ставок, тарифів, звільнення від оподаткування окремих галузей виробництва, територій, груп населення може сприяти зростанню чи спаду господарської активності, створенню сприятливої кон'юнктури на ринку, умов для розвитку пріоритетних галузей економіки, реалізації збалансованої соціальної політики. Використовуючи ті чи інші податкові пільги, держава регулює пропорції в економічній структурі виробництва й обміну, пропорції в розвитку продуктивних сил. Організація оподаткування має значний вплив на реалізацію суспільного продукту, темпи нагромадження капіталу та технічного оновлення виробничого потенціалу держави.

Однак податки можуть зворотно впливати на розвиток виробництва. Вилучення у формі податків частини доходів платників призводить до зменшення їх інвестиційних можливостей, що негативно впливає на розвиток виробництва. При цьому податки можуть опосередковано стимулювати розвиток виробництва. Це можна пояснити тим, що примусове вилучення у платника певної частки його доходу спонукає його до підвищення продуктивності праці та веде до зростання виробництва.

Через використання податкових надходжень держава може перерозподіляти капітал з таких галузей виробництва, які менше задовольняють нагальні суспільні потреби, в такі галузі, розвиток яких дозволить розв'язати суспільно важливі потреби. Так держава може впливати на структуру виробництва.

Нарешті, за рахунок податкових надходжень держава може організувати та фінансувати виробництво суспільних товарів і послуг.

Управління фінансовою стійкістю комерційних банків

Ключко А. А., Мироненкова О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У зв'язку з дестабілізацією банківського ринку під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів значну роль відіграє забезпечення фінансової стійкості не лише для окремого банку, а й для всієї банківської системи. Проблема забезпечення та зміцнення фінансової стійкості банків присутня у розвинутих країнах ринкового типу, а останнім часом набула загальнонаціонального значення і для України, що значною мірою зумовлено специфікою розвитку вітчизняних комерційних банків. Саме тому ефективне управління та забезпечення власної фінансової стійкості в умовах економічної глобалізації має бути обов'язком та основним стратегічним завданням кожного комерційного банку.

На сьогодні відсутня єдине визначення фінансової стійкості банку та відсутня система показників, які в узагальнюючому вигляді характеризували б фінансовий стан банку. Фінансова стійкість банку – це здатність банку безперервно виконувати свої функції, не зважаючи на вплив зовнішніх та внутрішніх факторів; можливість банку відповідати за своїми зобов'язаннями у встановлені строки під впливом різноманітних факторів.

До зовнішніх факторів, які впливають на фінансову стабільність банку відносять: стійкість національної валюти, довіра громадян до кредитно-фінансової системи країни, державне регулювання діяльності банків, рейтингова система оцінки діяльності банку.

До внутрішніх факторів, які впливають на стабільність банку відносять: якість менеджменту, яка пов'язана з грамотним розподілом праці, правильна кредитна та дисконтна політика банку, ефективний банківський маркетинг, дотриманням існуючих економічних нормативів, установлених Національним банком України, та чинного законодавства, стабільність ресурсної бази, капіталізація, якість активів тощо.

Механізм забезпечення фінансової стійкості банку – це сукупність методів та інструментів, що суб'єкти забезпечення застосовують і спрямовують на забезпечення фінансової стійкості банків. Складовими механізму забезпечення фінансової стійкості банку є: суб'єкти забезпечення фінансової стійкості банків; об'єкт забезпечення фінансової стійкості банків; функціональна складова процесу забезпечення фінансової стійкості банків.

Механізм забезпечення фінансової стійкості комерційних банків реалізується через: управління капіталом банку; управління ризиками, на які наражається банк в процесі своєї діяльності; планування фінансових показників.

Основними заходами, що забезпечують фінансову стійкість комерційних банків є: управління достатністю капіталу через розрахунок коефіцієнтів достатності, додержання економічних нормативів, нормативних вимог; лімітування; мінімізація; прийняття забезпечення; формування резервів; диверсифікація ризику; метод хеджування; планування та прогнозування.

Для забезпечення фінансової стійкості комерційні банки мають застосовувати прогресивні методи, які спрямовані на підвищення рівня своєї капіталізації, покращення якості активів та фінансового менеджменту, оптимізацію управління активами і зобов'язаннями. Дані методи мають забезпечувати такі умови функціонування комерційного банку, за яких його взаємодія з навколишнім середовищем не суперечила б специфіці банку як особливого грошово-кредитного інституту та його ролі в суспільному розвитку.

Вплив тінізації економіки на фінансово-економічну безпеку України

Клочко А. А., Пікалова А. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Явище тіньової економіки властиво всім економічним системам.

В Україні основними причинами розвитку тіньового сектору експерти вважають:

- незадовільний стан існуючого господарського законодавства;
- недоліки правової та економічної політики;
- втрата державою важелів ефективного регулювання економічних процесів.

Окрім того, серед багатьох чинників тінізації економіки України можна назвати також надмірну зарегульованість економіки та невиправдане втручання органів державної влади у господарську діяльність.

Серед економічних чинників, які сприяють розширенню масштабів тіньового сектору називають занадто високий рівень податків та складний механізм їх обчислення, прагнення підприємців до одержання надприбутків, зв'язок бізнесу з кримінальними структурами та інше.

До соціальних чинників відносять низький рівень життя населення, безробіття та нерівномірний розподіл ВВП.

Серед правових чинників частіше за все називають низький рівень правового пізнання та правової культури населення, відсутність чіткої межі між офіційною та тіньовою діяльністю, наявність значної кількості механізмів здійснення тіньових операцій та недосконалість законодавства.

Серед державних чинників можна назвати зацікавленість деяких представників державних структур в існуванні тіньової економіки та одержанні нелегальних доходів, можливість лобіювання ними своїх інтересів та загальна корумпованість різноманітних владних структур.

За розрахунками Державної служби статистики рівень тінізації економіки України становить в середньому від 15 до 18 % ВВП.

За рейтинговими показниками економічного стану України можна сказати наступне:

1. За даними останнього звіту Всесвітнього економічного форуму про глобальну конкурентоспроможність у 2012-2013 роках, Україна серед 144 країн посіла 73-є місце проти 82-го у 2011-2012 роках.

2. У рейтингу «Ведення бізнесу 2013» (Doing Business 2013) Україна увійшла до списку із 23 країн світу-найбільших реформаторів умов ведення бізнесу у 2011-2012 роках та покращила свої позиції на 15 пунктів (до 137 місця із 185 країн).

Але незважаючи на проведення економічних реформ, за багатьма показниками Україна досі займає не дуже високі позиції.

3. У Індексі економічної свободи 2013 Україна посіла 161 місце і опинилася у «зоні» деспотичних країн.

4. В Індексі сприйняття корупції експерти опустили Україну на 144 сходинку зі 174 можливих позицій.

Аналізуючи основні чинники тінізації економіки України та її економічні показники, можна сказати, що для подолання і ліквідації причин та передумов виникнення тіньових процесів в Україні необхідно визначити основні пріоритети її економічної стратегії, а саме:

- створити сприятливі умови для розвитку підприємництва;
- стимулювати інвестиційну діяльність;
- розробити заходи по вдосконаленню монетарної політики держави;
- знизити рівень податкового навантаження та спростити механізм їх обчислення;
- розробити ефективні заходи для боротьби з корупцією.

Доцільність удосконалення функціонування АСУ «Кадри» в господарстві сигналізації і зв'язку

Козар З. Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Під час аналізу роботи АСУ «Кадри» було виявлено низку недоліків, усунення яких буде сприяти покращенню роботи кадрового працівника в даній системі. Удосконалення роботи АСУ «Кадри» проводилося і раніше, але у процесі роботи знаходяться нові недоліки. Це знайдені недоліки при вводі інформації у темах «Облікові документи», «Розпорядчі документи», «Відпустки» та при створенні звітів. Усунення цих недоліків приведе до зменшення витрат робочого часу кадрових працівників, тому що додаткове введення інформації та усунення помилок у темах потребує значного використання часу. Так, у темах «Медичні огляди» та «Відпустки» інформація про працівників надається тільки у кількісному еквіваленті, хоча потрібно вказувати конкретні прізвища працівників. До удосконалення АСУ відноситься перевірка орфографічних та синтаксичних помилок, перевірка віку дітей у особистих картках.

Для ефективного використання робочого часу кадрових працівників необхідно передбачити усунення недоліків у розділі «Особові картки», а саме, передбачити можливість формування протоколів працівникам за вислугою років. Також необхідно усунути недоліки при оформленні у багатопунктових наказах відпусток без збереження заробітної плати (передбачити умову за сімейними обставинами). Необхідно удосконалити підготовку наказів щодо внутрішнього сумісництва, а саме оплати пасивного часу працівників, додати відпустки без збереження заробітної плати для внутрішніх сумісників, передбачити підготовку наказів про надання відпусток з новим робочим роком.

Для покращення роботи в системі АСУ «Кадри» треба внести корективи у формування звітів, а саме:

- усунення помилок у розділі «Облікова кількість штатних працівників на початок звітного періоду» (УТО-8 ручного формування та УТО-8 електронного формування не співпадають);
- врахувати вакансії для внутрішнього сумісництва у рядку «Кількість посад згідно штатного розпису»;
- додати показник у розділі 2 рядку 1 «Кількість скоєних випадків порушень трудової дисципліни»;
- врахувати осіб, які знаходяться поза штатом в облікову кількість штатних працівників на початок та кінець звітного періоду;
- виключити працівників, які звільнилися за згодою сторін з розділу «за власним бажанням».

Усунення цих недоліків дає змогу скоротити час працівника відділу кадрів на виконання встановленого завдання. Удосконалення функціонування автоматизованої системи «Кадри» буде проводити інформаційно-обчислювальний центр Придніпровської залізниці.

Був проведений розрахунок капітальних вкладень на удосконалення АСУ «Кадри» Загальна сума одноразових капітальних вкладень 4263,6 грн. Проведено розрахунок експлуатаційних витрат на удосконалення АСУ. Розраховані загальні витрати, які несе підприємство за існуючою технологією та витрати при запропонованій технології: 29 351,87 грн. та 3673,4 грн. відповідно.

Таким чином, при запропонованій технології досягаємо пряму економію поточних витрат, що складає 25 678,47 грн. Непряма економія складає 7703,54 грн. Враховуючи всі підприємства, пряму та непряму економію можна підрахувати річну економію, що складає по господарству 33 382грн, по всій Придніпровській залізниці – 5007 тис. грн.

Сучасний стан автоматизації обліку в Україні

Корніленко М. С., Шило Л. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Інформаційні технології (ІТ) – це системно організована для вирішення завдань управління сукупність методів і засобів реалізації операцій збирання, реєстрації, передачі, накопичення, пошуку, обробки і захисту інформації на базі застосування розвинутого програмного забезпечення, використання засобів обчислювальної техніки і зв'язку, а також способів, за допомогою яких інформація надається тим, хто її потребує.

Інформаційні технології в даний час можна класифікувати за рядом ознак, зокрема: способом реалізації в інформаційній системі, ступенем охоплення завдань управління, класами здійснюваних технологічних операцій, типом призначеного для користувача інтерфейсу, варіантами використання мережі ЕОМ тощо.

У зв'язку з застосуванням нової інформаційної технології, заснованої на використанні засобів зв'язку, комп'ютерів, широко використовується поняття «інформаційна система» (ІС). При цьому термін «система» вживається в основному в двох змістах:

1. Система як деяка властивість, що складається в раціональному сполученні й упорядкованості всіх елементів визначеного обсягу в часі і просторі так, що кожний із них сприяє успіху діяльності всього об'єкта. З таким трактуванням пов'язане розуміння координації і синхронізації дій персоналу управління, об'єднаних із метою досягнення поставлених цілей;

2. Система як об'єкт, що володіє достатньо складною, певним чином упорядкованою внутрішньою структурою (наприклад, виробничий процес). У загальному виді поняття «система» охоплює комплекс взаємозалежних елементів, що діють як єдине ціле в інтересах досягнення поставлених цілей. Кожна система містить у собі такі компоненти: структура системи - множина елементів системи і взаємозв'язків між ними. Приклад: організаційна і виробнича структура фірми.

На сучасному етапі розвитку важко уявити підприємство без використання інформаційних систем. Вони проникли майже у всі сфери діяльності, у тому числі і у бухгалтерський облік. Спочатку процес автоматизації бухгалтерського обліку виконував легкі завдання і був більше схожий на процес використання калькулятора. Але згодом спеціально розроблені програми почали виконувати більш складні та вагомі завдання, такі, наприклад, як нарахування заробітної плати та лікарняного, вирахування до соціальних фондів та ін.

На сучасному ринку автоматизованих послуг можна побачити як вітчизняні продукти, так і зарубіжні. Але через розбіжність законодавств та досить високу ціну перевагу у покупці отримують вітчизняні розробники.

На сучасному українському ринку фінансово-економічного програмного забезпечення для обробки облікової інформації пропонується ряд систем: «ІС: Підприємство», «DeloPro», «GrossBee-XXI», «SMarket», «X-DOOR», «АБ Офіс», «Актив +», «Акцент», «Бест-Про», «ІТ-Підприємство», «Парус-Підприємство», «РС-Фінанси+», «Свод», «Універсал», «Флагман» та інші. Розробники індивідуально підходять до вирішення задач автоматизованої обробки облікової інформації.

Одну з провідних функцій в управлінні підприємством виконує сучасний бухгалтер-аналітик, що здійснює велику роботу з планування, контролю та прийняття управлінських рішень. Для удосконалення управління підприємством необхідно використовувати нові методи і сучасні технічні засоби побудови різних інформаційних систем. Насамперед необхідно провести корінну реконструкцію його технічної й інформаційної бази на основі впровадження автоматизованої системи обліку, контролю й аудиту.

Найбільш розповсюдженими в Україні програми бухгалтерського обліку є: «Парус-Підприємство» та «ІС: Підприємство».

Програма «Парус-Підприємство» – система модульного типу, яка складається з модулів «Адміністратор», «Бухгалтерія», «Реалізація і склад». Модулі працюють незалежно один від

іншого, але з однією базою даних. В модулі «Реалізація і склад» реєструються первинні документи обліку операцій з ТМЦ, одержуються облікові регістри та матеріальні звіти. Модуль «Бухгалтерія» дозволяє створювати господарські операції, отримувати регістри бухгалтерського обліку та звітні документи. Модульний тип системи дозволяє її поетапне впровадження організації.

Програма «1С: Підприємство» дозволяє реєструвати роздрібну реалізацію товарів, для чого використовуються документи «Роздрібна накладна» та «Визначення торгівельної націнки», та проводити переоцінку ТМЦ на гуртових складах і в магазинах за допомогою документа «Переоцінка ТМЦ». Таким чином, функціональні особливості системи «Парус-Підприємство» оцінені нижче від «1С: Підприємство».

Автоматизація облікових процесів дає змогу максимально ефективно управляти підприємством, тому що на сьогодні керівник підприємства не може прийняти управлінське рішення не маючи повної та достовірної інформації. Саме тому підприємствам необхідно визначитися з вибором програмного забезпечення, яке було здатне забезпечити всі потреби обліку підприємства і разом з тим було досить економним і не вимагало великих витрат на його придбання, а також не вимагало від бухгалтера специфічних навичок програмування. Найбільш ефективним буде використання продукту «1С:Підприємство», бо він забезпечує найбільш повний спектр можливостей для ведення обліку на підприємстві. Тільки за умови вибору можна максимізувати ефективність та ведення облікової діяльності, що безумовно є необхідним кроком на шляху до розвитку і процвітання підприємства.

Управління системою оплати праці в умовах реформування залізничного транспорту

Коротченко О. В., ДонІЗТ, м. Донецьк

Вітчизняний і закордонний досвід показує, що тільки ефективне, раціональне, засноване на потужній науковій базі управління фінансовими, сировинними й трудовими ресурсами здатне стати основою росту економіки й підвищення рівня життя населення. Сучасний економічний ріст характеризується провідним значенням науково-технічного прогресу й інтелектуалізацією основних чинників виробництва. На частку нових знань, втілюваних у технологіях, устаткуванні, утворенні кадрів, організації виробництва в розвинених країнах, доводиться від 70 до 85 % приросту ВВП. Впровадження нововведень стало ключовим чинником ринкової конкуренції, дозволяючи передовим фірмам домагатися надприбутків за рахунок використання інтелектуальної ренти, що утвориться при монопольному використанні нових, більш ефективних продуктів і технологій. У результаті досягається стійка тенденція здешевлення одиниці споживчих властивостей вироблених товарів і послуг, що забезпечує підвищення суспільного добробуту й поліпшення якості життя населення.

У цей час обумовлені економічною реформою перетворення системи українського залізничного транспорту з особливою гостротою висунули завдання цілеспрямованого регулювання соціально-трудових відносин в умовах ринку праці й соціально орієнтованої ринкової економіки. Науково-технічний прогрес, інтелектуалізація праці спонукують учених і практиків приділяти першорядну увагу вдосконалюванню людського чинника у виробництві транспортних послуг. І це природно, оскільки одержання найбільшого ефекту з найменшими витратами, економія трудових, матеріальних і фінансових ресурсів у першу чергу залежать від того, як вирішуються проблеми зниження собівартості послуг залізничного транспорту, пов'язані з неухильним підвищенням продуктивності праці.

Ключове рішення цієї проблеми в першу чергу обумовлено системою оплати праці, ефективним мотиваційним комплексом персоналу. У сучасних умовах шляху зниження собівартості виробленої продукції (транспортних послуг) жорстко обмежені. Ціни на паливо, матеріали й енергетичні ресурси складаються на ринку, і окреме підприємство, навіть галузь у цілому, не в силах принциповим образом вплинути на цей процес, за винятком ринків, де «Укрзалізниця» поки є єдиним споживачем виробленої продукції. Надання послуг залізницею здійснюється в рамках державного регулювання тарифів на вантажні й пасажирські перевезення. Спроби створити єдиний тарифний орган, що за результатами незалежного аналізу собівартості виробництва розраховував і встановлював би економічно обґрунтовані тарифи для всіх природних монополій в ув'язуванні з макроекономічними показниками, дотепер мало ефективні. Зниження собівартості випускаємої продукції повинне в цих умовах здійснюватися в першу чергу за рахунок оптимізації внутрішніх виробничих процесів і підвищення економічної ефективності діяльності залізниці. Представляється, що одним з таких резервів і є раціональна організація системи оплати праці як елемента мотиваційного комплексу.

Таким чином, одним з основних шляхів підвищення ефективності діяльності «Укрзалізниці» є збільшення продуктивності праці. Пропонуючи на ринку не товар у вигляді нового продукту, а лише ефект його переміщення в просторі, транспорт може забезпечувати економічний прибуток лише за рахунок безперервного вдосконалювання якості своїх послуг - прискорення, безперебійності й безпеці транспортного процесу, скорочення строків доставки й поліпшення схоронності вантажів, безвідмовності роботи всіх ланок транспортного конвеєра. Особливу роль тут грає вміння всіх працівників залізниці постійно втримувати в поле своїх корпоративних інтересів потреби й потреби пасажирів, відправників вантажу й вантажоодержувачів.

Нової компанії необхідно якісний розвиток виробничої бази на основі побудови ефективної системи управління й інвестиційної політики. Не викликає сумнівів, що менеджмент «Укрзалізниці» тільки шукає підходи для ефективної роботи з активами,

залучення інвестицій. В умовах значного зношування основних фондів це - першорядне завдання, для реалізації якої необхідна фінансова стійкість. Величезні фінансові ресурси потрібні на погашення кредиторської заборгованості, що створилася за багато років, і скорочення фінансових ризиків. У результаті залізниця змушена працювати в умовах дефіциту коштів. Тому потрібна оптимізація фінансової діяльності, яка б забезпечила вихід на рентабельну роботу, стійке функціонування й динамічний розвиток «Укрзалізниці».

На сьогодні збережено єдиний тарифний простір, відкриті ворота для конкуренції в сфері перевезень, продовжує діяти випробувана сторіччями система соціальної захищеності залізничників. У зв'язку із цим необхідне підвищення професіоналізму працівників залізничного транспорту, а воно неможливо без підвищення вимог до знову прийнятого на роботу й стійке функціонування системи постійного навчання й підвищення кваліфікації працівників залізниці. Конкурентна боротьба з іншими видами транспорту за залучення нових вантажопотоків змушує залізницю безупинно поліпшувати транспортне обслуговування вантажовласників і пасажирів, підвищувати рівень сервісу, розширювати перелік пропонованих послуг. Це є основним завданням всіх працівників залізничного транспорту.

Для ефективного розвитку «Укрзалізниці» необхідне створення однакових вимог або системи корпоративних стандартів. Наявність такої системи дозволить підкорити діяльність кожного керівника й працівника завданням і цілям залізниці, виключити можливість суб'єктивного впливу на якість надаваних послуг. Уже зараз бачиться необхідність виділити основні корпоративні стандарти, у числі яких, безумовно, буде й соціальний стандарт, що закріплює високий рівень соціальної захищеності працівників «Укрзалізниці».

Соціальний стандарт компанії повинен базуватися на наступному положенні: соціальна діяльність є не витратним навантаженням, а інструментом ефективного розвитку «Укрзалізниці» в довгостроковому плані, елементом програми стратегічного розвитку. Ефективність соціальних витрат повинна забезпечуватися збільшенням прибутковості залізниці, підвищенням продуктивності і якості праці - інших джерел для цього не існує. Кадровий потенціал - найважливіший ресурс залізниці, тому необхідно й стандарт управління персоналом. Управління персоналом вимагає такої організації праці, при якій реалізація особистих інтересів працівника (в аспектах кар'єри, заробітної плати, соціального забезпечення) досягається при збільшенні його внеску в загальні результати залізниці.

Особливий професіоналізм і відповідальність потрібні від рядових працівників, тому що працею машиністів, слюсарів, монтерів, електромеханіків, прийомоздавачів, квиткових і товарних касирів забезпечується безпека і якість перевезень, формується імідж і авторитет залізниці. Залізничний транспорт є зоною підвищеної небезпеки. Від працівників цього виду транспорту залежить забезпечення безпеки на залізницях. Учасники перевізного процесу повинні мати професійну компетентність, вміти передбачати виникнення й розвиток надзвичайних ситуацій, вчасно виявляти передумови до порушення безпеки руху поїздів, повністю виключити їх або бути готовими до локалізації наслідків.

Отже, основою для продуктивної, мотивованої праці може стати лише добре продумана система організації заробітної плати, що є складовою частиною всього мотиваційного комплексу персоналу. Економічне регулювання оплати праці на залізничному транспорті на сьогоднішній день представляється одним із пріоритетних напрямків розвитку реформуємої галузі. Актуальність і важливість цієї проблеми особливо велика в цей час, коли в досягненні високої економічної ефективності, конкурентоспроможності залізничного транспорту особливу роль грає людський чинник, якість трудового ресурсу, професійна майстерність персоналу. Розвиток ринку транспортних послуг немислимо сьогодні не тільки без надійного кадрового забезпечення, але й наукової організації праці, його оплати, а також розробки ефективного мотиваційного комплексу.

Проблеми організації податкового обліку в Україні

Пінчук О. П., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важливим інструментом в організації податкової системи України є податковий облік. Перехід України до ринкових відносин, ускладнення у формуванні державного бюджету, регулюванні фінансових відносин між платниками податків та фіскальними органами зумовили потребу у запровадженні нового виду обліку - податкового.

Своєчасне відображення податкових операцій та правильність складання податкової звітності є однією з основних умов ефективної діяльності підприємств. Надзвичайно важливим є облікове забезпечення звітності про податки і податкові платежі підприємств, особливо враховуючи доволі жорстоку систему фінансових санкцій, що застосовуються до підприємств за умов виявлення помилок при здійсненні податкового обліку та формуванні податкової звітності. Відомо, що ефективна податкова система передбачає чітке законодавче обґрунтування усіх елементів податкового обліку.

Проблеми обліку формування фінансового результату та його оподаткування всебічно висвітлювали відомі вітчизняні вчені. Дані проблематики висвітлено у працях: М. Т. Білухи, Ф. Ф. Бутинця, В. П. Вишневського, М. Я. Дем'яненка, Г. Г. Кірейцева, Л. М. Кіндрацької, М. М. Коцупатрого, В. Г. Цінника, Ю. Я. Литвина, В. Б. Моссаковського, М. Ф. Огійчука, П. Т. Саблука, П. Я. Хомина та інших.

Необхідною умовою при організації податкового обліку на підприємствах України є дослідження сутності і значення податкового обліку в системі оподаткування України, розгляд проблеми взаємозв'язку системи бухгалтерського та податкового обліку.

Завдання податкового обліку визначені Податковим кодексом України. У податковому обліку передбачено також відображення податку на додану вартість, акцизного збору, місцевих податків і обов'язкових платежів до бюджетів різних рівнів. Нормативними документами з оподаткування, якими передбачено ведення податкового обліку в Україні, визначені предмет, метод і його методичні прийоми, інформаційне забезпечення.

Податковий облік поєднується з традиційною системою бухгалтерського обліку, його не можна вважати лише складовою частиною останнього, оскільки суттєві особливості економічних категорій, які в ньому використовуються, зумовлюють значні відмінності не тільки первинних документів, аналітичних реєстрів, взаємозв'язку рахунків, але і методики організації цього процесу. Поряд з цим, деякі податкові показники формуються (нараховуються) виключно за даними бухгалтерського обліку. Отже, податковий облік тісно пов'язаний з бухгалтерським обліком, адже обидва види обліку оперують одними і тими ж первинними документами; фіксують одні й ті ж дані і факти господарського життя. Як бухгалтерський, так і податковий облік здебільшого ведуть одні й ті ж спеціалісти – бухгалтери.

Порівнюючи принципи ведення бухгалтерського та податкового обліку, можна зробити висновок, що існують такі спільні риси, як безперервність здійснення, суцільне відображення господарських фактів, юридична доказовість (документальний характер), вартісне вимірювання.

Особливістю податкового обліку є встановлення спеціальних правил формування обліково-податкових показників, відмінних від процедур бухгалтерського обліку. Так, відповідно до Податкового кодексу України, об'єктом оподаткування є прибуток із джерелом походження з України та за її межами, який визначається шляхом зменшення суми доходів звітного періоду, визначених згідно зі статтями 135-137 Кодексу, на собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг та суму інших витрат звітного податкового періоду, визначених згідно зі статтями 138-143 Кодексу.

Від створення ефективної системи підготовки облікових даних з метою оподаткування на рівні підприємства залежить як якість інформації, що надходить до державних податкових органів, так і поліпшення фінансового стану самого підприємства, оскільки правильна

організація податкового обліку дасть змогу уникнути фінансових санкцій з боку державних фіскальних органів та оптимізувати податкові платежі.

На рівні підприємств досить важко самостійно розробити методику організації і ведення податкового обліку через відсутність методологічної підтримки зі сторони держави. В цих умовах суттєвого значення набувають послуги аудиторських компаній щодо постановки системи податкового обліку.

Важливе значення при вирішенні цього завдання належить автоматизації обліку, що значно розширює його можливості та підвищує якість роботи бухгалтерів. Створення інтегрованої системи обліку і контролю на основі новітніх комп'ютерних технологій, методологічного забезпечення ведення податкового обліку сприятиме поліпшенню податкових взаємовідносин на підприємствах з Державною податковою адміністрацією.

Деякі проблеми обліку формування статутного капіталу товариства з обмеженою відповідальністю

Попова Ю. І., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Проблеми формування статутного капіталу різних юридичних осіб неодноразово ставали предметом наукових досліджень. Але окремі питання, які є важливими з наукової і практичної точки зору, залишилися недостатньо вивченими. Значний внесок у розвиток цього внесли Бланк І. І., Бочаров В. А., Вінник О. П., Сірош Н. Н., Юрчук Н. І. та інші.

Капітал як економічна категорія одержав новий зміст в умовах переходу країни до ринкових відносин. Основним елементом власного капіталу є статутний капітал – який характеризує розміри і фінансовий стан підприємства. Однак вплив зовнішніх і внутрішніх чинників на формування статутного капіталу ще залишається малодослідженим. Питання, пов'язані із формуванням статутного капіталу відіграють надзвичайно важливу роль в процесі формування інвестиційного клімату, оскільки це один з перших етапів, який повинен пройти інвестор задля належного правового оформлення майбутньої діяльності.

Статутний капітал юридичної особи формується в декілька етапів.

На першому етапі формування статутного капіталу учасники визначають розмір капіталу й розмір кожного внеску. До цього питання можна підійти об'єктивно, суб'єктивно або формально.

Об'єктивний підхід передбачає створення статутного капіталу в розмірі, необхідному для досягнення певної мети; коли необхідно акумулювати максимальні кошти. При цьому розмір статутного капіталу є, як правило, високим, а частки відображають реальні майнові інвестиції учасників.

Суб'єктивний підхід – це формування статутного капіталу в розмірі, який наперед узгоджує розподіл часток між учасниками. До уваги береться не те, яка сума потрібна для досягнення мети юридичної особи й здійснення ефективної господарської діяльності, а те, яка структура капіталу влаштовує учасників.

Формальний підхід передбачає, що учасників не цікавить розподіл голосів, розмір статутного капіталу і внесків, учасники створюють статутний капітал, сприймаючи це як формальність. Для мінімізації витрат на створення юридичної особи вони, як правило, формують капітал у розмірі, який дорівнює мінімальному.

На другому етапі формування статутного капіталу учасники визначають предмет внеску. Майно, яке є предметом внеску, має відповідати таким вимогам: бути власністю учасника; бути відчужуваним; належати до майна, яке може використовуватися для формування статутного капіталу створюваної юридичної особи. Спеціальні вимоги до формування статутного капіталу окремих юридичних осіб зумовлені сферою їх діяльності. Основним предметом внеску є гроші в національній валюті України.

На третьому етапі формування статутного капіталу учасники мають домовитися про строк сплати вкладів. Законодавець орієнтує на їх повну сплату впродовж одного року з дня створення юридичної особи. Вказаний строк може бути й скорочений: дострокове виконання зобов'язання допускається.

В сучасних умовах господарювання існують деякі не врегульовані питання методики обліку статутного капіталу в товариствах з обмеженою відповідальністю. Особливо актуальним залишається питання оцінки внесків до статутного капіталу: адже якщо засновники погоджують між собою вартість, вона може в результаті бути більшою або меншою за ринкову, що може призвести до викривлення даних про реальну вартість активів підприємства. Крім того, особливої уваги заслуговує проблема відображення в обліку простроченої заборгованості засновників за внесками до статутного капіталу, для чого, на нашу думку, слід ввести додаткові субрахунки в бухгалтерському обліку.

Організація управління дебіторською заборгованістю

Рогожина І. О., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах економічної кризи для підприємств важливе значення має ефективне управління дебіторською заборгованістю. Це обумовлено тим, що дебіторська заборгованість займає питому вагу в складі поточних активів і впливає на фінансовий стан підприємства. Отже, вдосконалення процесу її управління є одним із напрямків забезпечення фінансової стійкості підприємства.

Управління дебіторською заборгованістю – це інтегрований процес планування, організації, координації та контролю за станом дебіторської заборгованості, який необхідний для досягнення цілей підприємства. Управління цим процесом передбачає прийняття управлінських рішень щодо протилежних процесів: зменшення безнадійної дебіторської заборгованості з одного боку, і зростання обсягів реалізації – з іншого.

Для забезпечення ефективного управління дебіторською заборгованістю на підприємствах доцільно створити спеціальні підрозділи: на великих підприємствах це може бути відділ управління та контролю дебіторської заборгованості, на малих та середніх – особа, на яку покладені відповідні обов'язки. До їх основних завдань належить: ведення обліку проблемної (сумнівної, безнадійної, простроченої) дебіторської заборгованості; здійснення заходів щодо інкасації проблемної дебіторської заборгованості; рефінансування дебіторської заборгованості (спонтанне фінансування, факторинг, облік векселів або їх продаж на фондовому ринку, форфейтинг); проведення реструктуризації заборгованості; контроль за виконанням поточних фінансових планів в частині погашення дебіторської заборгованості за продукцію (товари, роботи, послуги); аналіз та внутрішній контроль дебіторської заборгованості.

Важливим моментом в управлінні дебіторською заборгованістю є підвищення її якості, чого можна досягти шляхом всебічного оцінювання фінансового стану потенційних дебіторів, їх платоспроможності, репутації, терміну існування; визначення максимальної суми боргу в цілому та на одного клієнта (лімітування дебіторської заборгованості); використання різних форм забезпечення повернення боргу (застава, страхування, гарантії банків або третіх осіб, оформлення забезпеченим векселем тощо).

При цьому можуть використовуватися різноманітні методи управління дебіторською заборгованістю, які можна класифікувати на такі групи:

- 1) юридичні – претензійна робота, подача позову до суду;
- 2) економічні – фінансові санкції (штраф, пеня, неустойка), передача в заставу майна і майнових прав, призупинення постачань продукції;
- 3) психологічні – нагадування по телефону, факсу, пошті, використання ЗМІ чи поширення інформації серед суміжних постачальників, що загрожує боржнику втратою іміджу;
- 4) фізичні – арешт майна боржника за рішенням органів державної виконавчої служби.

Для налагодження ефективної роботи управління дебіторською заборгованістю необхідно постійно здійснювати її аналіз, тобто проводити моніторинг. В аналіз необхідно включати: дослідження динаміки зміни величини та структури заборгованості та розрахунок низки показників, що характеризують оборотність дебіторської заборгованості (коефіцієнт відволікання коштів у дебіторську заборгованість, коефіцієнт оборотності, період погашення дебіторської заборгованості, коефіцієнт простроченої заборгованості, середній «вік» простроченої дебіторської заборгованості).

Розробка політики управління дебіторською заборгованістю є невід'ємною частиною фінансової політики підприємства, тому що це пов'язано з управлінням значними грошовими потоками, що визначають забезпеченість підприємства власними коштами.

Інтеграція формування та обробки економічної інформації – головний напрямок розвитку бухгалтерського обліку на залізничному транспорті

Рогожина І. О., Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах реформування залізничного транспорту постає гостра необхідність впровадження у галузі нових інформаційних технологій, автоматизації системи обліку та ряду функцій управління тощо.

Необхідною передумовою розробки і запровадження автоматизованих систем бухгалтерського обліку (АСБО) є вирішення певних взаємопов'язаних аспектів: організаційних, кадрових, фінансових, розробка технології й методології організації професійної діяльності в конкретній предметній ділянці бухгалтерського обліку.

Основною перевагою впровадженого програмного продукту є забезпечення єдиної методології ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності. Так, на всіх структурних підрозділах залізниць впроваджено автоматизовану систему бухгалтерського обліку АСБО «Фобос» («Фінансовий облік, бухгалтерський облік і статистика»), яке розроблене підприємством, підпорядкованим Укрзалізниці – «Проектно-конструкторським технологічним бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті України» (ПКТБ АСУ ЗТ).

Активна робота щодо розробки та впровадження програмного забезпечення АСБО «Фобос» розпочалась у 2007 р. після затвердження наказом Укрзалізниці від 24.01.2007 р. за № 056-Ц Програми впровадження в структурних підрозділах залізниць автоматизованого ведення бухгалтерського обліку.

Передумовою затвердження цієї програми та створення єдиного програмного забезпечення з бухгалтерського обліку для структурних підрозділів (лінійного рівня) всіх залізниць було те, що існуючий стан обробки облікової інформації ускладнював узагальнення та аналіз даних на рівні залізниць та Укрзалізниці і не давав у повній мірі необхідної інформації для прийняття управлінських рішень. Адже обробка первинної облікової інформації здійснювалася різними програмними продуктами – як придбаними, так і власними, причому розробленими із застосуванням різних мов програмування, які не в повній мірі відповідали сучасним вимогам інформаційних технологій. Впроваджені програмні продукти недостатньо враховували положення єдиної методології бухгалтерського обліку на залізничному транспорті та не забезпечували єдиного підходу залізниць до проведення ряду розрахунків, механізмів формування інформації тощо.

Нині, АСБО «Фобос» забезпечує, по-перше, автоматизований облік усіх розділів бухгалтерського обліку – починаючи з первинного обліку і закінчуючи формуванням фінансової звітності; по-друге, автоматизацію робочих місць бухгалтерів, економістів, комірників, нормувальників, табельників і, відповідно, забезпечує комплексну автоматизацію всіх господарських операцій у структурних підрозділах залізниць. Автоматизована програма враховує специфіку організації роботи та особливості ведення бухгалтерського обліку всіх структурних підрозділів залізниць.

Проте, програму доводиться постійно доопрацьовувати та удосконалювати, адже досить часто вносяться зміни у законодавчі та нормативні документи, що регулюють порядок ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності; крім цього, відбуваються структурні перетворення в галузі, а також впроваджуються нові проекти, у зв'язку з чим до програми пред'являються нові вимоги щодо формування необхідної інформації.

Оскільки АСБО «Фобос» вже впровадили на всіх структурних підрозділах залізниць, то нині здійснюються роботи з її впровадження на інших підприємствах, що підпорядковуються Укрзалізниці, та в Укрзалізниці, що стане запорукою успішного ведення бухгалтерського обліку та складання фінансової звітності в умовах створення ПАТ «Українська залізниця».

Слід зауважити, що на сьогоднішній день залізнична галузь нараховує понад 1 мільйон об'єктів: майнових ресурсів, земельних ділянок, об'єктів інтелектуальної власності тощо.

Здійснювати контроль, аналіз та управління даним величезним комплексом вручну неможливо. Впровадження комплексної інформаційно-аналітичної системи уможливило автоматизацію складних технологічних процесів обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізниць.

Тому для вдосконалення системи управління галузевим майновим комплексом, автоматизації процесу обліку і розпорядження майном Головним управлінням майновими та земельними ресурсами Укрзалізниці (ЦКМ) разом з ДП «Проектно-конструкторське технологічне бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті України» (ПКТБ АСУ ЗТ) інтенсивно створюється і впроваджується єдина інтегрована система обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізничного транспорту України (АСМК).

Перш ніж створити АСМК, проектувальники звернулися до досвіду росіян та з урахуванням переваг і недоліків їх системи перейшли до розробки власної програми. Вже на першому етапі випробування АСМК побачили незаперечні переваги, зокрема ця система полегшує ручну працю, покращує якість інформації, дозволяє зберігати історію об'єкта, скорочує час складання звітів. Завдяки їй можливо оперативно одержувати інформацію про будь-який об'єкт майна, щоденно формувати звіти про них.

В системі АСМК реалізовано односторонню синхронізацію даних щодо об'єктів майна з АСБО до АСМК. В результаті користувач не має можливості вносити зміни в АСМК тих даних, що передаються з АСБО засобами синхронізації.

Отже, АСМК призначена для комплексного інформаційно-технологічного забезпечення процесів обліку, управління майновими та земельними ресурсами, в тому числі, реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням, володінням, використанням та розпорядженням майном і земельними ділянками, їх обліком при різних аспектах діяльності залізничної галузі України.

Система підлягає постійному вдосконаленню. Нині розробниками системи вже реалізовано завдання із формування зведеної звітності за всіма структурними підрозділами та підприємствами, підпорядкованими Укрзалізниці, також збирається інформація щодо дебіторсько-кредиторської заборгованості, зокрема триває активна робота (завершити її планується в першому півріччі 2013 року), аби автоматично збирати зведені дані по залишках та оборотах за рахунками.

На сьогодні пріоритетним завданням є встановлення АСМК в тих структурних підрозділах залізниць, де її не було. Це дуже великий обсяг роботи, адже достатньо значна кількість невеликих структурних підрозділів працювала за своїми системами бухгалтерського обліку. Крім того, в деяких випадках необхідно формувати додаткові опції.

Впровадження єдиної інтегрованої системи автоматизованого обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізничного транспорту – черговий крок до максимальної автоматизації усіх технологічних процесів на залізничному транспорті. Застосування нових технологій, у тому числі у питаннях використання АСМК, процес довготривалий, потребуючий постійного вдосконалення. Так, на думку фахівців, дана система є єдиною, котра допоможе залізничникам провести необхідні заходи щодо реформування галузі залізничного транспорту України.

Формування фінансових результатів залізниці в умовах її акціонування

Сначов М. П., Ломтева І. М., Кошель В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сучасному етапі стану і розвитку економіки України ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту ускладнено впливом ряду чинників зовнішнього та внутрішнього середовища: кризовим станом економіки країни, низьким рівнем ліквідності та фінансової стійкості залізниці, зносом основних фондів, відсутністю інвестиційних ресурсів, зниженою якістю перевезень, перевищенням поточних витрат галузі над її доходами. Тому питання реформування залізничного транспорту є актуальними.

Враховуючі досвід реформування залізниць розвинених країн зарубіжні та вітчизняні експерти визнають найбільш перспективним шляхом реформування залізничного транспорту і вирішення проблем фінансування його майбутніх перетворень акціонування. Тому базовим етапом реформування залізничного транспорту України визначено акціонування залізничної галузі за умови, що в процесі акціонування залізничного транспорту держава обмежить свої функції як суб'єкту господарювання, але з іншого боку посилить свою роль як регулятора ринкових відносин. Крім того, держава зберігає відповідальність за безпеку транспортного процесу, надання транспортних послуг у тих секторах та сегментах діяльності залізниці, де ринкові відносини фактично відсутні або ще не достатньо розвинуті.

Акціонування залізниць країни може дозволити підвищити ефективність прийняття рішень в умовах корпоративного управління, прискорити реалізацію інвестиційних програм та сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів на модернізацію інфраструктури. При цьому сучасна програма реформування залізничного транспорту України передбачає проведення комплексу заходів з приведення його фінансової системи у відповідність до вимог міжнародного співтовариства у базових питаннях організації економічної діяльності, в першу чергу, у питаннях прозорого формування та розподілу його фінансових результатів і фінансових ресурсів за видами діяльності підприємств залізничного транспорту, оптимізації доходів та витрат підприємств залізничного транспорту, створення основ для поліпшення умов фінансування проектів розвитку залізниць.

У практиці господарської діяльності підприємств розвинених країн звичайно джерела формування фінансових ресурсів корпорацій поділяються на внутрішні та зовнішні, а саме: внутрішні джерела власних фінансових ресурсів, зовнішні джерела власних фінансових ресурсів, та джерела позикових фінансових ресурсів. Традиційно до основних внутрішніх джерел власних фінансових ресурсів підприємств, в тому числі і корпорацій, відносяться прибуток і амортизаційні відрахування. До основних зовнішніх джерел власних фінансових ресурсів корпорацій відносяться кошти, що отримуються власниками корпорації за рахунок випуску та використання акцій. До найбільш розповсюджених джерел позикових фінансових ресурсів підприємств корпоративного типу відносяться банківські кредити, корпоративні облігаційні позики, фінансовий лізинг тощо.

Досвід господарської діяльності підприємств розвинених країн свідчить про те, що базою, головною рушійною силою господарської діяльності будь-якого підприємства, в тому числі і підприємства залізничного транспорту, є власні фінансові ресурси. Оскільки основою формування власних фінансових ресурсів є фінансові результати у вигляді прибутку, то для забезпечення ефективності господарської діяльності залізничних підприємств актуальним завданням є раціональне формування фінансових результатів та управління ними. Крім того, динамічний розвиток оточуючого зовнішнього середовища, а також наступна корпоратизація залізничної галузі шляхом акціонування залізниці підвищують роль показників результатів господарської діяльності, зокрема показників фінансових результатів залізниці.

У вітчизняній літературі до фінансових результатів підприємств відносять два базових показника: абсолютний показник – прибуток та відносний показник – рентабельність.

Прибуток підприємства як різниця між доходами та витратами звітного періоду, тобто поточними доходами та витратами – кінцевий результат його діяльності. З точки зору

фінансових результатів діяльність залізниці тим ефективніше, чим вищий рівень доходів та менший рівень витрат при однаковому обсязі перевезень за звітний період.

Алгоритм розподілу і перетворення чистого доходу від реалізації у чистий прибуток корпорації передбачає врахування інтересів наступних груп фізичних і юридичних осіб:

а) власники корпорації, для яких поточною метою є оптимізація прибутковості та ліквідності корпорації, а в довгостроковій перспективі – сума реінвестованого прибутку;

б) кредитори (лендери) – фізичні та юридичні особи, які надають корпорації гроші на довгостроковій основі з метою отримання частки у вигляді процентів по займу з наступним поверненням основної суми боргу та яких цікавить показник операційного прибутку;

в) держава – її цікавить показник прибутку підприємства до оподаткування;

г) працівники корпорації та її контрагенти, їх інтереси різноманітні.

Оскільки можливості управління доходом від реалізації продукції (послуг), внаслідок дії механізму попиту та пропозиції, в умовах ринкових відносин дуже обмежені, то доцільно приділяти основну увагу питанням формування витрат та управління ними, оптимізація яких є сучасною важливою економічною проблемою на залізничному транспорті. При цьому для формування фінансових результатів важливе значення в аналізі управління витратами має розрахунок показників маржинального доходу (суми покриття) у вигляді різниці між чистим доходом від реалізації продукції або послуг та величиною загальних змінних витрат. Таким чином, загальний маржинальний дохід залізниці складає суму коштів, частина яких іде на відшкодування постійних витрат, а інша, частина, що залишилася, утворює прибуток.

Управління корпоративними фінансовими ресурсами передбачає жорсткий контроль власних фінансових результатів корпорації. Проведені дослідження діяльності корпорацій показують, що в багатьох корпораціях структура внутрішніх власних фінансових ресурсів не є оптимальною: значну питому вагу складають амортизаційні відрахування, а меншу частку складають власні фінансові ресурси, що формуються за рахунок прибутку корпорації. Таке становище в значному ступені є характерним і для внутрішніх власних фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту. Тому для збільшення частки фінансових результатів у загальній сумі внутрішніх власних фінансових ресурсів залізниці необхідні певні заходи із збільшення чистого прибутку. До таких заходів можна віднести, наприклад, використання пільгових механізмів оподаткування галузі, що підлягає реформуванню, надання державних гарантій під довгострокові банківські кредити тощо.

Слід підкреслити, що формування власних фінансових ресурсів залізничної галузі із внутрішніх джерел за рахунок корпоративного прибутку у сучасних умовах не дозволить забезпечувати суттєвого фінансування оновлення її матеріальної бази. Формування власних фінансових ресурсів із зовнішніх джерел при акціонуванні може забезпечити залізничному підприємству необхідні суми фінансування майбутніх перетворень. Але, це найдорожче за ціною джерело формування фінансових ресурсів з усіх можливих джерел корпоративного фінансування. Саме тому необхідно шукати більш дешеві за вартістю капіталу та одночасно ефективні зовнішні джерела фінансування, наприклад у частині позикового капіталу.

Велике залізничне підприємство, як і інші великі підприємства корпоративного типу, значну частину фінансування своєї господарської діяльності може забезпечити за рахунок формування позикових фінансових ресурсів, причому основну їх частину – шляхом емісії корпоративних облігацій. Корпоративні облігації є більш дешевим, ніж акції, джерелом формування фінансових ресурсів, а тому й перспективним. Крім того, позиковий капітал за умови його ефективного використання, наприклад, за рахунок ефекту фінансового важелю, дозволяє збільшувати рентабельність власного капіталу корпорації. Саме тому корпоративні облігації повинні стати важливим джерелом формування фінансових ресурсів залізниці та збільшення рентабельності власного капіталу залізничних підприємств під час акціонування.

Таким чином, в процесі акціонування залізничного транспорту основним джерелом підвищення його фінансових результатів є підвищення доходності акцій, а перспективним додатковим джерелом – використання позикових ресурсів у вигляді облігацій залізниці.

Ефективність використання позикових фінансових ресурсів на залізниці

Сначов М. П., Ломтева І. М., Калашнік Я. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах господарювання на залізниці склалася напружена ситуація із станом основних засобів, і насамперед, з їх активною частиною - рухомим складом. В першу чергу потрібне оновлення пасажирського рухомого складу. З одного боку саме пасажирські перевезення багато в чому визначають соціальну політику держави, а з іншого боку їх збитковість обмежує можливості використання власних джерел фінансування. З цієї точки зору суттєво зростає роль позикового капіталу у фінансуванні пасажирських перевезень.

Позиковий капітал залізниці може використовуватися як для формування довгострокових фінансових активів у вигляді основних засобів, так і для формування короткострокових (поточних) фінансових активів для кожного виробничого циклу.

Структура позикового капіталу підприємства, в тому числі і залізничного, може бути різною, але традиційно поділяється на довгострокові та короткострокові позикові кошти.

Як одне з базових джерел фінансування, позиковий капітал у порівнянні з власним капіталом підприємства має певні переваги і недоліки його використання. У першу чергу, підприємство, що використовує позиковий капітал, може мати більш високий фінансовий потенціал, наприклад, за рахунок використання ефекту фінансового важелю, але в той же час і більш високі фінансові ризики.

В сучасних ринкових умовах до складу позикових фінансових ресурсів підприємств традиційно належать кредити держави, комерційних банків, небанківських установ, а також фінансові ресурси, що залучаються за рахунок емісії та розміщення облігацій підприємства, а також на основі фінансового лізингу.

У залізничній галузі України в сучасних економічних умовах для довгострокового фінансування найбільш характерним є позиковий капітал у вигляді банківських кредитів.

Основними об'єктами управління фінансовими ресурсами підприємства в частині позикового капіталу є його ціна і структура, які визначаються відповідно до зовнішніх умов. Необхідність залучення і структура позикового капіталу повинна обґрунтовуватися на попередньо зробленому розрахунку потреби в основних і оборотних коштах. При цьому залучення позикових коштів вигідно, якщо вартість обслуговування позикових коштів нижче рентабельності операцій, під які вони залучаються.

Проведений аналіз отримання банківських кредитів Придніпровською залізницею показав, що за останні п'ять років рентабельність операційної діяльності зростала від 2,7 % до 6,5 %. В той же час середня ставка проценту за кредит збільшувалась від 10,6 % до 20,1 %. Таке співвідношення рентабельності операційної діяльності та середньої ставки проценту за кредит призвело до негативних значень диференціалу, а відповідно, і ефекту фінансового важелю. Таким чином, постійний спад обсягів перевезень призвів до значного зниження рентабельності основної діяльності і рентабельності власного капіталу залізниці. За результатами аналізу можна зробити висновок, що якщо показник рентабельності операційної діяльності нижче середньої ставки відсотка за кредит, то використання позикового капіталу залізницею стає недоцільним, оскільки рентабельність власного капіталу залізниці зменшується на величину від'ємного ефекту фінансового важелю.

На підприємствах, що залучають великий обсяг позикових коштів у формі фінансового кредиту, загальна політика залучення позикових коштів може бути деталізована потім в розрізі зазначених форм кредиту. При цьому для оцінки перспектив діяльності і позикового потенціалу залізниць можна використовувати три ключових критерію:

- а) попереднє ранжування наявних залізничних підприємств по позиковому потенціалу на підставі оцінки існуючого і можливого ринкового попиту;
- б) підтвердження результатів попереднього ранжирування з використанням оцінки конкурентоспроможності залізниці і впливу цієї оцінки на фінансову стратегію;
- в) подальша перевірка створеного ранжування за допомогою більш глибокого аналізу.

Використовуючи ці критерії, можна створити корисну систему градації підприємств залізничного транспорту відповідно до їх позикового потенціалу з подальшою оцінкою, які з підприємств володіють високим потенціалом, які - деяким потенціалом, а які абсолютно безперспективні з точки зору реалізації в них позикових операцій.

Система ранжирування залізничних підприємств по позиковому потенціалу може складатися з наступні угруповань:

а) високопотенційні - можуть процвітати в ринковій економіці після завершення реструктуризації галузі та реалізації позикових проектів;

б) середньопотенційні – підприємства, які мають певний позиковий потенціал, можуть не досягти особливих успіхів, але виживуть в умовах ринку, якщо перебудуються.

в) маргінальні – підприємства, які швидше за все, не виживуть в ринковій економіці та матимуть великі проблеми навіть при спробах перебудови у процесі реформування галузі.

Вищеописані критерії дозволяють створити систему градації позикових операцій на рівні залізниць та ринку в цілому. Однак з неможливості ранжирування окремих підприємств залізничного транспорту за критерієм їх позикового потенціалу можуть виникнути певні труднощі в оцінці перспектив використання позикового капіталу. Але з цього не слід робити проблему, оскільки очевидно, що в галузях з високим потенціалом, до яких відноситься залізнична галузь, обов'язково знайдуться перспективні підприємства. Саме тому напрямок позикових операцій в високоперспективній галузі, такий як залізничний транспорт, підвищує ймовірність швидкого, більш стійкого відродження залізничних підприємств.

Процес реформування залізничної галузі передбачає акціонування підприємств за умови володіння державою контрольного пакету акцій. Саме тому держава залишається основним суб'єктом підтримки діяльності залізничного транспорту в умовах формування конкурентного середовища і розмежування монопольного та немонопольного секторів.

Конкурентні процеси мають кілька важливих відмінних рис, які дозволяють спрямовувати державну підтримку політики формування позикового капіталу за допомогою беззаставних інструментів на більш об'єктивної і незалежної основі. В умовах акціонування залізничної галузі найбільш об'єктивною і незалежною основою формування позикового капіталу може бути фінансування залізниці за допомогою фінансового лізингу та за рахунок емісії і розміщення облігацій залізничних підприємств.

Шляхи удосконалення системи справляння ПДВ в Україні у контексті євроінтеграції

Твардовська Л. М., ДНУЗТ, Петрова Л. В., НМетАУ, м. Дніпропетровськ

Вступ України до Європейського Співтовариства потребує виконання певних умов. Однією із важливих умов вступу України до ЄС є модернізація власної податкової системи, у тому числі Податку на додану вартість, про що свідчить досвід європейських країн.

Розробивши та затвердивши Податковий кодекс Україна зробила удосконалення правових норм у тому числі, що до Податку на додану вартість, шляхом забезпечення більш детальної правової регламентації його справляння. І хоча зроблено багато наукових розробок, на теперішні час остається багато нерозкритих питань до повної гармонізації податкового законодавства

Податковим кодексом України удосконалено правові норми щодо ПДВ шляхом забезпечення більш детальної правової регламентації його справляння, усуненні багато розбіжностей, що мали місце в попередньому законодавстві й використовувалися для уникнення сплати податку, здійснено суттєві кроки на шляху наближення податкового законодавства до вимог 112 Директиви Ради ЄС, зокрема у сфері обкладання податком на додану вартість, а також справляння акцизного збору, спрощеної системи оподаткування суб'єктів малого підприємництва. При цьому пріоритетними питаннями в області адаптації податкового законодавства, на яких у першу чергу були сконцентровані зусилля розробників Податкового кодексу. У Кодексі враховано положення, які містяться у згаданій Директиві, а саме: визначення термінів; перелік платників податку на додану вартість; визначення об'єктів оподаткування ПДВ, бази оподаткування, понять поставки товарів, поставки послуг, місця поставки товарів та місця поставки послуг; перелік операцій, що звільняються від обкладання податком на додану вартість на території країни та при ввезенні товарів на митну територію України; ставки податку; перелік операцій, що підлягають оподаткуванню за нульовою ставкою; порядок подання податкової декларації та строки розрахунків з бюджетом тощо. У ньому пропонується поступове зниження основної ставки ПДВ з 20 до 17 % з 1 січня 2014 року. Доречно зазначити, що відповідно до Директиви Ради 2006/112/ЄС у країнах Європейського Союзу до 31 грудня 2010 р. стандартна ставка цього податку не може бути меншою від 15 %. Метод стягнення ПДВ в європейських країнах визначені в основних положеннях, дають підстави стверджувати, що положення розділу V «Податок на додану вартість» в Податковому Кодексі України відповідають у більшості випадків вимогам Шостої директиви, що значно наблизило нас до податкового законодавства країн ЄС, проте залишається вкрай важливим врегулювання деяких протиріч, а саме:

- удосконалення механізму відшкодування ПДВ, а саме – моніторинг існуючих пільг;
- зниження ставки на товари першої необхідності тобто перехід до диференційованої шкали ставки в залежності від загальної споживчої корисності товару;
- розробка програм, щодо протидіїм втратам через зловживання з ПДВ.

Значна увага приділяється фіскальній дії ПДВ, а регулюючій функції - відводиться недостатня, хоча кожний елемент механізму ПДВ може бути використаний з метою забезпечення позитивного регулюючого впливу податку на економічні процеси.

І це не всі проблеми, якщо розглянути розподіл податкового тиску в різних секторах економіки він є нерівномірний, так галузі з високим рівнем нарахування доданої вартості (а вони орієнтовані на кінцевий результат споживання), мають великий податковий тиск. А галузі добувної промисловості, що працюють на експорт, практично не сплачують податків. Введення ПДВ односторонньої дії, що повністю відповідає європейському досвіду реформування ПДВ, коли податок стягується тільки при продажах від платників неплатникам позбавить державу від необхідності повертати ПДВ експортерам сировини.

Реформування системи застосування податку на додану вартість окрім вирішення низки фінансових проблем бюджету має стати вагомим інструментом підвищення національної конкурентоспроможності України у контексті інтеграції у ЄС.

Удосконалення механізму залучення інвестиційних ресурсів підприємств

Удовенко Р. С., Якимова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Інвестиції відіграють важливу роль в розвитку підприємства шляхом забезпечення зростання його ринкової вартості, розширення об'єму його активів. За допомогою інвестиційних ресурсів на підприємстві здійснюються науково-дослідні роботи з покращення товару чи умов праці, здійснюється переоснащення підприємств тощо.

В сучасних умовах існують різноаспектні проблеми щодо залучення інвестиційних ресурсів підприємствами в Україні – економічні, юридичні, політичні, організаційні тощо. В будь якому разі, для успішного залучення інвестиційних ресурсів на найбільш вигідних умовах, підприємству необхідно бути інвестиційно привабливим, впроваджувати нові технології на виробництво, вдосконалювати їх, бути інноваційно-орієнтованим.

Розвиток підприємства за рахунок власних коштів не завжди можливий та економічно доцільний, особливо в умовах кризи. Залучення інвестиційних ресурсів, виключно за рахунок прямого притоку фінансових ресурсів, дозволяє підприємству використовувати можливості його зростання, які надаються фінансовим ринком, з високим рівнем ефективності. В умовах кризи питання щодо залучення інвестиційних ресурсів підприємством набуває особливо актуального значення. Інвестиції є невід'ємною складовою підприємства, вони відіграють важливу роль у отриманні підприємством прибутку, який в свою чергу є запорукою подальшого розвитку.

Питання щодо вдосконалення діючих механізмів залучення інвестиційних ресурсів підприємствами є дуже актуальним в умовах кризової економіки. Розробкою теоретико-методичних підходів до вирішення цієї проблеми займалися такі вчені як Е. Ф. Бригхем, В. М. Шелудько, А. Д. Шеремет та інші.

Внаслідок кризи переважна частина підприємств потребує більш широкого, але зваженого залучення інвестиційних ресурсів через відсутність власних інвестиційних ресурсів. Розвиток підприємств залежить від загальнодержавного інвестиційного потенціалу, який в свою чергу, може бути сформований за рахунок різних фінансових джерел, зокрема іноземних інвестицій, які можуть бути використані для покращення інвестиційної привабливості підприємства шляхом впровадження нових технологій на виробництво, їх вдосконалення, збільшення експортного потенціалу тощо.

Залежно від типу інвестора інвестування може здійснюватись в таких формах як: створення спільних підприємств, придбання контрольних пакетів акцій, купівля неконтрольних пакетів акцій фірм-емітентів, початок діяльності філій або дочірніх підприємств.

Для збільшення ефективності залучення інвестиційних ресурсів необхідно впровадити такі стратегії як: перехресне фінансування, об'єднання ресурсів середніх та великих фірм, залучення засобів великих фірм (споживачів продукції), для розширення свого ринкового сектору – використання власних засобів, використання всіх доступних джерел для реалізації інноваційних програм. Необхідно враховувати, що стратегію залучення інвестиційних ресурсів обмежує їх вартість. Також необхідно використовувати лізинг, як форму фінансової інвестиції.

Удосконалення механізму залучення інвестиційних ресурсів підприємств необхідне для збереження економічної діяльності підприємства та його подальшого розвитку, особливо в умовах кризи. Необхідність впровадження вищезазначених стратегій та пропозицій є важливою умовою розвитку підприємств України.

Взаємозв'язок та різниця методів обліку витрат і методів калькулювання

Цебренко Л. О., Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Облік витрат на виробництво та калькулювання собівартості продукції є активною ланкою системи управління господарським життям підприємства, що забезпечує необхідною інформацією управлінський персонал для прийняття рішень. Від достовірності, оперативності та доцільності інформації про витрати залежить ефективність виробничої діяльності підприємства, його спроможність вистояти у сучасному конкурентному середовищі та досягти бажаних результатів. Групування витрат за центрами відповідальності дозволяє об'єднати різні за економічним змістом витрати в єдині цільові групи. При цьому виникає проблема вибору методів обліку витрат та калькулювання.

На даний момент відсутня єдина думка серед спеціалістів і науковців щодо визначення методів обліку витрат на виробництво та калькулювання собівартості продукції. До цього часу в науковій та науково-практичній літературі проводяться дослідження проблеми взаємозв'язку методів обліку витрат на виробництво та калькулювання. Важливо звернути увагу на те, що ні в офіційних документах, ні в спеціальній літературі, не наведено класифікації методів обліку витрат і методів калькулювання, які рекомендуються для використання підприємствами різних галузей промисловості. У науковій літературі одні і ті ж методи різні вчені відносять або до методів обліку витрат, або до методів калькулювання, виходячи із тлумачення їх сутності.

У вітчизняній та зарубіжній практиці фінансового та управлінського обліку утворились і використовуються більше десятка методів калькулювання і обліку витрат. Проте несистематизоване викладення сутності цих методів у науковій і спеціальній літературі не дає можливості чітко розібратися в особливостях кожного з них.

Отже об'єктом обліку виробничих витрат є витрати на виробництво виробів, їх окремих частин (конструктивних елементів, вузлів, деталей), груп виробів, виконані роботи, сукупність однорідних робіт, виробництва, процеси, фази й стадії технологічних процесів (переділи), окремі операції, які групуються за різними ознаками з метою визначення собівартості.

Існує арсенал методів обліку і калькування витрат серед яких: балансовий метод, метод прямих розрахунків, метод розподілу вартості, метод додавання витрат, метод виключення витрат, нормативний метод, комбінований. Вибір того чи іншого методу залежить від поставленої кінцевої мети в системі господарювання. Таким чином, методи обліку витрат на виробництво та методи калькулювання є двома взаємозалежними процесами, які характеризуються власними способами та прийомами, користувачами, завданнями.

Метод калькулювання, відповідно, є відображенням розподілу витрат підприємства за встановленими статтями калькуляції для визначення собівартості певних видів або груп продукції. Можна визначити, що методи обліку витрат на виробництво та методи калькулювання собівартості спрямовані на досягнення різних цілей, що і доводить їх відмінність і необхідність існування кожного із них на підприємствах для організації ефективної системи обліку витрат виробництва. Подальші дослідження з даної проблематики необхідно проводити у напрямі пошуку оптимального методу обліку витрат виробництва та формуванні собівартості готової продукції.

Відтворення основних засобів – запорука стабільного розвитку залізничного транспорту України

Чорновіл О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасні умови диктують дуже суворі правила виживання для будь якої галузі народного господарства. Не кожне підприємство в змозі протистояти тій безлічі негативних зовнішніх факторів, які вирують у нашому повсякденному житті. Залізнична галузь також не є винятком. Укрзалізниця є державним підприємством, тому має фінансуватися з державного бюджету, однак цих коштів недостатньо для ефективного та конкурентоспроможного розвитку. Тому, основна частина витрат підприємств залізничного транспорту фінансується за рахунок власних та залучених коштів, але цього також не достатньо. І саме це є головною причиною постійного і дедалі критичнішого стану основних засобів.

На сьогодні рівень зносу деяких виробничих фондів залізничної галузі сягає 80-90 %, що в свою чергу загрожує не лише безпеці перевізного процесу, а й економічній безпеці, як залізничних підприємств, так і країни в цілому. Якщо до останнього часу залізниці забезпечували потреби економіки та населення у перевезеннях, що забезпечувалось в основному за рахунок надлишку технічних потужностей, створених ще за радянських часів, і темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння та виведення з експлуатації основних засобів (особливо активної частини – рухомого складу), то зараз такі резерви вичерпані. а обсяги оновлення є досить мізерними, що наглядно видно на прикладі закупівель вагонів Укрзалізницею (табл. 1).

Таблиця 1

Обсяг закупівлі вагонів Укрзалізницею

Найменування вагонів	Роки				
	2006	2007	2008	2009	2010
Вантажні вагони, факт	353	2005	1849	800	1200
Вантажні вагони, план	2520	3520	4000	4000	4000
Пасажирські вагони, факт	62	34	180	60	100
Пасажирські вагони, план	100	225	н/д	н/д	н/д

З наведених даних видно, що при плані закупівлі вантажних вагонів за п'ять аналізованих років у кількості 18040 од., фактично придбано лише 6207 од., або 34,4 %. Звичайно, що у такій ситуації вагонів не вистачає для ритмічного завантаження та відправлення вантажів вітчизняним підприємствам і на експорт.

Науковцями було розраховано, що постійний процес відтворення основних засобів залізничних підприємств, забезпечив би не тільки стабільний попит на вантажні та пасажирські перевезення, а й постійне зростання валового доходу від звичайної діяльності Укрзалізниці (табл. 2).

Таблиця 2

Прогнозні доходи Укрзалізниці за умов вибуття / оновлення рухомого складу

Рік	Доходи від звичайної діяльності залізниць України в умовах наявного рухомого складу за умов його вибуття, млрд грн	Доходи від звичайної діяльності залізниць України за умов оновлення рухомого складу, млрд грн
2012	57,2	57,2
2013	52,8	59,8
2014	55,2	64,8
2015	57,3	70,3
2016	59,5	77,5
2017	62	85,3

Такий шлях розвитку міг би надати можливість залізницям України стати головним конкурентом не тільки на вітчизняному ринку перевезень, а й за його межами.

Основи автоматизації бухгалтерського обліку на залізницях України

Шило Л. А., Железняк В. В., Груберт У. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

При впровадженні сучасних інформаційних технологій, а саме: автоматизованого ведення бухгалтерського обліку, покращені робочі місця бухгалтерів всіх рівнів залізничної галузі України.

З 2010 року у структурних підрозділах залізниць України впроваджено Автоматизовану Систему Бухгалтерського Обліку «Фінансовий Облік Бухгалтерський Облік Статистика» (у подальшому «АСБО ФОБОС»), яка призначена для забезпечення ведення бухгалтерського та податкового обліку у відповідності з національними Положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку (П(С)БО), методичними рекомендаціями по застосуванню регістрів бухгалтерського обліку, обліковою політикою Укрзалізниці, методичними рекомендаціями по застосуванню на залізничному транспорті, особливостями організації бухгалтерського обліку в окремих структурних підрозділах та іншими нормативними і законодавчими документами.

Інформація, що міститься у «Фобосі», стала базою для створення єдиної системи управління майновими і земельними ресурсами залізничного транспорту (АСМК). Яку, в процесі підготовки формування залізничної галузі, на замовлення Державної адміністрації залізничного транспорту розробили фахівці Київського проектно-конструкторського бюро автоматизованих систем управління залізничним транспортом. Ця програма призначена для комплексного інформаційно-технічного забезпечення процесів обліку, управління майновими та земельними ресурсами, в тому числі, реалізації управлінських рішень, пов'язаних з формуванням, володінням та розпорядженням майном і земельними ділянками, їх обліком при різних аспектах діяльності залізничної галузі України.

Переваги цієї системи в тому, що вона здійснює облік усіх аспектів ведення майнових об'єктів:

- організаційно-структурного,
- технічного,
- правового,
- просторово-територіального,
- фінансово-економічного, що є необхідною складовою ефективною системи управління.

Основними задачами для користувача при роботі з системою є: знайти певну інформацію, відкрити картку, змінити та зберегти дані.

Дана програма є закритою для загального користування.

Головна форма системи складається з навігаційної панелі зліва, та інформаційної частини справа, що полегшує роботу з системою.

Також в ній передбачена робота з карткою «Юридичні особи УЗ» в якій відкривається загальна інформація, інформація про реєстрацію ЄДРПОУ, підрозділи, статус та показники, нормативні документи.

В системі АСМК є стандартні реєстри (об'єкти нерухомого майна, об'єкти рухомого майна, землі) та автоматизовані робочі місця які призначені для зручної роботи користувачів.

Крім того, АСМК інтегрується з уже існуючим програмним забезпеченням автоматизованого обліку та управління майновими й земельними ресурсами – такими, як АС «Технічна інвентаризація», АСБО «ФОБОС», що має пришвидшити й полегшити процес актуалізації даних.

Але найбільша перевага АСМК в тому, що її база буде оновлюватись не періодично – під час чергової інвентаризації, а постійно, отже відображатиме реальний стан справ.

Організація внутрішнього аудиту на підприємствах залізничного транспорту

Шовкопляс Ю. Ю., Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Внутрішній аудит на підприємствах залізничного транспорту – це регламентована внутрішніми документами галузевого підприємства діяльність з контролю ланок управління та різних аспектів з його функціонування, що здійснюється представниками спеціального контрольного органу з метою допомоги органам управління підприємства.

Управління діяльністю підприємства повинно бути ефективним. Зрозуміло, що під поняттям ефективності є показник, що найкраще розкриває поставлену мету та повністю оцінює можливі шляхи її реалізації. В сучасних умовах інформаційного суспільства стає необхідним новий підхід до оцінки ефективності, який матиме комплексний характер. Досягнення ефективності в прогнозуванні, плануванні, аналізі, обліку, контролі та прийнятті управлінських рішень є головними функціями при досягненні ефективності управління. Тому найважливішим у питанні оцінки ефективності діяльності підприємства є підвищення якості інформації для управлінських рішень.

Є два основних джерела інформації на підприємстві: бухгалтерський та управлінський облік. Для наших цілей важливішим є облік, який використовується для внутрішнього користування, тобто управлінський. Важливою функцією управління є контроль, як головний із складових підвищення ефективності управління. Реалізувати цю функцію на практиці найкраще шляхом аудиту.

Метою внутрішнього аудиту є допомога управлінському персоналу в здійсненні контролю. До практичної користі створення внутрішнього аудиту на підприємствах залізничного транспорту слід віднести те, що вона дозволяє налагодити ефективний контроль керівництва над автономними підрозділами, за допомогою перевірок виявити резерви підвищення ефективності галузі та найбільш перспективні напрямки розвитку, виконувати консультативні функції у відношенні осіб фінансово-економічних та бухгалтерських служб підприємства.

До інститутів внутрішнього аудиту відносяться ревізори, ревізійні комісії, внутрішні аудитори або групи внутрішніх аудиторів. Внутрішні аудитори значно підсилюють контрольну функцію на підприємстві, знаходяться у штаті підприємства та підпорядковуються виконавчому органу, що є великою перевагою над ревізорами.

Корисність аудиту найкраще оцінювати у співвідношенні понять «ефективність» «економічність» «продуктивність». Де економічність розуміють як співвідношення між вкладом, що планується та фактичним; продуктивність – співвідношення фактичного вкладу та фактичного випуску; ефективність – відношення фактичного випуску до планового.

Визначення критеріїв продуктивності, ефективності та економічності і є функціями аудиту. Існуючі характеристики, інженерні стандарти, обговорення та дослідження є джерелами розробки критеріїв. Саме ці критерії створюють систему показників, що на початку зазначена як новий підхід до управління ефективністю підприємства транспорту.

Можна зробити висновок, що наявність ефективного внутрішнього аудиту стає невід'ємною складовою успішного розвитку господарської діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах швидких змін зовнішнього середовища з метою запобігання ухвалення неефективних управлінських рішень та попередження порушень у здійсненні фінансово-господарської діяльності.

Секція 5

Математичне та комп'ютерне моделювання економічних процесів на транспорті

Автоматизація процедур визначення ефективності курсування пасажирських поїздів

Вишнякова І. М., Разумов С. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Визначення ефективності курсування окремих пасажирських поїздів на залізницях України являється одним із актуальних завдань, вирішення якого спрямоване на зменшення збитковості пасажирських перевезень у дальньому сполученні. У представленій роботі вирішено завдання із автоматизації процедур розрахунку економічної ефективності курсування поїздів шляхом програмної реалізації методики¹ (далі – методика). За методикою витрати пасажирського поїзда мають ієрархічну структуру. На першому рівні витрати розділено на чотири складові: пасажирську, інфраструктурну, локомотивну та моторвагонну. На другому рівні ієрархії витрати кожної складової розподілено за категоріями, а на третьому рівні ієрархії витрати кожної категорії складаються зі статей витрат господарств залізниць.

За методикою для розрахунку кожного виду витрат використовується певний перелік статей витрат, тому при автоматизації процедури розрахунку витрат пасажирського поїзда було передбачено, що структура витрат має не постійний характер, а з часом їх перелік може змінюватися. Стаття витрат описується наступними даними: номер статті; назва статті; господарство; витрати на оплату праці, грн.; відрахування на соціальні заходи, грн.; витрати на паливо, грн.; витрати на електроенергію, грн.; інші витрати, грн.; амортизація, грн.. Для кожного господарства залізниці (Укрзалізниці) в програмі враховуються наступні параметри: загальновиробничі витрати господарства, грн.; адміністративні витрати господарства, грн.; витрати на збут господарства, грн.; прямі витрати господарства, грн., коефіцієнт нарахування.

В результаті аналізу витрат пасажирського поїзда було визначено, що витрати з амортизації, ремонту пасажирських та багажних вагонів поїзда можуть розраховуватися за даними форми 10-ЗАЛ чи за даними депо. Витрати за локомотивною та моторвагонною складовими можуть розраховуватися чи за даними певних статей форми 10-ЗАЛ чи за фактичними показаннями лічильників палива тепловозів та дизель-поїздів, лічильників електроенергії електровозів та електросекцій. Виходячи з цього при автоматизації процедур розрахунку рентабельності пасажирського поїзда було додано певні види статей витрат, що враховують джерело надходження даних по витратам. За методикою розрахунок рентабельності пасажирських поїздів проводиться за рік, але при розробці процедур автоматизації розрахунку було передбачено проведення розрахунку за квартал, півріччя та рік. Також при автоматизації враховується, що структури витрат пасажирського поїзда внутрішнього сполучення (окрім приміських) та структури поїзда міжнародного сполучення різні. Для цього було введено таке поняття як схема розрахунку, в якій зазначається перелік видів витрат, джерело надходження витрат, вид сполучення пасажирського поїзда, для якого цю схему можна застосовувати, а також перелік статей витрат по кожному виду витрат.

Шляхом застосування створеного програмного забезпечення із оцінки ефективності курсування пасажирського поїзда забезпечується можливість вирішення також інших важливих завдань аналізу і управління економічної ефективності перевезень пасажирів.

Програмне забезпечення із визначення ефективності курсування окремих пасажирських поїздів дозволить вирішувати наступні завдання: аналіз стійкості рентабельності, при якому встановлюється залежність оцінок рентабельності пасажирського поїзда від значень деяких заданих зовнішніх параметрів (параметричний аналіз рентабельності); визначення таких значень заданих зовнішніх параметрів, при яких забезпечується необхідний рівень рентабельності конкретного поїзда та ін.

У цілому застосування розробленої програми забезпечить можливість підвищити рівень економічно обґрунтованого управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України.

Література

1. Звіт з виконаних робіт за договором № 62/11 – ЦТех – 117/2011 – ЦЮ від 22.08.2011 р. Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів.

О совершенствовании методов оперативного прогнозирования и интерпретации параметров процессов железнодорожного транспорта

Клименко И. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Современная производственная деятельность характеризуется высоким уровнем сложности ее составляющих: систем, структур, процессов и т.д. Многочисленные технологические, экономические и другие процессы, в том числе в области железнодорожного транспорта, характеризуются высоким уровнем сложности, не имеют замкнутого математического описания, могут быть представлены временными рядами (ВР) [1, 2].

Для построения оперативного прогноза параметров процессов, которые можно представить в виде ВР, используется множество математических и статистических моделей и методов [4]. Особого внимания заслуживают методы хаотической динамики для анализа и прогнозирования сложных детерминированных процессов.

В докладе рассматривается применение усовершенствованных методов Т. Демарка и логистического отображения для прогнозирования и интерпретации параметров процессов [2, 3]. Специфика метода Т. Демарка не позволяет непосредственно применить его для прогнозирования, к примеру, вагонопотоков, так как каждый отдельный уровень ВР вагонопотока имеет одну характеристику – количество вагонов. Поэтому методика Т. Демарка была адаптирована для построения оперативного прогноза на основе двух предыдущих значений ВР:

$$X = \frac{(\min\{Знач2, Знач1\} + \max\{Знач2, Знач1\} + 2 * Знач_{сред})}{2}; \quad (1)$$

$$Y = \frac{(X - \max\{Знач2, Знач1\}) + (X - \min\{Знач2, Знач1\})}{2}; \quad (2)$$

где: Y – прогнозное значение; $Знач1, Знач2$ – предыдущие значения ряда; $Знач_{сред}$ – среднее арифметическое $Знач1$ и $Знач2$; $\max\{Знач2, Знач1\}$ – максимум из двух значений; $\min\{Знач2, Знач1\}$ – минимум из двух значений.

Для оценки точности прогноза, было предложено использовать метод «бутстреп» [2, 4]. На рис. 1, отображены результаты оперативного прогноза ВР вагонопотока, относительная ошибка которого составила $e(Y)=8,74\%$.

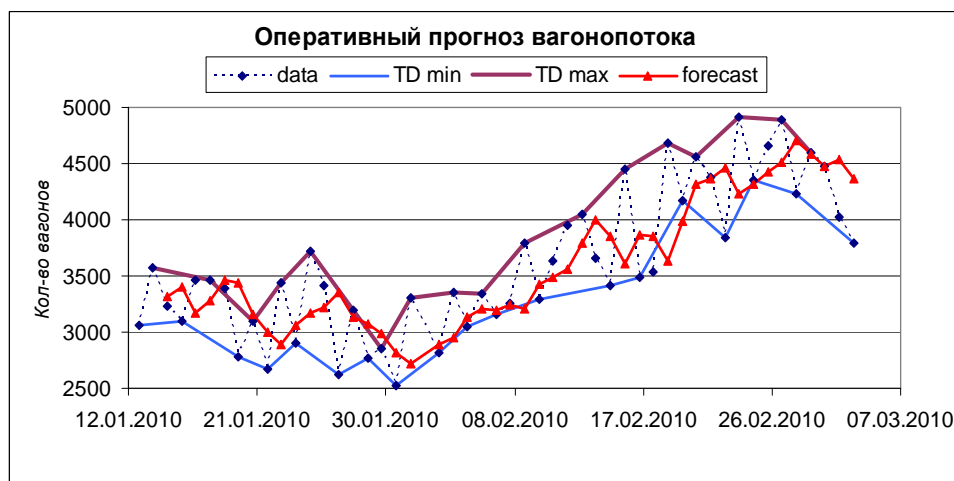


Рис. 1. Оперативный прогноз вагонопотока с использованием «бутстреп»

Экспериментально было установлено, что при увеличении количества выборок, полученных при помощи «бустреп», точность прогноза значительно не увеличивается.

Совершенствование метода дискретного логистического отображения, позволило не только построить оперативный прогноз процесса, но и интерпретировать параметры этого процесса в терминах логистического отображения [1,3]. Была предложена модель расширенного логистического отображения (РЛО), которая имеет вид:

$$x_{n+1} = \prod_k \lambda_k x_n^{\alpha_k} * \prod_j [\mu_j (1 - x_n)^{\beta_j}] \quad (3)$$

где $x_n \in [0,1]$, λ, α, β – числовые параметры. Расчет параметров модели производится итеративно. Для получения интерпретаций принимается, что коэффициенты (3) отображают влияние различных управляющих характеристик:

$(\lambda_1; \alpha_1)$ – воздействия фактора 1; $(\lambda_2; \alpha_2)$ – воздействия фактора 2;

$(\mu_1; \beta_1)$ – фактор $(k+1)$, ... ; $(\mu_2; \beta_2)$ – фактор $(k+2)$, (4)

Для повышения точности прогноза после идентификации всех параметров модели (3) возможна корректировка значений ее параметров за счет расчета нового набора значений, исходя из других уровней ВР, с последующими оценками значений параметров по методу экспоненциального сглаживания.

В табл. 1, представлены результаты прогнозирования ВР вагонопотока на основе модели (3) со следующими рассчитанными параметрами:

$$\alpha = -0,9741; \quad \lambda_1 = 0,3798; \quad \beta = -0,8609; \quad \lambda_2 = 0,4231 \quad (5)$$

Таблица 1

Результаты прогнозирования по модели (3) с параметрами (5)

Дата	Значение	Прогноз	Ошибка
13.01.2010	0,6573			20.01.2010	0,5308	0,5835	9,92%
14.01.2010	0,5715			13.02.2010	0,5166	0,5753	11,36%
15.01.2010	0,6549			14.02.2010	0,5719	0,5716	0,05%
16.01.2010	0,6925	0,6064	12,43%	15.02.2010	0,7470	0,5748	23,05%
17.01.2010	0,6933	0,6343	8,51%	16.02.2010	0,7549	0,6970	7,68%
18.01.2010	0,6427	0,6350	1,20%	17.02.2010	0,6810	0,7090	4,10%
19.01.2010	0,6059	0,5994	1,07%	18.02.2010	0,8538		9,31%

Становится очевидным, что результаты прогноза по модели (3) с параметрами (5) представлены табл. 1, имеют высокий уровень достоверности, с учетом особенностью исследуемого ВР, а на основе значений параметров модели (5) можно интерпретировать уровни внешних воздействий или же влияния условий, при которых сформированы вагонопотоки.

В докладе исследованы возможности применения усовершенствованных для прогнозирования поведения параметров технологических и экономических процессов.

Литература

1. Скалзуб В. В., Клименко И. В. Обобщенная модель логистического отображения для анализа и интерпретации свойств временных рядов процессов управления //Тез. докл. Научно-практической конференции «Економічна кібернетика: реалії часу», Днепропетровск, 2012. С. 125—129.
2. Клименко І. В. Адаптація метода Т. Демарка для прогнозування векторних інтервальних часових рядів /І. В. Клименко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2011. – № 37. – С. 274–277.
3. Скалзуб В. В., Клименко И. В. Интерпретация и прогнозирование представленных временными рядами процессов на основе расширенного логистического отображения//Тез. докл. IV Всеукраинской научно-практической конференции «Современные проблемы моделирования социально-экономических систем», Харьков, 2012. С. 193-195.
4. Моделі і методи соціально-економічного прогнозування: Підручник/ [Геєць В. М., Клебанова Т. С., Черняк О. І., Іванов В. В., Дубровіна Н. А., Ставицький А. В.] — Х.: ВД «ІНЖЕК», 2005. — 396 с.

Моделирование стратегического развития транспортной инфраструктуры на основе аналитической обработки маркетинговой информации

Паршина Е. А., УГХТУ, г. Днепропетровск

Основой успешного функционирования национальной экономики является эффективно функционирующая транспортная инфраструктура. Однако в настоящее время функционирование транспортной системы Украины характеризуется недостаточным взаимодействием между различными отраслями транспортного сектора, высокой степенью износа основных фондов и низким притоком инвестиций. Исследования конкурентоспособности экономических систем показывают, что наиболее проблемной составляющей экономики является транспортная инфраструктура.

Анализ деятельности иностранных компаний свидетельствует о необходимости создания системы стратегического управления транспортной инфраструктурой, ориентированной на маркетинговые принципы и методы. Маркетинговый подход по формированию эффективных управленческих решений предусматривает изучение и анализ внешней и внутренней среды, проведение мониторинга транспортных рынков и спроса на пассажирские перевозки, проведение кластерного анализа и разработку комплекса управленческих решений для целевых групп потребителей и транспортных рынков.

Для обоснованного выбора стратегических решений необходимо иметь полную информацию о деятельности транспортных отраслей, которая может быть получена при комплексном исследовании всей транспортной инфраструктуры страны.

Особую актуальность для комплексного анализа представляет математическое моделирование тенденций и закономерностей развития всех составляющих транспортной инфраструктуры. В современных условиях компьютеризации информационных процессов существенное значение имеют задачи разработки систем аналитической обработки маркетинговой информации с использованием современных компьютерных технологий и методов математического моделирования экономических процессов.

Для повышения эффективности стратегического управления транспортной инфраструктурой необходима разработка компьютерной информационной системы, которая позволит выполнять аналитическую обработку комплекса маркетинговой информации и на основе аппарата математического моделирования исследовать тенденции стратегического развития всех составляющих транспортной инфраструктуры Украины – автодорожной, железнодорожной, портовой и авиатранспортной инфраструктур, что позволит создать эффективно функционирующую транспортную инфраструктуру страны.

Для решения поставленной задачи необходимо провести системный анализ функционирования транспортной инфраструктуры. Выявление тенденций развития функционирования транспортной инфраструктуры должно осуществляться на основе математического моделирования динамики изменения комплекса маркетинговых показателей производственно-экономической деятельности. Необходима разработка качественных, адекватных математических моделей с использованием современных информационных технологий и аппарата математического моделирования производственно-экономических процессов.

Стратегическую направленность развития транспортной инфраструктуры в условиях рынка определяет планирование на основе научно-обоснованных прогнозов производственно-экономической деятельности. Основой разработки научно-обоснованных планов является проведение комплексного системного исследования. В качестве системы рассматривается транспортная инфраструктура, на функционирование которой, влияют внешние и внутренние факторы. Выделяются составляющие подсистемы – автодорожная, железнодорожная, портовая и авиатранспортная инфраструктуры.

Комплексные исследования состояния каждой подсистемы и транспортной инфраструктуры в целом проводятся с учетом внутренних и внешних связей. На основе этих исследований формируется система маркетинговой информации.

Анализ системы маркетинговой информации составляет основу для выявления тенденции развития транспортной инфраструктуры и ее подсистем. В связи с достаточно большими объемами информации и требованиями к оперативности аналитической обработки данных, актуальны вопросы разработки аналитической информационной системы. Информационная система должна обеспечить решение основной задачи – построения научно-обоснованных планов стратегического развития транспортной инфраструктуры и ее подсистем на основе математического моделирования маркетинговой информации. Решение поставленной задачи может быть достигнуто в результате применения современных информационных технологий и экономико-математических методов моделирования.

Для эффективного стратегического планирования предлагается структура информационной системы аналитической обработки маркетинговой информации, основу которой составляют модули математического моделирования развития транспортной инфраструктуры по комплексу показателей внутренней отчетности и по показателям внешней маркетинговой информации.

Комплекс показателей внутренней отчетности составляет информационную базу для разработки экономико-математических моделей. Полученные модели позволят проанализировать динамику объема перевозок, динамику затрат ресурсов, динамику издержек производства и себестоимости предоставляемых услуг. Показатели внешней маркетинговой информации составляют информационную базу для анализа динамики изменений доли рынков, цен на транспортные услуги и товарных рынков по соответствующим математическим моделям.

Особое внимание при проведении компьютерного моделирования уделяется выявлению тенденций развития транспортной инфраструктуры. Для выявления тенденций развития предлагается использование динамических рядов изменения экономических показателей, состоящих из временного тренда, заданного функциональной зависимостью. Предусматривается построение нескольких типов функциональных зависимостей: линейной, параболической, степенной и логарифмической. Параметры математических моделей для каждой функциональной зависимости рассчитываются по методу наименьших квадратов. В информационной системе предусмотрено несколько расчетных модулей для определения параметров математических моделей.

Среди множества полученных функциональных зависимостей необходимо определить адекватную математическую модель. Предлагаемая информационная система позволяет автоматизировать выбор качественной математической модели по комплексу критериев точности и адекватности. На основании полученных данных выполняется сравнительная оценка математических моделей. Для повышения надежности прогноза и эффективности стратегического планирования проводится комплексная оценка качества математических моделей.

Использование математических моделей позволяет проанализировать динамику развития транспортной инфраструктуры по комплексу показателей внутренней отчетности и внешней маркетинговой информации. Именно такой подход позволяет объединить эффективные ресурсосберегающие технологии и рыночные методы управления.

Полученные математические модели и результаты компьютерного моделирования составляют основу для разработки системы стратегического управления. Использование аналитической информационной системы в практической деятельности позволит повысить научное обоснование управленческих решений по повышению конкурентоспособности транспортного сектора экономики.

Совершенствование технико-экономического планирования путевого развития станций с использованием многоуровневых сетевых методов

Скалозуб В. В., Малиновская Н. Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Совершенствование сложных систем железнодорожного транспорта связано с решением задач обоснования технико-экономических проектов и планов развития. В докладе исследованы вопросы формирования проектов путевого развития железнодорожных станций, используя иерархические многокритериальные сетевые модели, в частности, модели метода анализа сетей (МАС) [1]. Задача разработки методики, предназначенной для автоматизации процессов выработки системной технико-экономической оценки планов путевого развития станций, использующей данные сравнительного анализа системы требований, значений комплекса конструктивных параметров и качественных показателей, связана со значительным объемом разнородных данных, а также многочисленными факторами неопределенности, требует применения экспертных методов анализа и выбора решений.

В работе [2] для выбора рациональных вариантов проектных решений путевого развития станций использовался Метод Анализа Иерархий (МАИ), что в дальнейшем позволило существенным образом ускорить анализ конкурентоспособных вариантов конструкции. При этом вид иерархической модели выбора вариантов [2] имел следующие свойства: множество возможных решений: $\Theta = \{\gamma_1, \gamma_2, \dots, \gamma_k\}$, $\gamma_b = f(\psi_1, \psi_2, \dots, \psi_m)$ $\Theta^* = \{\gamma_1^*, \gamma_2^*, \dots, \gamma_k^*\}$, где ψ_1 - количество стрелочных переводов; ψ_2 - строительная длина путей; ψ_3 - максимальное количество одновременных перемещений в горловине станции; ψ_4 - среднее количество стрелок по маршруту движения; ψ_5 - среднее значение суммы углов поворота от стрелок и кривых по маршруту движения; ψ_6 - среднее значение длины маршрута движения. В [2] была исследована задача выбора оптимального варианта развития железнодорожной станции, используя МАИ. При этом модель многокритериального выбора имела вид (без петли обратной связи):

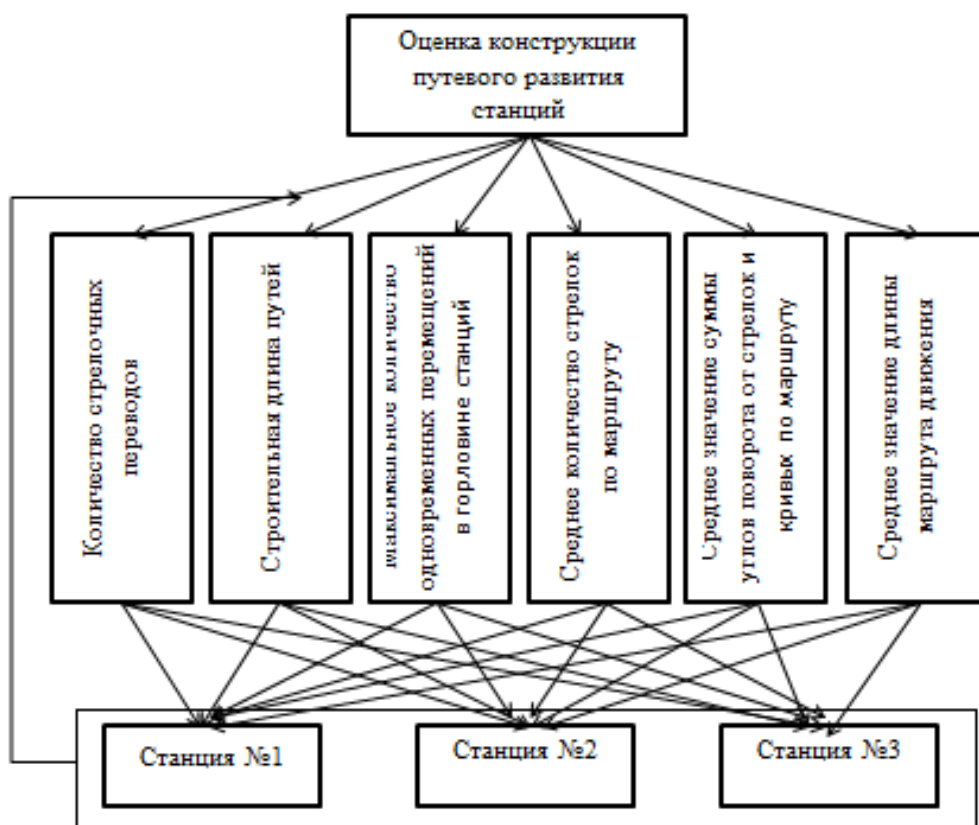


Рис. 1. Сетевая модель (МАС) задачи выбора проекта путевого развития станции

На рис.1 показаны варианты проектов (Станция № 1, Станция № 2, Станция № 3), которые считаются заданными, сформированы вне рамок модели многокритериального выбора рис. 1, согласно методики МАИ варианты однородны, в определенной мере подобны, что учитывается набором показателей выше лежащего уровня иерархической модели. Между вариантами и показателями модели рис. 1 отсутствуют связи, причем предпочтения системы показателей верхнего уровня модели не зависят от вариантов проектов.

В представленном докладе, в отличие от модели [2], учитывается возможность анализа качественно неоднородных технико-экономических проектов путевого развития станций, поэтому система показателей может быть не иерархией. Она содержит петлю обратной связи, которая здесь обеспечивает возможность представления различной важности показателей ψ_k , $k=1, 2, \dots, 6$ для вариантов Станция №J, $j=1, 2, 3$. Интеграция множественности оценок степеней предпочтений частных характеристик, отдельных свойств проектов, осуществляется за счет выполнения итеративной сходящейся процедуры расчета оценок коэффициентов важности отдельных узлов модели [1]. Для этого согласно МАС формируется последовательность суперматриц, члены которой, новые суперматрицы, рассчитываются путем возведения матриц в степень. Методология МАС [1] предполагает применение неформальной процедуры предельного анализа указанной последовательности с целью установления коэффициентов значимости узлов и окончательного выбора вариантов решений.

В докладе на основе примера сетевой модели выбора многокритериального решения рис.1 представлена и обсуждается формальная процедура анализа указанной выше последовательности суперматриц. Ее использование позволяет упростить и автоматизировать один из наиболее сложных аспектов, затрудняющих применение МАС. Содержание процедуры состоит в том, что для последовательности степеней суперматриц модели МАС, как показали многочисленные расчеты, обнаруживается повторяемость коэффициентов, расположенных в некоторых блоках, строках и столбцах суперматриц. Проявление эффекта цикличности в последовательности матриц позволяет остановить процедуру вычислений и получить оценки коэффициентов важности для узлов сетевых структур, моделирующих многокритериальный выбор сложных вариантов проектов.

В докладе представлен сравнительный анализ принципов моделирования, а также методик проведения расчетов оценок технико-экономической эффективности планов путевого развития станций, выполненных на основе моделей МАИ и МАС.

Литература

1. Саати Т. Л. Принятие решений при зависимостях и обратных связях. Аналитические сети. – М.: Издательство ЛКИ, 2008. – 360 с.
2. Малашкин В. В. Совершенствование методов технико-технологической оценки железнодорожных станций с целью повышения эффективности их функционирования. // Автореф. дисс. канд. техн. наук. - Днепропетровск, 2012. – 21 с.
3. Саати Т. Л. Принятие решений. Метод анализа иерархий. – М.: Издательство Радио и Связь, 1993. – 278 с.

Проблеми розвитку інтелектуальних автоматизованих технологій в умовах інформаційного типу економічного зростання

Скалозуб В. В., ДНУЗТ, Скалозуб В. Вл., ДДАУ, м. Дніпропетровськ

Сучасний період розвитку суспільства та світової економіки у все більшій мірі відповідає ознакам інформаційного типу економічного зростання (ІТЕО). Цей тип розвитку характерний тим, що приріст виробництва в основному забезпечується за рахунок усе більш повного використання інформації різних категорій. Зазначимо найбільш суттєві ознаки ІТЕО. При ньому:

- утворюється інформаційний простір як одна із найбільш динамічних сфер світової економіки, де основою являються інформаційно-комп'ютерні технології;
- створення якісно нового виду міжнародних економічних відношень – інформаційні відношення, які полягають у продукуванні та використанні інтелектуального продукту: інформація, знання, «ноу-хау», комп'ютерні програми, що впливає на темпи економічного та технологічного розвитку;
- цінність та вартість баз даних аналітичної, прогнозовної інформації на порядки більша ніж у баз вихідних даних (сучасний стан автоматизованих систем управління (АСУ) залізничного транспорту);
- підвищення «інтелектуальності» АСУ залізниць – стратегічний напрямок їх технологічного і економічного розвитку.

У доповіді представлено постановки завдань та деякі результати досліджень і розробок у сфері інтелектуальних технологій, присвячених вирішенню завдань щодо ІТЕО, які отримані на кафедрі комп'ютерних інформаційних технологій ДНУЗТ у останні роки. Вони мають досить широкий спектр застосувань, у першу чергу для автоматизації систем залізничного транспорту України. Досліджено наступні проблеми автоматизації складних видів діяльності.

1. Проблеми аналізу та стратегічного планування сталого розвитку територій і транспортної інфраструктури на основі рейтингових оцінок. Транспортна інфраструктура становить складну високотехнологічну виробничу структуру, яка у значній мірі впливає на розвиток регіону, що суттєво змінює показники майже усіх сфер діяльності регіону. Через це і оцінка впливу розвитку транспортної інфраструктури (ТІ), особливо залізничного транспорту, потребує комплексної оцінки, яку у доповіді пропонується виконувати такими ж методами та засобами, як і розвиток адміністративно-територіальних одиниць.

Представлено результати автоматизації завдань сфери регіонального управління, Серед них основне – планування стратегії розвитку адміністративно-територіальних одиниць на основі рейтингових оцінок їх соціально-економічного розвитку. Відзначимо для прикладу систему показників, які використовуються при плануванні розвитку територій. Показники сфери соціального-економічного розвитку охоплюють такі сфери: сфера реального сектору, сфера інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності, сфера державних фінансів та фінансових результатів діяльності підприємств, сфери розвитку малого бізнесу, споживчого ринку, соціального сектору. екології .

При вирішенні завдань автоматизації пропонуються кілька сценаріїв вибору стратегії – набору головних показників, їх прогнозованих рівнів, систем обмежень ресурсів різних категорій, необхідних для забезпечення сталого розвитку:

Сценарій 1: Аналіз керованості – визначення найбільш впливових параметрів.

Сценарій 2: Самоаналіз (ЯКІЩО-ТО) – аналіз ефективності на попередніх етапах.

Сценарій 3: Порівняльний аналіз, з урахуванням прогнозу розвитку територій.

Сценарій 4: Оптимальне планування – розподіл обмежених ресурсів за сферами, а також між показниками розвитку окремої сфери.

Застосовані у розробках засобів автоматизації діяльності методи ділових ігор та оптимального планування стратегій розвитку дозволяють оцінити очікувані результати стратегічного планування. Методи рейтингових оцінок, що являються базою

багатокритеріального планування стратегії розвитку територій, доповнюються засобами автоматизованого багатокритеріального аналізу (ієрархічна класифікація) та вибору заходів для планування стратегії розвитку (за Методом Аналізу Ієрархій), як складової системи підтримки прийняття рішень щодо стратегічного розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

2. Завдання із створення інтелектуальних (інтелектуалізованих) засобів планування і оперативного управління процесами перевезень. Відзначимо сферу перспективного застосування інтелектуальних засобів планування для вирішення проблеми інтелектуалізації АСУ вантажних перевезень. А саме:

Автоматизація і уніфікація процедур аналізу, представлення та інтерпретації даних АСК ВП УК, що утворюють часові ряди реалізації процесів вантажних перевезень.

Типізація та Уніфікація інтелектуальних задач управління вантажними перевезеннями (діагностика експлуатаційних ситуацій, прогнозування, класифікація і кластеризація, пошук закономірностей і аномалій, оптимальне планування, вибір рішень на основі аналізу упорядкування вимог ін.).

Створення універсальних для мережі і спеціалізованих автоматизованих аналітичних підсистем підтримки рішень аналітичних задач – АНАЛІТИЧНИХ СЕРВЕРІВ АСК ВП УЗ-Е.

Автоматизація перетворення даних АСК ВП УЗ в бази знань систем управління процесами вантажних перевезень.

Реалізація індуктивних методів моделювання на основі даних про виконання процесів перевезень – нейронно-мережових і нечітко-статистичних методів аналізу та перетворення даних, прогнозування і управління процесами з урахуванням умов невизначеності та досвіду оперативного персоналу.

У доповіді обговорюються наступні напрямки теоретичних і експериментальних розробок щодо формування інтелектуальних АСУ залізниць.

2.1. Моделювання і прогнозування процесів надходження вагонів на станції на основі даних інформаційних систем, а також попередніх даних про виконання перевезень у відповідній оперативній ситуації.

2.2. Утворення машинних моделей процесів вантажних перевезень у відповідних станах. Використання інтелектуальних засобів для узагальнення даних про поїздки, які виконувалися на ділянках.

2.3. Нечітке моделювання та управління процесами оперативного планування і прогнозування з урахування статистичної і нечіткої інформації (нечітке моделювання процесів нормування вантажних перевезень). Використання даних про нормативи і реалізовані перевезення

2.4. Розробка моделей потоків у транспортних мережах з урахуванням неоднорідності носіїв потоків, їх індивідуальних властивостей.

3. Завдання автоматизації процесів оперативного аналізу, інтерпретації та прогнозування параметрів вагонопотоків методами хаотичної динаміки, R/S-аналіз, показник Херста, застосування моделей логістичного відображення.

4. Завдання щодо автоматизації процесів експлуатації парків технічних систем «За поточним станом» вирішене для процесів діагностування електричних двигунів постійного струму. Воно розв'язане методами штучних нейронних мереж та спектрального аналізу.

Перевагами розробленої системи являються її наступні властивості: - підвищення безпеки руху поїздів, - виявлення несправностей за 6 місяців до відмови двигунів, - зменшення кількості затримок у русі поїздів, - Відновлення двигунів з меншими витратами за рахунок ранньої діагностики (вартість капітального ремонту порівняна з вартістю нового електродвигуна (≈ 1500 грн.), а вартість поточного або середнього ремонту у 4 – 6 разів дешевше нового електродвигуна).

У доповіді наведено характеристики розроблених інтелектуальних засобів автоматизації.

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

ДПТ, (ДИИТ), ДНУЗТ, ДНУЖТ	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
УкрДАЗТ, (УкрГАЗТ)	Українська Державна академія залізничного транспорту (м. Харків)
ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
Укрзалізниця	Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины
ДДФА	Дніпропетровська державна фінансово-економічна академія
ДонІЗТ (ДонИЖТ)	Донецький інститут залізничного транспорту Української Державної академії залізничного транспорту
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
МИИТ	Московский государственный университет путей сообщения
БНТУ	Белорусский национальный технический университет (г. Минск, Беларусь)
БелГУТ	Белорусский государственный университет транспорта (г. Гомель, Беларусь)

ЗМІСТ

Секція 1	3
Моделювання сучасних управлінських підходів в умовах складності	4
<i>Аджавенко М. М., ДЕТУТ</i>	
Особенности оценки ненаблюдаемой экономики в современных условиях Украины.....	5
<i>Головинова Г. М., ДНУЖТ</i>	
Вплив глобалізації на розвиток залізничного транспорту	6
<i>Захаренко І. В., Касян Ю. В., Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	
Прогнозування в системі стратегічного управління	8
<i>Кажанова М. О., Клочко А. А., ДНУЗТ</i>	
Сучасний стан транснаціональних корпорацій і перспективи світової глобалізації	9
<i>Клочко Г. А., Іващенко О. Т., ДНУЗТ</i>	
Проблеми регіонального інвестування в Україні	10
<i>Клочко Г. А., ДНУЗТ</i>	
Сталий розвиток: пошук вірних показників.....	11
<i>Ковальчук Т. О., ДНУЗТ</i>	
Ресурсний потенціал регіонів України	12
<i>Мирошник Н. В., ДНУЗТ</i>	
Маркетингова психологія як фактор визначення споживчої поведінки	13
<i>Радіонова Н. В., ДНУЗТ</i>	
Сучасні аспекти соціального маркетингу.....	14
<i>Радіонова Н. В., Салова Е., ДНУЗТ</i>	
Секція 2	15
Нормування виробничих запасів у структурних підрозділах залізниці	16
<i>Абакумова Ю. С., Сначов М. П., ДНУЗТ</i>	
Економіка та управління маркетингом в сфері пасажирських залізничних перевезень	17
<i>Аксьонов І. М.</i>	
Сегментація пасажирів залізниць за напрямками пошуку ними споживчої цінності послуг ...	19
<i>Бакалінський О. В., ДЕТУТ</i>	
Принципи ціноутворення на залізничному транспорті.....	20
<i>Близнюк Т. М., ДНУЗТ</i>	
Визначення факторів, що впливають на обсяг пасажирських перевезень на прогностні роки .	21
<i>Божок Н. О., ДНУЗТ</i>	
Технико-экономические предпосылки для унификации боковой рамы тележек грузовых вагонов	22
<i>Бубнов В. М., ООО «ГСКБВ», Мямлин С. В., Гненный О.Н., ДИИТ, Манкевич Н. Б., ООО «ГСКБВ»</i>	
Итоги выполнения государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2019 годы в 2012 году и основные задания по реформированию отрасли на 2013 год.....	24
<i>Буковский А. В., Квартальная Н. А., Главное управление реформирования и корпоративного развития Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (Укрзализныця)</i>	
Современные экономические оценки транспорта	26
<i>Галабурда В. Г., МИИТ</i>	
Схема сравнения расходов по перевозке в логистических цепях с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта	28
<i>Гедрис С. М., БНТУ</i>	

Влияние коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений на качество трудовой жизни работников железнодорожного транспорта Украины	29
<i>Гнатюк А. Г., Совет профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины</i>	
Організація проведення експертної оцінки соціального самопочуття робітників на підприємствах залізничного транспорту	31
<i>Гребенюк Г. М., ДНУЗТ</i>	
Соціально-економічна сегментація ринка пасажироперевезень	33
<i>Гудкова В. П., ДЕУТ</i>	
Методичні підходи до оцінки організаційно-технічного рівня підприємства.....	35
<i>Дейнека О. Г., УкрДАЗТ</i>	
Удосконалення системи мотивації та оплати праці на залізничному транспорті України	36
<i>Дорошенко Е. В., Гненний М. В., ДНУЗТ</i>	
Определение расходов на ремонты вагонов в технико-экономических расчётах.....	37
<i>Железняков А. Д., Васильев С. М., БелГУТ</i>	
Розробка заходів по зниженню собівартості поточного ремонту колії.....	38
<i>Задорожна О. М., ДНУЗТ</i>	
Щодо питання розвитку залізничних та мультимодальних вантажних перевезень	40
<i>Задоя В. О., ДНУЗТ</i>	
Дослідження теоретичних основ економічної безпеки підприємств транспорту	42
<i>Зайцева І. Ю., УкрДАЗТ</i>	
Перспективы развития сети платных автодорог в Республике Беларусь.....	43
<i>Зеньчук Н. Ф., Гедрис С. М., БелГУТ</i>	
Застосування маркетингових принципів у роботі залізничного транспорту України	44
<i>Зоріна О. І., Антонова О. І., УкрДАЗТ</i>	
Визначення пріоритетних напрямів підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізничному транспорті.....	46
<i>Йолкін Д. Г., УкрДАЗТ</i>	
Логістичні методи управління ресурсами при ремонтах рухомого складу на промислових підприємствах.....	47
<i>Капіца М. І., Гненний М. В., ДНУЗТ, Привалова Л. В., ДДФА</i>	
Сучасний стан туристичної галузі АР Крим	48
<i>Кострюков Д. В., Клочко А. А., ДНУЗТ</i>	
Формування ефективної системи закупівель як засіб підвищення прибутковості діяльності	49
<i>Костюченко Л. В., НАУ</i>	
Сутність економічної ефективності та її роль у ринковій економіці	50
<i>Кравченко Х. В., ДНУЗТ</i>	
Правові аспекти реформування законодавства України про залізничні вантажні перевезення	51
<i>Курбатова Я. М., Головне управління справами Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця»</i>	
Вплив кризових явищ в економіці України на показники діяльності залізничного транспорту	53
<i>Лоза С. П., ДонІЗТ</i>	
Місце управління вартістю в системі менеджменту	55
<i>Любохинець Л. М., ДІТ</i>	
Економічна ефективність залізничних пасажирських перевезень.....	56
<i>Матусевич О. О., ДНУЗТ</i>	
Врахування впливу факторів в управлінні конкурентними перевагами підприємства залізничної галузі.....	58
<i>Мельник Т. С., Головне пасажирське управління Державної адміністрації залізничного транспорту України</i>	

Фінансування потреби структурних підрозділів залізничного транспорту в матеріальних ресурсах.....	60
<i>Міщенко О. М., ДН-І, Швець С. І., ДНУЗТ</i>	
Визначення максимальної відстані курсування швидкісного поїздів за різними умовами поїздки.....	61
<i>Момот А. В., ДНУЗТ</i>	
Управління професійним розвитком спеціалістів з управління персоналом на залізничному транспорті	62
<i>Найдьонова М. В., УкрДАЗТ</i>	
Позитивний імідж Укрзалізниці як основа підвищення її конкурентоспроможності на ринку пасажирських залізничних перевезень	64
<i>Наумова О. Е., УкрДАЗТ</i>	
Проблеми залучення іноземних інвестицій в транспорт України	66
<i>Нечай А. А., Кассір В. В., ДНУЗТ</i>	
Управління та організація комерційної роботи залізниці при здійсненні міжнародних перевезень	68
<i>Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Особливості організації професійної підготовки керівників в умовах високотехнологічного розвитку галузі	69
<i>Паламарчук І. В., УкрДАЗТ</i>	
Інвестиції та залізничний транспорт	71
<i>Пархоменко Ю. Ю., Онойченко Д. Ю., ДНУЗТ</i>	
Проблемні питання удосконалення експлуатаційної діяльності залізниць України в умовах інтеграції в західноєвропейську транспортну систему	73
<i>Пасічник В. І., ДЕТУТ</i>	
Характеристика складових контрейлерної системи доставки вантажів.....	75
<i>Пацьора О. В., ДЕТУТ</i>	
Обґрунтування необхідності дослідження питань розвитку контейнерних перевезень в Україні.....	76
<i>Пінчук О. П., Міхєнко О. В., ДНУЗТ</i>	
Необхідність оновлення залізничного рухомого складу та проблеми його проведення в Україні.....	77
<i>Пічуріна О. В., Гненний О. М., ДНУЗТ</i>	
Особливості аналізу попиту при розробці інфраструктурних проектів залізничного транспорту	78
<i>Полішко Т. В., ДНУЗТ</i>	
Ефективна організація інформаційних потоків в логістиці – запорука скорочення матеріальних витрат	79
<i>Привалова Л. В., ДДФА</i>	
Соціальний аспект ефективності функціонування метрополітену	80
<i>Приймук О. Р., ДЕТУТ</i>	
Важливість зміни тарифів на пасажирські перевезення у приміському сполученні	81
<i>Прозорова О. С., Барах Ю. С., ДНУЗТ</i>	
Системний підхід та системний аналіз в дослідженні економічних проблем пасажирських перевезень на основі маркетингової бази даних.....	82
<i>Разумова К. М., НТУ</i>	
Аналіз основних виробничих фондів та практика оцінки ефективності їх використання на залізничному транспорті	83
<i>Романко О. В., ДНУЗТ</i>	
Функціональна структура системи автоматизованого обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізничного транспорту (АСМК).....	84
<i>Семчик В. О., ДЕТУТ</i>	

До питання про процесуальні форми реалізації прав на землю підприємств залізничного транспорту в Україні	86
<i>Семчик О. В., Головне управління майновими та земельними ресурсами Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця»</i>	
До проблем оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо.....	88
<i>Таранець О. І., Таранець Є. І., Веклинець В. І., ДНУЗТ</i>	
Концептуальна сутність розвитку транспортної системи України.....	89
<i>Творонович В. І., ДЕТУТ</i>	
Напрями діяльності будівельно-монтажного експлуатаційного управління залізниці	90
<i>Топоркова О. А., Шрубковська В. С., ДНУЗТ</i>	
Методичні підходи до економічної оцінки інвестиційної привабливості послуг ділової авіації	91
<i>Хлопіна-Квіч О. І., НАУ</i>	
Проблеми використання інноваційного потенціалу залізничної галузі України	92
<i>Христофор О. В., ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України»</i>	
Дослідження показників інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг	94
<i>Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення державного регулювання тарифів на залізничні перевезення	96
<i>Чернова Н. С., ДПТ</i>	
Секція 3	97
Концептуальний підхід к реформированию деповской базы для ремонта грузовых вагонов в современных рыночных условиях.....	98
<i>Булгакова Ю. В., ДНУЖТ</i>	
Тенденції інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі України	100
<i>Глушенко Т. М., УкрДАЗТ</i>	
Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури.....	101
<i>Дикань В. В., УкрДАЗТ</i>	
Проблеми адаптації підприємств залізничного транспорту до умов сьогодення	102
<i>Диколенко О. Г., Громова О. В., УкрДАЗТ</i>	
Основні напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту України в умовах реформування.....	104
<i>Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Підвищення ефективності інвестиційно-інноваційної діяльності як передумова сталого розвитку залізничного транспорту України.....	105
<i>Лакуста Г. Г., УкрДАЗТ</i>	
Використання системного підходу до управління нерухомістю залізничного транспорту ...	106
<i>Масалигіна В. В., Крихтіна Н. М., УкрДАЗТ</i>	
Функціонування підприємств колійної інфраструктури в умовах гармонізації організаційно-економічної механізму господарювання	108
<i>Міщенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Формування кадрової політики Укрзалізниці на основі Стратегії державної кадрової політики України	110
<i>Назаренко І. Л., УкрДАЗТ</i>	
Особливості формування майнового комплексу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	111
<i>Потетюєва М. В., управління аналітично-методологічного забезпечення Головного управління майнових та земельних ресурсів Укрзалізниці</i>	
Щодо темпів реформування залізниць України	112
<i>Тесленко Т. В., ДНУЗТ</i>	

Іноземний досвід вирішення проблеми розвитку залізничної інфраструктури	113
<i>Хомутовська К. В., Гненний О. М., ДНУЗТ</i>	
Корпоратизація в галузях залізничного комплексу як об'єктивна необхідність реформування із застосуванням прозорих ринкових механізмів	115
<i>Чабаненко М. В., ДНУЗТ</i>	
Бюджетне управління на залізничному транспорті в умовах реформування	116
<i>Широкова О. М., УкрДАЗТ</i>	
Секція 4	117
Резерви підвищення ефективності використання основних фондів підприємства	118
<i>Білиця Ю. В., Шульга А. В., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення преміювальних програм на прикладі ПАТ «Дніпропетровський стрілочний завод»	119
<i>Бобиль В. В., Адамян А. С., ДНУЗТ</i>	
Трансформація оплати праці на підприємствах залізничного транспорту	120
<i>Бобиль В. В., Пономаренко О. С., ДНУЗТ</i>	
Обґрунтування необхідності створення механізму державної підтримки залізничного транспорту	121
<i>Божок А. Р., ДонІЗТ</i>	
Удосконалення управління капіталом комерційних банків в Україні	122
<i>Головкова Л. С., Олефір А. А., ДНУЗТ</i>	
Особливості формування доходів місцевих бюджетів в Україні	123
<i>Головкова Л. С., Світач Ю. С., ДНУЗТ</i>	
Розвиток механізмів споживчого кредитування в Україні	124
<i>Головкова Л. С., Лисак О. В., ДНУЗТ</i>	
Напрямки удосконалення управління фінансами страхових організацій	125
<i>Железняк В. В., Іващенко О. Т., ДНУЗТ</i>	
Особливості відображення інвентаризації виробничих запасів в фінансовому та податковому обліку	126
<i>Желудович О. А., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення механізму кредитної політики комерційного банку	128
<i>Кажанова М. О., Півняк Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Депозитна політика комерційних банків України та шляхи її вдосконалення на сучасному етапі	129
<i>Каламбет С. В., Кравченко Н. В., ДНУЗТ</i>	
Принципи боргового навантаження в Україні	130
<i>Каламбет С. В., Сорочинська І. А., ДНУЗТ</i>	
Управління кредитними ресурсами на залізничному транспорті	131
<i>Каламбет С. В., Тищенко К. С., ДНУЗТ</i>	
Еволюція функцій домогосподарств	132
<i>Каламбет С. В., Косса О. С., ДНУЗТ</i>	
Державне регулювання діяльності підприємств у забезпеченні їх економічної безпеки	134
<i>Каламбет С. В., Півняк Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Податки як форма регулювання економічних процесів	136
<i>Каламбет С. В., Сліпченко Р. С., ДНУЗТ</i>	
Управління фінансовою стійкістю комерційних банків	137
<i>Клочко А. А., Мироненкова О. О., ДНУЗТ</i>	
Вплив тінізації економіки на фінансово-економічну безпеку України	138
<i>Клочко А. А., Пікалова А. О., ДНУЗТ</i>	
Доцільність удосконалення функціонування АСУ «Кадри» в господарстві сигналізації і зв'язку	139
<i>Козар З. Ф., ДНУЗТ</i>	

Сучасний стан автоматизації обліку в Україні	140
<i>Корніленко М. С., Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	
Управління системою оплати праці в умовах реформування залізничного транспорту.....	142
<i>Коротченко О. В., ДонІЗТ</i>	
Проблеми організації податкового обліку в Україні	144
<i>Пінчук О. П., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Деякі проблеми обліку формування статутного капіталу товариства з обмеженою відповідальністю	146
<i>Попова Ю. І., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Організація управління дебіторською заборгованістю	147
<i>Рогожина І. О., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Інтеграція формування та обробки економічної інформації – головний напрямок розвитку бухгалтерського обліку на залізничному транспорті	148
<i>Рогожина І. О., Мельянцева Ю. П., ДНУЗТ</i>	
Формування фінансових результатів залізниці в умовах її акціонування	150
<i>Сначов М. П., Ломтева І. М., Кошель В. В., ДНУЗТ</i>	
Ефективність використання позикових фінансових ресурсів на залізниці	152
<i>Сначов М. П., Ломтева І. М., Калашнік Я. О., ДНУЗТ</i>	
Шляхи удосконалення системи справляння ПДВ в Україні у контексті євроінтеграції	154
<i>Твардовська Л. М., ДНУЗТ, Петрова Л. В., НМетАУ</i>	
Удосконалення механізму залучення інвестиційних ресурсів підприємств	155
<i>Удовенко Р. С., Якимова А. М., ДНУЗТ</i>	
Взаємозв'язок та різниця методів обліку витрат і методів калькулювання.....	156
<i>Цебренько Л. О., Мельянцева Ю. П., ДНУЗТ</i>	
Відтворення основних засобів – запорука стабільного розвитку залізничного транспорту України.....	157
<i>Чорновіл О. В., ДНУЗТ</i>	
Основи автоматизації бухгалтерського обліку на залізницях України	158
<i>Шило Л. А., Железняк В. В., Груберт У. А., ДНУЗТ</i>	
Організація внутрішнього аудиту на підприємствах залізничного транспорту.....	159
<i>Шовкопляс Ю. Ю., Мельянцева Ю. П., ДНУЗТ</i>	
Секція 5	160
Автоматизація процедур визначення ефективності курсування пасажирських поїздів	161
<i>Вишнякова І. М., Разумов С. Ю., ДНУЗТ</i>	
О совершенствовании методов оперативного прогнозирования и интерпретации параметров процессов железнодорожного транспорта.....	162
<i>Клименко И. В., ДНУЖТ</i>	
Моделирование стратегического развития транспортной инфраструктуры на основе аналитической обработки маркетинговой информации.....	164
<i>Паришина Е. А., УГХТУ</i>	
Совершенствование технико-экономического планирования путевого развития станций с использованием многоуровневых сетевых методов	166
<i>Скалозуб В. В., Малиновская Н. Л., ДНУЖТ</i>	
Проблеми розвитку інтелектуальних автоматизованих технологій в умовах інформаційного типу економічного зростання.....	168
<i>Скалозуб В. В., ДНУЗТ, Скалозуб В. В., ДДАУ</i>	

ДЛЯ НОТАТОК

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

XI Міжнародної наукової конференції

(25.04-26.04)

Російською та українською мовою

Відповідальні за друк: д.е.н., професор *Ю. С. Бараи, Ю. П. Мельянцова*