

*Тези доповідей
за матеріалами дванадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ
КОРИДОРИ ТА КОРПОРАТИВНА
ЛОГІСТИКА»**

(2 - 4 червня 2016р. м. Харків)

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 656.2:65.011.8

**СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*Панченко С.В., д.т.н., професор,
ректор (УкрДУЗТ)*

Глобалізація світової економіки обумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово посилюючи роль залізничного транспорту. З точки зору географічної перспективи ефективні залізничні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій як між країнами, так і на рівні Транс'європейської транспортної мережі. Це дозволяє розглядати залізничний транспорт як важливий чинник економічного зростання, створення конкурентних переваг для національної економіки у межах світового господарства, що особливо важливо, враховуючи інтеграцію транспортних ринків у Європі та активізацію товарообміну між ЄС і Україною.

З урахуванням геополітичних умов залізниці України мають один з найбільших у Європі потенціал транзитності. Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, займає провідне місце за обсягами перевезень та відіграє важливу транзитну роль на Євразійському континенті. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування складає 20948,1 км, з яких 48% електрифіковано. Крім того, роль 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.

В наш час ведеться активна робота

щодо виходу вітчизняного залізничного транспорту на світовий ринок. Зокрема на міжнародному рівні Україна приєдналася або проводить процедури приєднання до основних Конвенцій і багатосторонніх угод у галузі транспорту, які визначають пріоритетні напрямки та умови перевезень транзитних вантажів. Серед цих заходів найважливішими є приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), проведення роботи щодо підписання Конвенції про процедуру міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом, розробка проекту Закону «Про приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру» та ін.

Розвиток інфраструктури залізниць України здійснюється по трьох напрямках: забезпечення масових перевезень та здійснення швидкісного і високошвидкісного руху поїздів, а також створення мережі транспортно-складських комплексів, консолідуючих та логістичних центрів, які повинні забезпечити функціонування транспортних коридорів та організацію контейнерних та контрейлерних перевезень.

Проводиться робота зі створення і розвитку потужних логістичних комплексів у найбільш вантажоспоживаючих регіонах України. З метою розвитку перевезень вантажів у сполученні міжнародних транспортних коридорів планується створення сучасних перевантажувальних комплексів на прикордонних переходах України з Угорщиною і Польщею (ст. Чоп і Мостиська).

Продовжуються роботи з електрифікації залізниць, застосування саморегулюючої, інтелектуальної системи тягового електропостачання, що забезпечить оптимальний процес енергозабезпечення тяги.

Головним напрямком розвитку систем сигналізації, централізації та блокування є оновлення засобів залізничної автоматики на базі створення мікропроцесорних та комп'ютерних систем.

При розвитку телекомунікаційних мереж впроваджуються волоконно-оптичні лінії зв'язку та цифрові системи зв'язку та

радіозв'язку, що вирішує проблеми підвищення надійності не тільки магістральних та технологічних видів зв'язку залізниць, а також питання забезпечення надійним зв'язком практично усіх районів України.

Пріоритетним для залізниць України є впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, яке передбачає курсування денних поїздів між Києвом, більшістю обласних центрів та найбільших міст України, з терміном перебування у дорозі 4-7 годин та застосуванням вагонів підвищеної комфортності. Крім вирішення соціальних питань, значної економії часу перебування пасажирів у дорозі, суттєво знижуються інвестиційні потреби залізниць за рахунок забезпечення составом денного поїзда рейсів в обидва напрямки за добу, що робить такі перевезення у 2,5 рази ефективніші ніж звичайні поїзди. Виконується програма поетапного переходу на прискорені денні пасажирські експреси.

В межах процесу модернізаційних перетворень на залізничному транспорті основними стратегічними цілями і завданнями є:

- реформування системи державного управління галуззю шляхом упорядкування повноважень органів, які забезпечують формування та реалізацію державної політики в галузі, а також здійснюють держконтроль і визначення функціональних обов'язків всіх учасників ринку в умовах створення ПАТ «Українська залізниця»;

- формування принципів нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх прав і обов'язків, що забезпечить створення конкурентного середовища на ринку перевезень;

- утворення вертикально-інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця» з забезпеченням організаційного та фінансового поділу оператора інфраструктури та перевізника всередині компанії;

- впровадження європейських норм і стандартів допуску і роботи на ринку залізничних перевезень, що передбачає в тому числі і вимоги гарної репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу, наявність тягового рухомого складу;

- формування нових принципів ціноутворення на залізничному транспорті з урахуванням ринкових перетворень у галузі та враховуючи конкуренцію між видами транспорту;

- впровадження європейської системи управління безпекою перевезень в галузі з встановленням процедур сертифікації систем управління безпекою та впровадження процедур та методів державного нагляду та контролю згідно з актами законодавства ЄС;

- законодавче врегулювання соціальних пасажирських перевезень;

- визначення стандартів якості залізничних перевезень, зокрема з обслуговування інфраструктури, а також вантажних та пасажирських перевезень, з урахуванням забезпечення доступності до залізничної інфраструктури пасажирів з обмеженими можливостями;

- впровадження технічних стандартів функціонування залізниць для забезпечення безперешкодного інтегрування в міжнародну транспортну систему;

- впровадження логістичних технологій з урахуванням розвитку комбінованих перевезень і т. п.

Реалізація пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту дозволить забезпечити:

- для громадян — підвищення якості залізничних транспортних послуг; забезпечення безпеки транспортування; забезпечення високих соціальних стандартів суспільних послуг, підвищення якості праці залізничників;

- для суб'єктів підприємницької діяльності — забезпечення прозорості та недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури для користувачів різних форм власності, формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин і підвищення його конкурентоспроможності, розширення можливостей підприємницької діяльності у сфері залізничного транспорту, підвищення інвестиційної привабливості підприємств залізничного транспорту;

- для держави — підвищення ефективності системи державного управління та регулювання, підвищення рівня забезпечення економічної та оборонної безпеки держави, забезпечення ефективного управління майном підприємств залізничного

транспортну та його розвитку, більш повне використання транзитного потенціалу України, прискорення темпів євроінтеграції України.

УДК 658.23:656.2

ІНТЕГРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В СВІТОВУ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні продовжується активний розвиток інтеграційних процесів у всіх сферах діяльності людства. Найактивніший вплив на інтеграцію економіки має комунікаційна система країн. Сьогодні світова спільнота інтенсивно формує єдиний транспортний комплекс, використовуючи просторове розташування і ресурсний потенціал держав і забезпечуючи при цьому їх інтегральне обслуговування. Найбільш виражені дані тенденції в Європі, де створення різних міждержавних об'єднань спричинило собою глибинну інтеграцію транспортних систем країн ЄС і суміжних держав, а також необхідність вироблення нової загальноєвропейської транспортної політики. Ця політика отримала швидке визнання і була організаційно оформлена в документах транспортних органів країн ЄС, що утілилися спочатку в системі транс'європейських транспортних осей (декларація Комітету міністрів транспорту країн ЄС, 1983 рік); потім в систему інтермодальних транспортних мостів (1-ша Загальноєвропейська конференція з транспорту. Прага, 1991 рік); і, нарешті, у системі міжнародних транспортних коридорів (або пан'європейських транспортних коридорів) (2-га Загальноєвропейська конференція з транспорту. Греція, о. Крит, 1994 рік.) і транс'європейської транспортної мережі TEN-T.

В найближчому майбутньому пріоритетним буде формування транспортних коридорів між західноєвропейськими і азійсько-тихоокеанськими промисловими і транспортними центрами. Значна протяжність

транспортних комунікацій України із заходу на схід сприяє створенню оптимальних умов для перевезення вантажів і пасажирів, що є сприятливим для розвитку вітчизняного залізничного транспорту через вигідне географічне положення України, територією якої проходять 3 залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9 та міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). Крім того, через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором №VII по річці Дунай. В рамках Організації співробітництва залізниць мережа «критських» коридорів доповнена новими маршрутами і включає сім коридорів, які проходять територією України: № 3, 4, 5, 7, 8, 10, 12. Два мультимодальних коридори, які входять до транс'європейської транспортної мережі TEN-T (оновленої Транс'європейської транспортної мережі ЄС) мають своє закінчення на кордоні з Україною: «Середземноморський коридор» (RFC № 6), який має своє закінчення на кордоні Угорщини з Україною (ст. Захонь) та «Східний коридор» (RFC № 9) (наразі працює його «Чесько-Словацька» частина), який має своє закінчення на кордоні Словаччини з Україною. В цілому Україна бере активну участь у формуванні єдиної європейської транспортної мережі. На сьогодні завершено формування транспортно-логічної системи з країнами сусідами ЄС, узгоджені пріоритетні залізничні та автомобільні транспортні маршрути, проводиться активна робота по включенню внутрішніх водних шляхів України в Транс-Європейську транспортну мережу TEN-T.

Необхідно враховувати і те, що Україна вийшла на новий рівень взаємин з Європою – ратифіковано Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Формування зони вільної торгівлі між Україною і країнами-членами ЄС відкриває для нас не тільки нові можливості, а й формує нові виклики до створення відповідних умов для вільного переміщення товарів, послуг і робочої сили.

Безумовно ефективна організація міжнародних перевезень – одна з основ стабільного розвитку торговельно-економічних відносин. Разом з тим, слід враховувати й те, що протягом останніх десятиліть для світової економіки характерне

посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва, що, в свою чергу, призводить до необхідності формування єдиних транспортно-логістичних систем. А формування єдиного економічного простору, світового ринку капіталів, товарів і послуг, робочої сили – ставить нові завдання за рівнем забезпечення потреб в перевезеннях, у частині підвищення їх організаційного і технічного здійснення.

Роль залізничного транспорту у сьогочасних умовах глобалізації та формування міжнародної транспортно-логістичної системи полягає в наступному:

- по-перше, сприяє поглибленню інтеграційних процесів і глобалізації міжнародних зв'язків, реалізує трансконтинентальні торговельні зв'язки країн: розвиток системи залізничних МТК і створення нових сухопутних маршрутів забезпечило формування глобального транспортного простору та збільшення взаємозалежності країн, розширення торговельних кордонів;

- по-друге, виступає імпульсом для розвитку національних економік: збільшення транзитних залізничних потоків забезпечує зростання доходів галузі та сприяє збільшенню бюджетних платежів. Одночасно, потреба в їх обслуговуванні вимагає підтримки техніко-технологічної бази залізничного транспорту на високому рівні, що і задовольняється за рахунок внутрішніх виробництв. Це сприяє зростанню обсягів промислового виробництва та завантаженню виробничих потужностей підприємств;

- по-третє, забезпечує скорочення розриву між виробництвом і споживанням: розвиток високошвидкісного залізничного руху, мультимодальних (контейнерних) перевезень і транспортно-логістичної інфраструктури і технологій забезпечило прискорення просування продукції та скорочення термінів її доставки, а відповідно, і забезпечило баланс інтересів виробників і споживачів;

- по-четверте, сприяє активізації інноваційних процесів і розвитку інтелектуального капіталу: задоволення потреби в покращенні техніко-технологічного оснащення залізниць відбувається за рахунок виконання НДР (інноваційної діяльності), що сприяло появи нових технологій, видів

рухомого складу і матеріалів, а відповідно, і забезпечило використання та розвиток інтелектуального капіталу;

- по-п'яте, виступає сферою підвищення сервісного обслуговування та розвитку експорту транспортних послуг: перетворення залізничного транспорту в інтегрованого оператора перевезень з розвитком відповідної транспортно-логістичної інфраструктури забезпечило розширення портфеля послуг залізниць і створило можливість комплексного обслуговування споживання в особі однієї компанії;

- по-шосте, сприяє розвитку кадрового потенціалу та зміні соціальних стандартів: реалізація ряду інфраструктурних проектів супроводжується створенням додаткових робочих місць, що забезпечує зниження рівня безробіття, підвищення соціальних стандартів життя і зміну структури виробничого персоналу. Одночасно їх реалізація сприяє підвищенню мобільності населення та освоєнню нових територій.

Однак, для забезпечення безперешкодного трансконтинентального транзиту необхідно зняти бар'єри як чисто технічного характеру (єдине інформаційне поле, впровадження нових технологій організації та управління перевізним процесом, застосування сучасного рухомого складу), так і адміністративного (адаптація різної правової основи перевізного процесу, максимальне спрощення формальностей при перетині державних кордонів, формування взаємовигідних технологічної та тарифної політики).

Таким чином, сучасні особливості розвитку світового господарства вказують на трансформацію існуючих транспортних зв'язків у межах Євразійського регіону та залучення національних транспортних мереж у єдину світову транспортно-логістичну систему, що формується на основі єдиних стандартів і правил перевезень. Вирішальна роль у забезпеченні своєчасності і надійності перевезень належить залізничному транспорту, який нині й важливою складовою світової транспортно-логістичної системи та виступає елементом формування об'єктів міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури.

УДК 656.21

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ІНТЕГРАЦІЇ УЧАСНИКІВ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Альошинський Є.С., д.т.н. професор,
Іванюк О.І., магістрант (УкрДУЗТ)*

Залізничний транспорт відіграє первинну роль у процесі доставки масових вантажів на великі відстані, в тому числі і в міжнародному сполучення. Значною мірою терміни проходження імпорتنих, експортних та транзитних вантажопотоків територією України залежать від взаємодії залізничного транспорту та державних органів контролю. В загальному випадку, у міжнародній практиці цей шлях здобув назву «Спрощення процедур торгівлі».

В теперішній час в світі напрацьовано потужний інструментарій, реалізації концепції Спрощення процедур торгівлі, одним з найбільш простих, поширених та легко впроваджуваних механізмів якого є «єдине вікно». Його суть полягає у максимальному зменшенні кількості та спрощенні дій, що потребуються від клієнта. Фактично «єдине вікно» – це організація взаємодії між користувачем послуг та державним органом за допомогою одного каналу зв'язку, уніфікованими формами, з поглибленим використанням автоматизованих систем контролю та оповіщення.

На підставі вище викладеного доцільним є створення системи на базі механізму «єдине вікно», що буде об'єднувати усіх суб'єктів перевезення, на прикордонній передавальній станції, а саме: вантажовідправника, митницю та інші контролюючі органи країни відправлення, митницю та інші контролюючі органи країни призначення;

Система має представляти собою інтегрований інформаційний простір, у вигляді автоматизованої системи, через яку, опосередковано, обмінюються інформацією суб'єкти перевезення. Обмін інформацією доцільно організувати в електронному вигляді на базі міжнародного стандарту електронного документообігу.

Створення інтегрованого інформаційного простору у вигляді

автоматизованої системи на базі механізму «єдине вікно» дозволить скоротити час простою вагонів на прикордонних передавальних станціях орієнтовно у 2,5-4 рази.

УДК 658.7:656.2(477)

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Гненний М.В., к.е.н., доцент
(ДНУЗТ ім. В.А. Лазаряна)*

Глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов'язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів. Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес-процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортно-логістичного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Сучасні світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів в межах функціонування транспортно-логістичних систем. Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок:

МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат, в т.ч. на базі залізничного транспорту, як ключового компоненту. В Україні найбільш перспективними кластерними центрами можна вважати Київ, Харків, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одесу, Львів, які одночасно є також провідними центрами Південно-Західної, Південної, Придніпровської, Одеської, та Львівської залізниць. Створення української мережі транспортно-логістичних комплексів в перспективі з урахуванням регіональних особливостей дозволить:

- створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою;

- забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів;

- створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі;

- погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно з світовими стандартами комплексного транспортно-експедиторського обслуговування.

Враховуючи той факт, що транспортно-логістичні кластери можуть особливо успішно функціонувати в місцях проходження і перетину пан-європейських транспортних коридорів, зокрема на зовнішніх кордонах ЄС, їх формування у межах українсько-польського, українсько-словацького, українсько-угорського та українсько-румунського транскордонних регіонів видається доволі перспективним. Водночас, слід відзначити, що діяльність цих кластерів має базуватися на тих принципах, яких дотримуються в країнах ЄС, а саме:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

- єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

- географічний розподіл структурних підрозділів кластеру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

- організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;

- інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну;

- стандартизація інформаційної взаємодії логістичних ланцюгів учасників міжнародного транспортно-логістичного кластеру.

Транспортно-логістичні кластери спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. Транспортно-логістичний кластер концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція їх створення має базуватися на нормативно-правовому

регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

Оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. Транспортно-логістична система України:

- є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії;

- задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу;

- сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору;

- створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

Поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку МТК може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів. Нинішні умови транспортування вимагають об'єднання промислових, торговельних, транспортно-експедиторських компаній, обслуговуючих інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги). Адже саме вони здатні швидше, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставку продукції споживачам.

УДК 658:656.025.4(100)

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗБУДОВИ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Гненний О.М., д.е.н., професор
(ДНУЗТ ім. В.А. Лазаряна)*

Тенденції розвитку транспортної галузі України останніх десятиріч характеризуються визначальним впливом процесів глобалізації світової економіки, а також процесів інтеграції транспортної системи держави до світової транспортної мережі. Активізація визначених процесів обумовлює необхідність розбудови транспортно-логістичної інфраструктурної мережі та побудови системи взаємозалежних партнерських комерційних зв'язків не тільки між суб'єктами транспортного обслуговування, але й з потенційними інвесторами, органами влади як на державному, так і на регіональному рівнях, партнерами по бізнесу. Разом з тим слід відзначити, що вирішальну роль у формуванні таких відносин відіграватимуть все ж таки процеси взаємодії між різними видами транспорту у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Як зазначається в аналітичній доповіді «Стратегічні напрямки розвитку транспортної галузі України у після кризовий період», значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень з використанням вигідного географічного розташування країни та проходження її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках «Північ-Південь» і «Захід-Схід», коридорів TRACECA та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів (швидкісних магістралей з Азії до Європи). Враховуючи, що вплив міжнародних транспортних коридорів відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному й автомобільному транспорті доцільно

створювати нові високоякісні центри надання логістичних послуг.

З метою поєднання інтересів всіх учасників ринку транспортних послуг на даному етапі розширення глобалізації транспортних мереж відбувається формування міжнародних транспортно-термінальних систем вантажних перевезень. Їх функціонування спрямовано на управління переміщенням товарних потоків через мережу транспортно-логістичних центрів, у тому числі й міжнародних.

Розбудову мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів у мережі міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України, необхідно здійснювати у відповідності до географічно-економічної спрямованості зовнішньоекономічних зв'язків держави. Реалізація комплексного обслуговування вантажопотоків через мережу міжнародних транспортно-логістичних центрів в напрямку зовнішньоекономічних зв'язків України «Захід-Схід-Захід» дозволить суттєво скоротити терміни виконання перевізного процесу та забезпечити підвищення ефективності використання потенціалу залізничного транспорту України як основного вантажного перевізника серед наземних видів транспорту. До участі у процесі функціонування мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів необхідно залучати транспортні компанії тих країн, які є учасниками переміщення вантажопотоків у міжнародному сполученні «Захід-Схід-Захід». Як зазначається у аналітичній доповіді «Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період» перевезення вантажів у цьому міжнародному сполученні відбуваються, у своїй більшості, у системі П'ятого міжнародного транспортного коридору, до якого тяжіють країни-відправники вантажів – Італія, Угорщина, Словаччина, Словенія, Румунія, Австрія – та країни-одержувачі вантажів – Російська Федерація, у першу чергу, Румунія, Польща, Білорусь, Молдова, Німеччина.

Розбудова мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів в умовах інтеграції транспортного комплексу України до світової транспортної мережі має виконуватися на дотриманні низки принципів, що обумовлюють доцільність участі в

зазначеному угрупованні всіх зацікавлених осіб. Мова йде про соціальні, економічні, фінансові, екологічні принципи на принципі ефективності розбудови мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів. Реалізація запропонованих заходів позитивно відіб'ється як на розвитку транспортного комплексу України, забезпечивши його конкурентоспроможність на міжнародному ринку транспортних послуг, так і на функціонуванні національного господарства держави в цілому.

УДК 658.7: 658.15

**НАЦІОНАЛЬНА МЕРЕЖА
МІЖНАРОДНИХ
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В
КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ:
ЗАЛІЗНИЧНА СКЛАДОВА
КОРПОРАТИВНОЇ ЛОГІСТИКИ**

Євсєєва О.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

В світі наукових визначень міжнародні транспортні коридори можна вважати логістичним ланцюгом, по якому відбуваються матеріальні інтерпретації інтеграційних процесів.

В цьому сенсі важливим є розуміння сутності логістики та визначення її ролі в побудові міцних економічних зв'язків. Адже логістика – це не тільки проходження по логістичному ланцюгу матеріальних потоків, вона також включає: транспортування, зберігання та обробку будь-яких предметів; оптимальне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками; галузь бізнесу або функція в корпорації, завданням якої є забезпечення переміщення та зберігання

продукції та сировини для забезпечення виробництва та продажу.

Логістика прямим чином пов'язана із транспортом, який належить до однієї з найбільш важливих та складних систем. Транспортній логістиці приділяють важливе значення, адже від ступеня оптимальності та раціональності організації матеріалопотоків залежить досягнення високих економічних результатів.

В логістичних ланцюгах транспортної системи широко впроваджено використання виробничих потужностей залізничного транспорту.

Для забезпечення стійких конкурентних переваг залізничного транспорту України необхідно широке впровадження логістичних технологій як для оптимізації внутрішньокорпоративної взаємодії, так і для оптимізації взаємодії із зовнішнім середовищем. В останньому випадку процес повинен бути випереджаючим, а не реактивним, необхідно прагнути не до адаптації, а до зміни зовнішнього середовища в інтересах залізничного транспорту, тобто до створення передумов щодо інтеграції з підприємствами галузі. Дана інтеграція може бути здійснена на базі створення логістичних центрів і довгострокових логістичних угод (ланцюгів).

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень. Останнім часом все частіше говорять про впровадження засад корпоративної логістики в залізничній галузі. Глобальними завданнями корпоративної логістики є: створення комплексних, інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, інших супутніх потоків; стратегічне узгодження, планування і контроль виконання поставлених цілей; постійне вдосконалення корпоративної логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі.

УДК 656.02

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

*Зорін А.В., старший викладач,
Мкртичьян О.М., асистент,
Гончаренко Д.С., аспірант (УкрДУЗТ)*

Актуальним є питання розвитку нового транспортного коридору в зв'язку з анексією Криму і необхідністю формування нових економічних умов співпраці з країнами ЄС. З цієї причини Міністерство інфраструктури України виступило з ініціативою пошуку нових логістичних схем транспортування вантажів в поєднанні Балтійське море – Чорне море.

Дане питання було обговорено заступником міністра інфраструктури України з питань європейської інтеграції і заступником міністра транспорту, морських справ і комунікацій Туреччини в рамках 11-го засідання міжурядової комісії ТРАСЕКА.

На сьогоднішній день робота спрямована на розвиток транспортних комунікацій між країнами і збільшення вантажообігу для завантаження нинішньої транспортної інфраструктури і більш повного використання транзитного потенціалу України та Туреччини. Необхідно вирішити питання щодо формування правової бази, яка регламентує залізнично-паромні перевезення між Україною та Туреччиною, спрощення формальних процедур при перевезенні вантажів.

Крім того, Україна приєдналася до створення транспортного коридору від півночі до півдня Європи. Даний проект повинен зміцнити співпрацю в рамках Східного партнерства та економічний обмін з країнами Близького сходу. В березні 2016 року представники 9 держав (Литва, Польща, Угорщина, Словаччина, Румунія, Болгарія, Україна, Чехія, Турція) підписали декларацію про будівництво загальної дороги «Via Carpatia». Де було оголошено, що інші країни-учасники проекту готові фінансово допомогти Україні для створення транспортного коридору на її території.

Проект «Via Carpatia» пропонує розвиток всіх країн Східної Європи. Дорога

буде проходити через ряд країн, в тому числі через Литву, Польщу, Україну, Угорщину, Болгарію і Туреччину. Ідея про створення траси «Via Carpatia» виникла 10 років тому.

Проте, існує скептичний погляд на участь України у проекті «Via Carpatia». По-перше, на даний час відсутнє фінансування даного проекту, а кошти учасники збираються залучати з фондів Європейського Союзу. Через те, що Україна не є членом ЄС, нам можуть відмовити у фінансуванні. По-друге, будівництво українського відгалуження може спричинити конкуренцію основному маршруту через європейські країни. Тому, деякі експерти вважають, що Україну запросили у проект лише через дружні відносини з країнами-учасниками, а будівництво автомобільних шляхів досить примарне.

УДК 656:334

ВПЛИВ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Копитко В.І., д.е.н., професор (ДНУЗТ)

Посилення впливу міжрегіонального товарообміну на підвищення ефективності соціально-економічного розвитку країни в цілому і окремих її територій вимагає розробки нових концептуальних підходів до дослідження проблем формування міжрегіональних господарських зв'язків і ефективної взаємодії регіонів в умовах поглиблення ринкових реформ. Все це в значній мірі впливає і одночасно виступає результатом розриву одних і створенням інших комунікативних каналів, перш за все, між регіонами-сусідами, зміною форм і змісту міжрегіональної взаємодії, змінами в самій основі економічної поведінки соціально-територіальних спільнот, трансформацією транспортних мереж де, варто виділяти проблеми забезпечення координації діяльності різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів по

міжнародних транспортних коридорах, комплексного вирішення регіональних транспортних проблем, інтеграції вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг у європейську транспортну систему.

Основними пріоритетними напрямками реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року, визначені та залишаються: розвиток транспортної інфраструктури, оновлення рухомого складу, поліпшення інвестиційного клімату, забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг, інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем, підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту, забезпечення безпеки транспортних процесів та підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів. Стратегією також сформульовані пріоритети розвитку всіх видів транспорту та дорожнього господарства.

ПАТ «Укрзалізниця» нова організаційно-правова форма - акціонерне товариство - дозволяє перейти від територіального принципу формування залізничного бізнесу до національного і триватиме щонайменше два роки. Це дозволить за функціональною ознакою створити кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, а також компанію, що займається інфраструктурою. Однак, тут доцільно враховувати регіональні аспекти формування логістичних систем на які впливають транспортні фактори: наявність транспортних комунікацій, особливості функціонування і ступінь розвитку магістральної мережі шляхів сполучення, стан транспортних вузлів, терміналів, інших об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури і регіонального транспортного комплексу в цілому.

Створення в транспортних вузлах мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів, формування на їх базі регіональних і міжрегіональних логістичних систем, об'єднаних єдиним інформаційним, організаційно-економічним, науково-технічним, а також нормативно-правовим простором, що забезпечують гарантоване якісне обслуговування транспортних, інформаційних, сервісних та фінансових

потоків сприятиме підвищенню ефективності функціонування і подальший розвиток транспортної системи України і її інтеграції з європейською транспортною системою.

З огляду на те, що формування нових організаційних структур вимагає залучення значних інвестицій, зокрема на розвиток логістичної інфраструктури в регіоні, слід розробити основні положення методики оцінки ефективності регіональних цільових програм створення транспортно-логістичних систем, що враховують специфіку розвитку транспорту в регіональному розрізі, включаючи особливості розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на територіях нового освоєння. Для оцінки ефективності регіональних проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури доцільно вдосконалити методику оцінки сукупного інтегрального економічного ефекту від розвитку транспорту та основних галузей виробництва, що враховує комплексний характер ефекту в цілому від нового транспортного будівництва.

Реалізація логістичної стратегії в організації та управлінні регіональної транспортно-розподільчої системою забезпечить: удосконалення системи вантажообігу на основі транспортної та розподільчої логістики, створення інформаційно-аналітичних і транспортно-розподільчих логістичних центрів, створення гарантованої системи комплексного транспортно-експедиційного та логістичного обслуговування в регіоні на основі впровадження термінальних та інших логістичних технологій, покращення координації і взаємодії в роботі різних видів транспорту в транспортних вузлах на основі реалізації концепції логістичного управління перевізним процесом, динамічний розвиток регіональних ринків товарів і послуг, підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств.

УДК 388.47:65

РОЛЬ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ У ЕФЕКТИВНОМУ ФУНКЦІОНУВАННІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Копитко О.В., к.е.н. (ЛКТИ ДНУЗТ)

На сучасному етапі євроінтеграційних процесів в Україні активно розглядаються питання, пов'язані з перспективами розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), визнаних світовим співтовариством пріоритетними для міжнародних зв'язків на сучасному етапі, оскільки глобалізація світової економіки набуває нових кількісних та якісних параметрів, особливо в транспортній галузі і ці процеси вимагають оцінки мотивів, стимулів і зв'язків між державами. Це означає, що міжнародна система руху товарів і послуг, а відповідно транспорт, стає важливим чинником ефективного економічного розвитку. У ефективному функціонуванні міжнародних транспортних коридорів важливу роль відіграють логістичні центри.

Як приклад, державне підприємство «Український транспортно-логістичний центр» (філія «ЦТЛ»). Основними завданнями та функціями логістичного центру є оптимізація вантажних перевезень в Україні, організація перевезень вантажів у вагонах державних компаній, вдосконалення системи надання транспортних послуг, поліпшення їх якості, залучення додаткових вантажопотоків. Створення ДП «ЦТЛ» дозволяє переформатувати роботу з клієнтом в рамках використання інформаційних технологій. Тепер вантажовласникові достатньо звернутися в центр для укладення договору, а всі інші операції з організації перевізного процесу відбуваються дистанційно. Таким чином, здійснюється головний принцип роботи з клієнтом-принцип «єдиного вікна».

Варто звернути увагу на металогістичну систему Західного прикордонного регіону, до якої належать прикордонні області України – Волинська, Львівська та Закарпатська. Ця система включає в себе сукупність логістичних об'єктів, що

функціонують не лише задля надання логістичних послуг своїм клієнтам, а також із метою розвитку логістичної інфраструктури регіону. Найбільшими логістичними компаніями, що функціонують у Волинській області, є «Термінал» і «Сента». Компанія «Термінал» надає логістичні послуги, обслуговуючи пункти прибуття Луцьк та Ковель Волинської регіональної митниці, надає послуги з митного оформлення вантажів, відповідального зберігання вантажів у режимі митного контролю.

Функціонує також логістичний комплекс «Карпати-Логістик», що знаходиться на виїзді з м. Львова на мультимодальних транспортних коридорах III/IV, що з'єднують Східну Європу з транс'європейськими потоками, на відстані 70 км від польського кордону (Рава-Руська) та 520 км до Києва. Отже, міжнародні транспортні коридори є по суті, елементами міжнародної логістичної структури та сприяють досягненню більшої ефективності транспортного процесу за рахунок застосування новітніх досягнень у техніці та технології перевізного процесу. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство забезпечить нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах.

При збільшенні вантажопотоків і посилення вимог до якості транспортного обслуговування виникають умови, при яких матеріальні потоки виходять за межі встановлених транспортних схем. Мова йде про кластерний підхід, який полягає в тому, що важливі резерви вдосконалення транспортного процесу в транзитних коридорах можуть бути виявлені при розгляді транспортних об'єктів (кластерів) в їх сукупності з урахуванням наявних між ними зв'язків. При цьому широке поширення набули методи оптимізації показників якості кластерної структури при формуванні логістичних центрів, чим можливо досягти: вдосконалення технології перевезення з метою скорочення термінів доставки вантажів і підвищення якості транспортних послуг, подальше збільшення пропускних

спроможностей залізниць, розвиток прикордонних станцій, створення системи логістичних центрів, збільшення потужностей і вдосконалення технічного оснащення митних пропускних пунктів, вдосконалення нормативно-правової бази, вдосконалення технологій і процедур митного декларування, а також створення спеціальних митних режимів для транзитних вантажів, впровадження на залізничних перевезеннях уніфікованих форм товаротransпортних документів за міжнародними стандартами, інформаційна підтримка клієнтури, впровадження та вдосконалення електронного документообігу, активізація маркетинго-логістичної діяльності, створення мережі інформаційно-логістичних центрів і розвиток інфраструктури інтермодальних перевезень, вдосконалення тарифної політики в напрямку підвищення її гнучкості та формування обґрунтованих тарифних ставок.

УДК 656.212

ФОРМУВАННЯ КОНТЕЙНЕРНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ НА БАЗІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Визначено необхідні умови для використання контейнерних залізничних перевезень та обслуговування вантажовласників на основі логістичних технологій та ринкових критеріїв. Запропоновано обґрунтувати створення і розвитку сучасної контейнерної системи на залізницях України на базі логістичних принципів. Виявлено основні напрямки розвитку сервісу контейнерних перевезень на транспорті - розвиток інтелектуальних транспортних систем; інтеграція рішень в області логістичних технологій, тарифної політики, участі в перевезенні прискорених залізничних поїздів.

Виконані наукові дослідження в області функціонування залізничних контейнерних систем та умов надання логістичних послуг

свідчать, що використання контейнерів дозволяє економити на упаковку, вантажно-розвантажувальних і складських операціях, підвищує схоронність вантажів. Контейнерні перевезення є одним з найбільш безпечних та зручних способів доставки вантажів різної номенклатури. Розвиток контейнерних перевезень дозволяє економити як на прямих, так і на супутніх транспортних витратах, реалізовувати високоефективну технологію роботи при застосуванні інтелектуальних інформаційних систем та на автоматизованих контейнерних терміналах (наприклад Automated Guided Vehicles - AGVs та Automated Stacking Cranes - ASCs). Статистичні дослідження на основі кореляційного аналізу ключових факторів показують, що світові темпи зростання міжнародних контейнерних перевезень помітно випереджають середні темпи зростання загальної кількості перевезених вантажів і складають в середньому від 8 до 10% на рік.

Мультимодальний транспорт стає все більш важливим в економічному сенсі - при використанні контейнерів витрати на тонну перевезеного вантажу знижуються на 20...40%, а прості під вантажними операціями скорочуються в 2 - 3 рази. Контейнерні мультимодальні перевезення стають однією з основних форм організації комбінованих перевезень. Оптимізація організації взаємодії різних видів транспорту в контейнерних системах змішаних перевезень безпосередньо стосується часу, транспортних витрат і якості вантажних перевезень. Таким чином, необхідно продовжувати дослідження з удосконалення технології роботи залізниць при контейнерних перевезеннях, оскільки виконання планів перевезень залежить від повного задоволення вантажовласників в транспортуванні вантажів.

У зв'язку з нерівномірністю розподілу вантажопотоків по транспортній мережі країни формується система з різною ефективністю виконання логістичних операцій. Це пов'язано з різним станом та ступенем розвитку того чи іншого виду транспорту по регіонах, диференціацією рівня конкурентоспроможності виробників, споживачів та їх систем доставки продукції, наявністю розвинутої інфраструктури (особливо у транспортних коридорах). В цих умовах особливу увагу необхідно приділяти широкому використанню сучасних логістичних

технологій доставки вантажів. Серед них важливе значення набувають контейнерні перевезення в універсальних та спеціалізованих контейнерах, необхідність створення та розвитку відповідної інфраструктури у вигляді системи контейнерних терміналів, транспортно-логістичних центрів.

Особливості розвитку вітчизняної системи контейнерних перевезень пов'язано з необхідністю залучення капіталу до транспортної галузі та з необхідністю здійснення організаційної оптимізації інфраструктури з метою розширення переліку транспортно-логістичних послуг. Це необхідно реалізовувати в умовах позиціонування країни, як транзитної держави у зовнішньоекономічній системі.

Сформовано специфічні вимоги до сервісного обслуговування - особливості планування перевезень в універсальних та спеціалізованих типах контейнерах, зниження порожнього рейсу контейнерів. Стійкість ефективного функціонування системи логістичних центрів може бути забезпечена на основі оптимізації внутрісистемної і технологічної структури, створення контейнерних операторських компаній. Критерієм оптимальності, як й в розглянутому випадку, буде закріплення контейнерів за тією чи іншою операторською компанією при забезпеченні мінімумі логістичних витрат всього життєвого циклу послуги з доставки. Для економічної оцінки ефективності роботи контейнерної системи залізничного транспорту запропоновано скористатись критерієм повних витрат клієнтури та часу на доставку з метою раціоналізації розвитку та використання інфраструктури.

УДК 656.225

МІЖНАРОДНА КОНТЕЙНЕРНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ – СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Сморкись І.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

Розширення меж Європейського союзу та активізація процесів європейської транспортної інтеграції безумовно вимагає нової орієнтації транспортних потоків і розвитку транспортної мережі. Основою інфраструктурної політики ЄС стане перетворення національних транспортних систем в єдину транс'європейську транспортну мережу (Trans-European Transport Network, TEN-T). Однією з головних тенденцій розвитку міжнародної транспортної системи є зростання контейнерних перевезень. Сучасні процеси глобалізації, що відбуваються у світовій економіці, істотно впливають на роль транспорту в забезпеченні економічної стабільності національних економік. Однією з головних тенденцій розвитку міжнародної транспортної системи є зростання контейнерних перевезень. Вони стають невід'ємною частиною міжнародних транспортних систем та забезпечують надійну та безперебійну доставку вантажів різними видами транспорту. Аналіз світових тенденцій розвитку контейнерних перевезень свідчить про їх ефективність не лише в плані вартості доставки вантажу, а також у швидкості за рахунок мобільності транспортних одиниць та екологічній безпеці довкілля.

Так, упродовж 2014 та 2015 років залізницями України перевезено 342 014 контейнерів, основну частину яких складають експортно-імпорتنі перевезення (близько 62%). Порівнюючи об'єми перевезення по роках спостерігається спад у 2015 році на 34646 контейнерів по відношенню до 2014 року, що зумовлено загальним спадом в економіці країни та значним зменшенням транзитного контейнеропотоку. При цьому експортно-імпорتنі перевезення контейнерів зменшилися всього на 5,3% або 6115 одиниць, що свідчить про перспективу розвитку даного сегменту ринку перевезень. Частка перевезених

контейнерів по ДП «УДЦТС «Ліски» становить 83,2% від загальної кількості перевезених контейнерів залізницями України.

Зростаючий попит на залізничні контейнерні перевезення з боку всіх учасників виробничого процесу вимагає здійснювати пошук ефективних технічних та технологічних рішень, досліджувати та впроваджувати закордонний досвід використання контейнерних логістичних систем, реалізовувати схеми доставки вантажів з підвищеною якістю послуг в умовах скорочення термінів доставки та зменшення транспортних витрат.

У зв'язку з нерівномірністю розподілу вантажопотоків по транспортній мережі країни формується система з різною ефективністю виконання логістичних операцій. Це пов'язано з різним станом та ступенем розвитку того чи іншого виду транспорту по регіонах, диференціацією рівня конкурентоспроможності виробників, споживачів та їх систем доставки продукції, наявністю розвинутої інфраструктури (особливо у транспортних коридорах). В цих умовах особливу увагу необхідно приділяти широкому використанню сучасних логістичних технологій доставки вантажів. Серед них важливе значення набувають контейнерні перевезення в універсальних та спеціалізованих контейнерах, необхідність створення та розвитку відповідної інфраструктури у вигляді системи контейнерних терміналів, транспортно-логістичних центрів. Підсумком дослідження стане розробка науково-методичних підходів підвищення ефективності контейнерних перевезень на вітчизняних підприємствах на підставі створення сучасних контейнерних логістичних центрів.

УДК 656.022.8(477)

АНАЛІЗ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Манівчук В.В. к.е.н., (ДП «Украерорух»)

Транспорт є самостійною галуззю економіки, що володіє своїм експортним потенціалом. Однак експортний потенціал

транспорту не може бути реалізованим без вироблення цільової стратегії та розвитку відповідної інфраструктури. Експорт тільки тоді буде ефективним та отримає кількісний та якісний розвиток, коли споживач перестане його помічати, тобто коли вантажовласник та інші замовники транспортних та операторських компаній будуть сприймати реалізацію послуг як органічне та якісне задоволення своїх потреб.

Не дивлячись на наявні логістичні та фінансові втрати, іноземні вантажовласники здебільшого уникають користування послугами українських транспортних компаній та вибирають перевезення своїх вантажів переважно морським шляхом в обхід території України. Пов'язано це на сам перед з тим, що рівень транспортно-логістичного обслуговування в Україні дуже віддалений від світових стандартів. Крім того, існують проблеми при взаємодії різних ланок транспортно-логістичних систем. Прямі втрати тільки портів та морського флоту України від понаднормативних простоїв та затримок у переробці міжнародних вантажів досягли великих об'ємів, що призвели до щорічних втрат «Укрзалізниця» від неузгоджених дій з іншими учасниками інтермодальних перевезень вантажів (морським транспортом, портами і т.і.). Експорт транспортних послуг в усьому світі є одним з найбільш привабливих та дохідних видів експорту. Самий великий постачальник транспортних послуг - США. До найбільших експортерів транспортних послуг у світі відноситься також Німеччина, Японія, Англія, Нідерланди, Гонконг, Корея та інші. Це пояснюється активною участю цих країн у світовому товарообігу та міжнародному розподілі праці. У світовому експорті комерційних послуг частка послуг транспорту складає приблизно 24%. Об'єм експорту послуг в Україні незначний - біля 2% зовнішнього товарообігу, а частка транспортних послуг ще менша. Причому мова іде про транспортні послуги, які на різницю від нафти та газу є невичерпними джерелами економічної ефективності. Суттєву роль у експорті транспортних послуг України відіграє транзит.

Серед проблем, виникаючих у вузьких місцях взаємодії українських учасників логістичної транспортної систем міжнародних

інтермодальних перевезень, можливо виділити п'ять груп, викликані вони наступними факторами: вузьковідомчий підхід до рішення глобальних задач, які стоять перед українською транспортною галуззю у цілому та недостатня роль держави як з правової, та і з організаційної та фінансової точок зору; розходження у задачах учасників транспортного ринку, діючих на окремих його сегментах; невідповідність рівня розвитку інфраструктури, стосовної до залізниці, портів, морською транспорту; різниця у підходах до формування тарифів на різних видах транспорту; відсутність у координації управління руху товару та своєчасного доступу до відповідної інформації, яка знаходиться у розпорядженні окремих учасників процесу вантажоперевезень.

Кожний з цих напрямків передбачає розробку відповідного комплексу заходів, включаючи стимулюючі, організаційні, технологічні та інші напрямки роботи, які забезпечують оптимальне навантаження української транспортної системи, її ефективну і рентабельну роботу.

УДК 658.3

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Питання розвитку об'єктів логістичної інфраструктури в Україні пов'язані з вирішенням завдання включення нашої держави в систему євразійських транспортних зв'язків. Конкурентною перевагою країни є вигідне географічне положення. У рамках розвитку системи міжнародних транспортних коридорів це дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіонах, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортного

комплексу України.

Досягнення синергетичного ефекту від розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури для галузей економіки та транспорту можна забезпечити, використовуючи модель «потрійної спіралі» - партнерство держави, бізнесу та науки.

Основними причинами, що стримують формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є:

- непрозорість ринку транспортно-логістичних послуг України;
- недосконала законодавча база, відсутність гармонізації в законодавстві України на відповідність міжнародним нормам при обслуговуванні вантажопотоків у міжнародних транспортних коридорах, що безпосередньо впливає на розвиток механізмів державно-приватного партнерства при інвестуванні в інфраструктуру;
- необхідність значного інвестування коштів на створення логістичної інфраструктури для провайдера за нестачі на ринку «довгих і дешевих» грошей;
- відставання інфраструктури економіки України від середньосвітового рівня, низький рівень розвитку виробничо-технічної та технологічної бази складського господарства;
- низький рівень культури взаємин, довіри; відсутність загального економічного інтересу між підприємствами;
- нестабільні зв'язки між науково-дослідними інститутами, вузами і виробничими підприємствами;
- відсутність сучасних логістичних платформ і єдиного інформаційного простору;
- політична і економічна ситуація в країні.

Враховуючи достатньо високу потребу в інвестиціях на формування мережі транспортно-логістичних об'єктів, необхідна розробка раціональних фінансових схем реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури із залученням механізму державно-приватного партнерства.

Слід зазначити, що в Україні приклади державно-приватного партнерства в галузі логістики можливо відстежити, переважно, тільки на проектній стадії. Причиною цього є те, що саме поняття державно-приватного партнерства, зокрема в сфері логістики, є новим для нашої держави і ще не має чіткого

визначення, проте як держава, так і суб'єкти приватного бізнесу прагнуть до співпраці в області реалізації великих проектів, зокрема таких, як будівництво логістичних центрів, розбудова міжнародних транспортних коридорів, модернізація об'єктів логістичної інфраструктури. В Україні логістичними центрами управляють, як правило, приватні спеціалізовані компанії, які мають високі професійні навички, але не завжди можуть забезпечити належний рівень комунікації з представниками місцевої влади. Великі фінансові компанії при розбудові об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури потребують гарантії збереження їх інвестиційних вкладень, і надати дані гарантії має можливість тільки держава.

Таким чином, успішний розвиток транспортного комплексу України можливий тільки за серйозної державної підтримки, яка, з одного боку, полягає в непрямій підтримці детермінантів регіональної конкурентної переваги, а з іншого - держава безпосередньо підтримує саме створення і функціонування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури.

УДК 658.7:656.2:334.012.82(477)

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ ЕВРОПЫ

*Соляник Е.В., к.э.н., заместитель
директора Департамента
международного сотрудничества
(Министерство инфраструктуры
Украины)*

Активизация сотрудничества Украины со странами-членами ЭС открывает для нашей страны не только новые возможности, а и формирует новые вызовы к созданию соответствующих условий для свободного перемещения товаров, услуг и рабочей силы. Сегодня эффективная организация

международных перевозок является основой стабильного развития мировых торгово-экономических отношений.

Интернационализации и глобализации производства, которые наблюдаются в мировой экономике, приводят к необходимости формирования единых транспортно-логистических систем, которые позволят укрепить основные транспортные связи и обеспечат эффективность и безопасность транспортных перевозок, совместимость транспортных систем. В таких условиях перед Украиной стоит задача создания единой транспортной системы с унифицированными условиями осуществления перевозок. Создание такой системы на территории Украины позволит объединить развитие экономических связей стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Восточной Европы, стран СНГ, Скандинавии и Балтии.

Для обеспечения беспрепятственного трансконтинентального транзита необходимо снять барьеры как технического характера (единое информационное поле, внедрение новых технологий организации и управления перевозочным процессом, применение современного подвижного состава), так и административного (адаптация разной правовой основы перевозочного процесса, максимальное упрощение формальностей при пересечении государственных границ, формирование взаимовыгодных технологической и тарифной политики).

Интеграция транспортной системы Украины в европейскую сеть должна оставаться неизменным приоритетом и стратегическим ориентиром внутренней и внешней политики Украины. К основным задачам такой политики следует отнести: обеспечение стабильного и надежного функционирования транспортного сектора; свободное и доступное перемещение граждан и грузов; соответствие мировым нормам безопасности и экологии на транспорте.

Украина берет активное участие в формировании единой европейской транспортной сети. На сегодня завершено формирование транспортно-логической системы со странами соседями ЕС, согласованы приоритетные железнодорожные и автомобильные транспортные маршруты, проводится активная работа по включению

внутренних водных путей Украины в Транс-Европейскую транспортную сеть TEN-T.

Принимая во внимание современные тенденции контейнеризации перевозок, мировые стандарты по обеспечению безопасности и экологичности, необходимо уделять внимание развитию сетей мультимодальных перевозок с максимальным использованием железных дорог, возможностей водного транспорта и с минимальным привлечением автотранспортных средств.

Данная технология перевозки позволяет:

- выстроить наиболее оптимальную и простую логистику;
- гарантировать доставку и сократить ее сроки;
- повысить сохранность качества груза и автомобильных дорог;
- уменьшить транспортные издержки потребителя.

Кроме того, основной частью логистической цепочки перевозки грузов между странами Европы, через регион Черного моря в направлении Азии должен стать новый международный транспортный коридор Балтийское море - Черное море. Его создание требует единения усилий и поиска компромиссных, взаимоприемлемых решений всеми участниками европейских интеграционных процессов, с учетом реального состояния экономической ситуации в государствах-партнерах.

Развитие международных связей, присоединение Украины к международным конвенциям создает предпосылки для упрощения контроля грузов на границах, что позитивно влияет на работу Украинских железных дорог и позволяет выйти на более качественный уровень совместной работы с железными дорогами стран Европы и Азии.

Одной из причин, препятствующих развитию грузовых железнодорожных перевозок между Европой и Азией, является смена двух различных правовых систем ЦИМ и СМГС. Однако необходимо активизировать работу по созданию единого транспортного права. Новый правовой режим предназначен для трансконтинентальной перевозки грузов по железной дороге, применимый к определенным коридорам или, если стороны договора перевозки примут соответствующее

решение, то и к трансконтинентальной перевозке грузов по железной дороге, для облегчения проблемы сосуществования двух различных международных правовых систем (КОТИФ/ ЦИМ и СМГС).

В целом Украина имеет предпосылки для формирования универсальной, эффективной, единой транспортно-логистической системы, объединяющей как Азию и Европу, так и страны Балтийского, Черноморского, Каспийского и Средиземноморского регионов. Для расширения логистических процессов на железнодорожном транспорте Украины необходимо применения современных инновационных информационных технологий с использованием электронного документооборота между всеми участниками перевозочного процесса.

УДК 656.025.4 (100)

ОСОБЛИВОСТІ ВХОДЖЕННЯ УКРАЇНИ В СИСТЕМУ СВІТОВИХ ТРАНСПОРТНИХ І ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОТОКІВ

*Степанський Г.Є., президент
(АТ «УКРТРАНСКОР»)*

Враховуючи реалії сьогодення, доводиться констатувати, що транзитні транспортні потоки продовжують обходити Україну, в результаті економіка країни і транспортні структури несуть суттєві втрати доходів. В той час, країни, що є сусідами, швидкими темпами проводять роботи по переключенню потоків на свої транспортні мережі, їх модернізацію і будівництво нових об'єктів.

У цих умовах складається вкрай негативна для України ситуація, що вимагає прийняття надзвичайних заходів. Для ефективної реалізації цих назрілих сьогодні, життєво необхідних завдань слід детально розробити стратегічну програму становлення і розвитку транспортної системи України, яка б охоплювала транспортний потенціал регіонів держави, сприяла нарощуванню експортно-імпортного потенціалу і вдосконалення всього

перевізного процесу і при цьому ефективно ув'язувала б Україну в систему світових транспортних і торгівельних потоків та вже існуючу Євроазіатську транспортну схему.

Для практичної реалізації цього в першу чергу необхідне формування на території держави спеціалізованої міжнародної компанії, яка буде відповідальною за питання ефективного входження України в систему світових транспортних і торгівельних потоків, а також створення і впровадження необхідної для цього торгово-транспортної мережі в державі. Тому основна діяльність даної компанії буде пов'язана з вирішенням наступних завдань і питань:

- постійне та системне вивчення міжнародного транспортного ринку, попиту і пропозицій з перевезення вантажів на ньому;
- укладення договорів і контрактів із замовниками перевезень на основі повної комплексності послуг та гарантованої відповідальності компанії на всьому шляху просування вантажів;
- підготовка всіх необхідних умов для ефективної організації перевезень протягом всього маршруту;
- безпосередня організація перевізного процесу, згідно з вимогами замовників та відпрацьованими компанією умовами та вимогами;
- проведення інвестиційної діяльності з організацією проектування, розробкою бізнес-планів і будівництвом об'єктів транспорту, пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури;
- виконання досліджень та розробок, з метою оптимізації транспортного процесу;
- впровадження в транспортних процесах автоматизованої системи управління;
- здійснення широкої рекламної компанії транспортного коридору і послуг компанії;
- впровадження ефективних способів доставки товарів і підвищення при цьому прибутку компанії;
- здійснення робіт по створенню на транспортному коридорі відповідних умов для ефективної перевезення вантажів різними видами транспорту та ін.

Реалізація вищевикладених положень дозволить практично, а не тільки теоретично підійти до вирішення поставленого головної мети – входження України в систему світових

транспортних і торгівельних потоків у вже існуючу Євразійську транспортну схему, що в свою чергу дозволить об'єднати транспортний і торгівельні процеси та інфраструктуру на всьому протязі маршрутів транспортної мережі в різних країнах в єдиний ланцюг взаємопов'язаних дій, подій, проробок і впроваджень, що призведе до якісного забезпечення процесу перевезень (прискорення, здешевлення, забезпечення повної схоронності вантажів та ін.), а також сприятиме додатковому залученню вантажних і пасажирських потоків. Все це сприятиме наповненню державного бюджету, забезпеченню економічної стабільності державі, що в свою чергу гарантують безпеку країни, її політичну і економічну незалежність в жорсткому навколишньому середовищі, соціальне і духовне збагачення населення та його демографічне відтворення.

УДК 658.7:656.2:334.012.82(477)

ІНТЕГРОВАНА ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА УКРАЇНИ – ЗАПОРУКА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ

Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сучасний стан розвитку світової економічної системи характеризується активізацією процесів глобалізації, основу яких складають підвищення взаємозалежності національних економік та їх інтеграція. Фундаментальні зміни в світовій економіці, які супроводжуються посиленням глобалізаційних процесів призводять до формування глобального суспільства, глобальної економіки. Поглибленням міжнародного поділу праці, науково-технічний прогрес, лібералізація торгівлі, транснаціоналізація, досягнення глобальної єдності в оцінці ринкової економіки та системи вільної торгівлі, стрімкий розвиток фінансових ринків та формування глобалізованих соціокультурних особливостей розвитку суспільства обумовлюють зростання залежності виробництва, споживання, експорту, імпорту та доходів країн від

міжнародних центрів політичної та економічної влади, ідеологічну конвергенцію, самодостатність глобального фінансового ринку на основі отримання «коштів із коштів», формування глобалізованих однорідних засобів масової інформації, мистецтва, культури, принципово нових і універсальних ліберально-демократичних цінностей.

В таких умовах економічний розвиток України має ґрунтуватися на активізації діяльності національних підприємств щодо забезпечення і задоволення внутрішнього попиту за рахунок формування інтегрованих структур з поступовим їх перетворенням національні ТНК, конкурентоспроможні на міжнародній арені.

Імпульсом в економічному розвитку України, формуванні і нарощуванні економічного потенціалу є кластеризація економіки, яка має на увазі формування інтегрованих виробничо-територіальних кластерів (комплексів) (ВТК), спрямованих на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних підприємств, що також дозволить створити інноваційно-технологічну середовище для розвитку промислового потенціалу країни. ВТК є об'єднання учасників, які реалізують рух матеріального, інформаційного і фінансового потоку на основі координації з метою скорочення витрат. Така інтеграція є формою системоутворення в слабоструктурованому середовищі, яка дозволяє систематизувати системи на всіх рівнях економіки: мікро-, мезо-, макро-, а також сформувати ефективну систему взаємовідносин самостійних підприємств, пов'язаних з інноваційним розвитком логістичного процесу і об'єднанням знань, які перебувають в основі формування інноваційних потоків.

Забезпечення ефективного функціонування ВТК в аспекті доступу до інноваційно-інтелектуальної продукції, яка буде використовуватися для виробництва національного інноваційного продукту, забезпеченості необхідними високоякісними комплектуючими з будь-якої країни світу неможливо без створення інтегрованої транспортно-логістичної системи, яка обумовить взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу ВТК в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах

під час руху вантажних потоків.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортно-логістичну систему.

Слід зазначити, що транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків “від дверей до дверей” за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах. Сучасна транспортно-логістична системи України повинна складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії: – взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо); – логістичні транспортні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення; – регіональні логістичні транспортні системи; – логістичні транспортні кластери; – інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Ядром транспортно-логістичної системи України є логістичні транспортні кластери (ЛПК), які формуються на принципі найближчого знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів та спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, логістичні транспортні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

В умовах активізації процесів інтеграції та глобалізації національна транспортно-логістична системи України повинна перейти в

якісно нову форму - інтегровану транспортно-логістична систему України, основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку “від дверей до дверей”; підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку.

Підсумовуючи слід зазначити, що Україна, маючи вигідне геополітичне положення, розташування на перетині товаропотоків напрямів «Північ-Південь», «Європа-Азія», має можливість сформуванню на території країни стратегічно важливі для Євразійського материка міжнародні транспортні коридори, магістралі, створити потужну інтегровану транспортно-логістичну системи, що сприятиме переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та дозволить забезпечити економічний розвиток економіки України на основі формування інтегрованих виробничо-територіальних кластерів в аспекті відкриття доступу до інноваційно-інтелектуальної продукції, яка буде використовуватися для виробництва національного інноваційного продукту, забезпеченості необхідними високоякісними комплектуючими та забезпечення неперервності процесу виробництва продукції ВТК на всій його етапах.

УДК 658.7

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Устенко М. О., к. е. н., доцент (УкрДУЗТ)

Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес- процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-

логістичного ланцюга. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи (ТЛС) країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Відомо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

На сьогодні логістика як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат у певному просторі та часі. При цьому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-

логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків "від дверей до дверей" за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах. Необхідно додати, що транспортно-логістична система, складається з конкретних підсистем та елементів, до яких залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху доцільно віднести такі підсистеми, як: транспортно-постачальницька, транспортно-складська, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутова.

Отже, оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багатофункціональної та багатопрофільної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії, задоволення потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

УДК 656.025.4(100)

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сучасні міжнародні відносини, зміна геополітичної ситуації в Європі зумовили розвиток логістичних підходів до систем транспортування, в результаті чого стала відбуватися інтеграція транспортних систем. Ослаблення бар'єрних функцій політичних кордонів дозволило розробити концепцію

формування транспортних коридорів на значущих напрямках руху потоків пасажирів і вантажів, які сприяють формуванню інтегрованого економічного простору. Розвиток транспортних коридорів та входження їх в міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Через Україну проходять 3, 5, 7, 9 коридори. На жаль, крім 9 коридору, всі українські ділянки МТК закінчуються «тупиками». Маючи вигідне географічне положення, високий транзитний рейтинг, Україна не використовує своїх очевидних переваг в належній мірі. Поліпшення транспортного положення України залежить від об'єднання європейських МТК з азіатськими.

В ЄС формування єдиного транспортного простору вступає в нову фазу і залежить від величезних інвестицій. В умовах нестабільності економіки країни Європи бачать шляхи подальшого підвищення ефективності транспортної роботи у взаємодії з транспортними системами сусідніх країн, в активній інтеграції залізниць Євросоюзу і «Простору 1520», в утворенні нових транспортних коридорів. Але в цілому транспортна система Євразії не відповідає поставленим вимогам, представлена неефективним набором різних національних мереж. Зараз налічується понад 30 міжнародних маршрутів, часто погано пов'язаних між собою або перекривають один одного. В результаті немає «ефекту масштабу», критично важливого для конкурентоспроможності інфраструктури.

Обсяг торгівлі між Європою та Азією становить близько 600 млрд. дол. США. Вже назріло питання про перерозподіл перевезення товарів між залізничним і морським транспортом, оскільки більша частина обсягу контейнерних вантажів між ЄС і АТР перевозиться морським транспортом. А на залізничний транспорт припадає не більше 1,5% вартості загального товарообігу. При цьому на перевезення вантажів з Азії до Європи в середньому потрібно 35-40 діб, а залізницею – 17. Проблема може бути вирішена при створенні єдиного транс'євразійського транспортного коридору. Тоді можна буде переорієнтувати основні морські вантажопотоки на залізничні, створити єдину систему управління парком вантажних

вагонів. За таких умов до 2020 р. частка залізничних перевезень між Європою та Азією зросте до 7-8 % у загальному обсязі перевезень, а до 2030 р. перевищить 10%.

У розвиток інфраструктури різних видів транспорту по всьому світу найближчим часом планується вкласти близько 11 трлн дол. США, з них понад 44 % – на розвиток інфраструктури залізничного транспорту.

В даний час розроблений проект євразійського міжнародного транспортного коридору «Європа – Західний Китай». Починається автострада в Шанхаї, проходить через території Казахстану і Росії і закінчується в Санкт-Петербурзі. У цьому коридорі передбачається швидкість до 150 км/годину, щоб товари з Шанхаю в Санкт-Петербург могли доставлятися за 8-10 днів, подолавши відстань у 8 тис. км. Нова швидкісна автострада буде пов'язувати всі транспортні коридори Росії. КНР вже закінчує свою ділянку чотирикутної траси до кордонів Казахстану, де нова магістраль буде поки двосмуговою. Її будівництво в Казахстані визнано пріоритетним державним проектом, яке завершилося в 2013 р. Російська частина коридору співпадає з історично сформованими століттями маршрутом – Північним шовковим шляхом.

У червні 2012 р. країни-учасниці Організації економічного співробітництва («ЕКО») підписали угоду про створення міжнародного автотранспортного коридору Ісламабад – Тегеран – Стамбул і підтвердили, що створення цього коридору стане важливим кроком у справі розвитку транзитних перевезень та розширення економічного співробітництва в рамках організації.

У першій чверті XXI ст. стає реальною інтеграція в європейську комунікаційну мережу країн Балтії, Польщі, Чехії, Угорщини, Словаччини, Словенії і Хорватії. Реалізація «Проекту 1520» – будівництва ширококолісної врізки в залізничну мережу Європи від Кошице до Відня – може забезпечити безперебійний рух вантажів. А будівництво тунелю під Гібралтарською протокою дозволить приступити до формування мультимодального коридору навколо Середземного моря і створення транс'африканської магістралі від Олександрії до Кейптауна. Таким чином, в майбутньому стане можливим кругосвітню подорож залізничним транспортом з Південної

Африки через Євразію в Латинську Америку.

Найбільшими подіями XXI ст. стане будівництво найдовшого в світі МТК – Азіатсько-Північноамериканської магістралі (АСАМ): Сінгапур – Бангкок – Пекін – Якутськ – тунель під Беринговою протокою – Ванкувер – Сан-Франциско і створення євразійських енергетичних мостів. Відбудеться світова революція в повітряному просторі. Після відкриття неба Росії 75% світових повітряних перевезень до середини XXI ст. буде здійснюватися над Арктикою.

В АТР зросте роль залізничного транспорту в масових перевезеннях пасажирів і вантажів, буде продовжено створення потужних портово-промислових і транзитно-розподільчих комплексів. Тут формується світовий комунікаційний вузол. У XXI ст. буде проритий тунель під протокою Лаперуза між островами Хоккайдо і Сахаліном, який через тунель під Татарською протокою з'єднається з материком. Таким чином, стане можливим пряме залізничне сполучення між Великобританією та Японією.

У віддаленому майбутньому будуть прокладені Північно-Сибірська і Полярно-Сибірська залізничні магістралі, завдяки яким в економіку будуть залучені місцеві природні ресурси і скорочено відстань для транзитних вантажів між Європою та Америкою.

Створення транспортних коридорів зараз стало світовим трендом. Загальновизнано усвідомлення важливості транспортних систем у розвитку інноваційної економіки. У той же час формування міжнародних транспортних коридорів є складним процесом, що вимагає політичних, соціальних, економічних і організаційно-технічних інновацій та перетворень. Потрібні величезні грошові інвестиції, без яких не можна побудувати жодної ефективного транспортного коридору і не інтегрувати їх в існуючі міжнародні. Сьогодні перед усіма країнами стоїть завдання подальшого розширення простору несилових сценаріїв трансформації фінансово-економічного порядку у світі. У зв'язку з цим мережа МТК збільшується, інтегруючи окремі регіони світу. Для зміцнення України у світовій економіці також необхідне формування і розвиток українських ділянок МТК як складових міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

УДК 658.078

ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Чобіток В.І., к.е.н., доцент (УІПА)

Розвиток сучасних ринкових процесів в Україні, вимагає створення нової системи управління транспортними підприємствами та реформування усього комплексу виробничих відносин. Для підвищення рівня конкурентоспроможності транспортних підприємств на внутрішніх та зовнішніх ринках необхідно знаходити та розробляти інноваційні моделі їх розвитку, однією з яких є застосування логістичного підходу до їх управління. Управлінню вітчизняними транспортними підприємствами на засадах логістичних підходів приділяється поки недостатньо уваги.

Вирішенню питань формування та розвитку логістичної системи присвячені роботи науковців, а саме: В. Беляєва, В. Диканя, Р. Ларіної, В. Прохорової та ін. У роботах цих авторів розглядається необхідність створення елементів логістичної системи з метою забезпечення розвитку транспорту, проте ці дослідження не в повній мірі розкривають сучасні проблеми вітчизняної транспортної логістики.

Термін «логістика», відомий донедавна лише вузькому колу спеціалістів, набуває сьогодні широкого розповсюдження. Основна причина цього явища полягає в тому, що поняття «логістика» почало використовуватись в економіці.

Найчастіше мету логістичної діяльності пов'язують з виконанням так званих правил логістики, що полягають в інтеграції функціональних сфер, пов'язаних із проходженням матеріального потоку від виробника до споживача в єдиний комплекс. Сьогодні значення логістики стає актуальним на вітчизняних транспортних підприємствах, які все ще перебувають у фазі фрагментарної логістики. Транспорт - це сфера матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей та вантажів. Основні завдання транспортної логістики (рис.1.), що полягають у створенні і

підтримці оптимального рівня запасів; виду тари та упаковки вирішують питання з вибору необхідного виду транспорту оптимального для визначеного перевезення та з урахуванням характерних особливостей різних видів транспорту.



Рис. 1. Основні завдання транспортної логістики

Виділяють шість основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту (рис.2.).



Рис. 2. Фактори, які впливають на вибір виду транспорту

Головними завданнями транспортної логістичної системи, є координація транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, що потребує комплексного підходу для виконання умов доставки з мінімізацією транспортних витрат. Логістика вирішує всі ці комплексні завдання.

Інтеграція України у світову економіку змінює сутність планування оперативного управління контролю і обліку, статистики транспортних поточкових процесів та ін., при цьому організаційно-економічні особливості перевезень мають важливе значення.

Одним із завдань транспортної логістики є уникнення нераціональних перевезень, а саме: короткопробіжних, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх перевезень, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажується і завантажується на складських підприємствах посередницьких організацій. Щоб уникнути нераціональності необхідно формувати

інформаційну систему в логістиці.

Отже, процес планування логістичної системи передбачає визначення мети та обмежень, розробку стандартів оцінки результатів, вибір техніки аналізу, складання проектного завдання. Визначення мети означає фіксування можливих при формуванні логістичної системи витрат і рівня сервісу. Необхідно визначати сегменти ринку або галузі, часові межі досягнення результатів, конкретні параметри діяльності, які характеризують рівень сервісу.

УДК 004:656.025.4 (100)

РОЛЬ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ У РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)

Інформатизація суспільства – процес неминучий, при якому різко зростає роль і значення інформації. Стрімкий розвиток інформаційних технологій та інформаційно-телекомунікаційних засобів призвели до перегляду існуючих підходів до інформатизації та виділення нових якостей, необхідних для вирішення сукупності складних завдань щодо розвитку сфери транспортних послуг

Головна мета інформатизації залізничного транспорту – забезпечення інформацією всіх технологічних процесів та сфер діяльності галузі, створення інформаційної основи та автоматизованих керуючих систем для досягнення максимальної ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки.

Організація мультимодальних перевезень вантажів є одним із головних напрямів сучасної транспортної політики Європи та України. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.02.15 були схвалені розроблені Міністерством інфраструктури плани імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань транспортної

політики та інфраструктури. Серед них Директива Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС. Міністерством інфраструктури України з цією метою 21 жовтня 2015 року видано Наказ «Про утворення Робочої групи з питань розвитку мультимодальних перевезень та логістики».

Подальший розвиток мультимодальних перевезень та побудова міжнародних транспортних коридорів вимагає розвитку кооперації та постійної взаємодії транспортних галузей залізничного, автомобільного, морського та внутрішнього водного транспорту. Основою такої кооперації мають бути сучасні інформаційні технології, зокрема використання інформаційної логістики (E-Logistics) з побудовою розвинутих прозорих мереж комп'ютерних даних, зручних для вантажовідправників, експедиторів та перевізників. Це обумовлено Планом заходів з імплементації Директиви 92/106/ЄЕС. Одним з основних завдань імплементації згідно з ним є забезпечення інформаційної прозорості.

Сьогодні інформаційно-керуючі системи залізничного транспорту не відповідають сучасним вимогам через:

- недостатньо розвинену мережу передачі даних;
- слабку технічну оснащеність;
- велику різноманітність інформаційних систем;
- застаріле програмне забезпечення;
- недостатню типізацію рішень;
- відсутність сховища даних та брак аналітичних програм;
- ручне введення інформації;
- відсутність систем автоматизованого керування.

На нараді, що відбулася в липні 2013 року, Державне підприємство «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» (ДНДЦ УЗ) було визначено головною науковою організацією по розробці та впровадженню єдиної перспективної корпоративної Стратегії інформатизації.

Основними принципами при реалізації Концепції та Стратегії інформатизації мають бути:

1) перехід від автономних систем управління, замкнених на окремих господарствах залізниць, до комплексних інформаційних систем, які реалізують глобальні функції управління;

2) перехід до інтегрованих систем автоматизованого та автоматичного управління;

3) перехід до автоматизованих інформаційно-керуючих систем;

4) створення комплексу взаємопов'язаних централізованих та розподілених за рівнями та об'єктами управління баз даних та знань;

5) використання електронного документообігу;

6) забезпечення інформаційної взаємодії з іншими видами транспорту усіма учасниками перевезення, національними дозвільними та контролюючими органами на основі електронного обміну даними з використанням міжнародних стандартів;

7) орієнтація при розробці інфраструктури інформації на архітектуру взаємодії відкритих систем, використання сучасних архітектур типу «клієнт-сервер» тощо.

Виділяють два рівні інформатизації: забезпечуючий, що пов'язаний з формуванням інформаційного середовища та створенням розвиненої інфраструктури, та прикладний, який визначається роллю інформатизації для споживачів та реалізується шляхом формування нових інформаційних технологій.

Слід відмітити, що сучасні системи управління характеризуються підвищенням рівня інтелектуальності. Зараз загальнодержавна транспортна політика багатьох розвинених країн базується на розробці та просуванні інтелектуальних транспортних систем.

Таким чином, очікується, що всі інновації залізничного транспорту в XXI ст. будуть базуватися на створенні та просуванні інтелектуальних транспортних систем. Використання цих систем дасть можливість отримати інтегральний ефект від їх впровадження, який включає соціальний ефект, підвищення безпеки транспорту та на транспорті, економічний та екологічний ефект.

Секція

**«СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО
ТРАНСПОРТУ»**

ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., доцент І.В.Токмакова

УДК 656.027 (477)

**ВИСОКОШВИДКІСНІ
ЗАЛІЗНИЧНІ МАГІСТРАЛІ В
УКРАЇНІ ЯК ЧИННИК
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ**

Токмакова І.В., д.е.н. доцент (УкрДУЗТ)

В наш час високошвидкісні магістралі стали об'єктом пильної уваги в транспортній сфері. Відомий принцип "час - гроші" для бізнесу сьогодні актуальний як ніколи. Щоб все встигнути і нікуди не спізнитися, людство винаходить все нові способи пересування. Одним з них стали високошвидкісні залізничні магістралі. У Китаї, Японії і Європі поїзди долають 300-350 км за годину при забезпеченні високої якості перевезень, що дозволяє їм успішно конкурувати з літаками. Це і є головним достоїнством залізниць подібного рівня.

В умовах активізації процесів інтеграції України у європейську і світову економічну систему впровадження високошвидкісного руху є перспективним напрямком розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Уряди багатьох країн визнають розвиток високошвидкісного сполучення стратегічним проектом, вкладаючи величезні державні інвестиції в будівництво інфраструктури. Першими важливість підвищення мобільності населення за допомогою організації високошвидкісного повідомлення усвідомили в Японії. Незабаром у процес включилася Європа. В даний час про важливість високошвидкісних магістралей задумалися в США, Індії, Еміратах та інших державах. При цьому кожна з країн йде своїм шляхом: одні роблять ставку на підвищення швидкості, інші фокусуються на розширенні інфраструктури. Протяжність високошвидкісних магістралей у світі становить вже понад 32 тис. км, ще 13 тис. км знаходяться в стадії будівництва. В Україні ж динаміка розвитку швидкісного руху поки

залишається на низькому рівні.

До Євро-2012 «Укрзалізниця» реконструювала і побудувала об'єкти залізничної інфраструктури за напрямками впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів Львів - Здолбунів - Шепетівка - Коростень - Київ, Київ - Полтава - Харків, Київ - Полтава - Красноград - Лозова - Донецьк. В Україні швидкісний рух фінансувалося з позабюджетних джерел. "Укрзалізниця" з власних коштів вклала понад 1,7 млрд. євро в модернізацію інфраструктури і 450 млн. євро кредитних коштів — в нові швидкісні поїзди. Відомство також взяло на себе і експлуатаційні витрати: близько 1 млн. євро на обслуговування одного швидкісного поїзда при 500 тис. км пробігу в рік і 70 тис. євро за обслуговування 1 км нової швидкісної магістралі. У 2012 році був створений сучасний високотехнологічний центр з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів. Його спорудження обійшлося "Укрзалізниці" в 1,1 млн. євро.

Подальший розвиток швидкісного руху в Україні поки під питанням, оскільки потрібно вирішення цілого комплексу завдань, які передбачають розробку нормативних документів, організацію виробництва швидкісного рухомого складу нового покоління, створення технічних засобів для швидкісного руху, проведення спеціальної підготовки кадрів. Необхідно розробити схеми реалізації програми будівництва з використанням механізмів державно-приватного партнерства, програми розділення вантажного і швидкісного (високошвидкісного) пасажирського руху.

Створення в Україні швидкісних магістралей дозволить вирішити низку транспортних завдань, зокрема забезпечити значне скорочення витрат часу на поїздки, підвищити провізну спроможність залізниць, рівень безпеки та комфорту перевезень пасажирів та підвищити імідж України як країни, що застосовує сучасні транспортні технології.

Необхідно враховувати, що впровадження високошвидкісного руху дасть

імпульс науково-технічному розвитку і вдосконаленню технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня.

Реалізація проектів високошвидкісних залізниць матиме загальноекономічне значення та позитивно впливатиме на зайнятість і продуктивність праці, темпи регіонального розвитку та ділову активність у країні. Загалом можна виділити наступні зовнішні ефекти: ефект агломерації, який проявляється у покращенні сполучення між адміністративними центрами та периферійними районами, що сприяє централізації ринку праці та концентрації трудових ресурсів; збільшення зайнятості населення; ефекти регіонального розвитку, які проявляються у підвищенні привабливості віддалених регіонів, їхнього економічному розвитку; збільшення інвестиційної привабливості країни з погляду прямих іноземних інвестицій; розвиток туризму; будівництво нових підприємств; розвиток бізнесу в супутніх сферах діяльності; ефект від зайнятості в будівництві; підвищення надійності транспортних пасажирських перевезень; зростання завантаженості виробничих потужностей промислових підприємств; підвищення кваліфікації вітчизняних будівельних і проектних організацій.

УДК 331.108.2:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

*Токмакова І.В., д.е.н. доцент,
Кузуб А.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Проблема підвищення швидкості перевезень пасажирів та вантажів є сьогодні актуальною з багатьох причин. По-перше – це

можливість інтеграції залізничної галузі у Європейську транспортну систему. По-друге – це здатність до підвищення конкурентоспроможності галузі і прагнення опанування більшого сегменту національного транспортного ринку, стимулювання попиту на транспортні послуги й підвищення показників ефективності господарської й фінансової діяльності залізниць. Третє – впровадження швидкісного руху вимагає приведення залізничних шляхів та всієї інфраструктури до європейських стандартів.

Впровадження швидкісного залізничного транспорту потребує вдосконалення управління за допомогою кадрових ресурсів. Робота з керівними кадрами всіх рівнів повинна виходити з довготривалості та наступності цілей, з нової якості завдань. Саме тому особлива роль у кадровій політиці відводиться розвитку управлінських кадрів галузі, заснованої на програмах управління кар'єрою керівників, які передбачають індивідуальне планування кар'єри кожного працівника з урахуванням потреб організації, облік якостей кандидата на висунення; оптимальне узгодження різних стимулів і гарантій з перспективою просування по службі. При підборі співробітників на керівні посади акцент повинен зміщуватися у бік їх здатності і готовності брати на себе нові й складніші завдання, а отже, і відповідальність.

До числа основних вимог до кадрової політики відносяться: перехід від переважно адміністративних методів управління персоналом до використання економічних, соціальних і морально-психологічних стимулів; цілеспрямована підготовка необхідних для залізничного транспорту кадрів; розробка системи науково обґрунтованого вивчення здібностей і схильностей працівників, їх професійного і посадового просування; якісно новий зміст діяльності служб управління персоналом; організація участі трудящих в управлінні на засадах соціального партнерства.

Формована структура управління на залізничному транспорті неможлива без створення єдиної корпоративної автоматизованої системи управління людськими ресурсами, яка дозволить ефективно розв'язувати такі задачі: визначити стратегію управління персоналом; формувати

і планувати розвиток трудових ресурсів галузі; забезпечити взаємодію різних рівнів управління персоналом; розробити методи управління мотивацією трудових ресурсів; оптимізувати витрати на розвиток персоналу. Основними виконавцями рішень з проблем кадрової політики в галузі є перші керівники різних рівнів та працівники кадрових підрозділів. У цьому зв'язку постає питання про необхідність внутрішньої реорганізації служб управління персоналом, поліпшенні їх якісного складу, підвищенні професійного статусу представників кадрового менеджменту та змісту закріпленої за ними професійної діяльності. Перш за все необхідно аналізувати систему підготовки кадрів, порядок просування їх по службі і джерела поповнення керівних кадрів підприємства та фахівців.

Таким чином, в умовах впровадження швидкісного руху необхідно удосконалення кадрової політики, в першу чергу, в напрямку забезпечення галузі висококваліфікованими кадрами.

УДК 656.027 (477)

РОЛЬ ВИСОКОШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНІВ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Високошвидкісний залізничний транспорт вирішує ті ж завдання, що і транспорт з традиційною швидкістю руху, а саме: задоволення потреб населення і підприємств в перевезеннях; сприяння економічному і соціальному розвитку держави, підвищення ефективності функціонування державного механізму; підвищення обороноздатності країни; розвиток культури, підвищення історичного і духовного рівня життя населення; зміцнення позицій держави на світовому ринку; розвиток міжнародної співпраці.

Більш високі швидкості руху дозволяють вирішити перераховані завдання у

більше стислі терміни. Окрім цього, при розвитку високошвидкісного руху необхідно враховувати сучасні реалії.

Якщо говорити про задоволення культурних потреб населення, то необхідно враховувати соціально-демографічні процеси. Сьогодні в країні росте питома вага літніх людей. З початку 90-х років ХХ століття питома вага населення у віці 60 років і більше у загальній чисельності постійного населення зросла з 30,3 % до 37,4 %.

Літні люди дуже часто фінансово незалежні: на заході їх називають "сиві відпочивальники, що мають гроші". У світі кількість літніх людей постійно збільшується. Вони є однією з найбільш мобільних частин населення розвинених країн, подорожі стають їх улюбленим хобі. У нашій країні значна частина літніх людей не мають високих грошових доходів, але деякі з них вже сьогодні можуть собі дозволити відпочинок у вигляді туристичних поїздок.

Окрім цього в країні росте чисельність самотніх і бездітних людей, що закладає основи для формування нової культури поведінки у вихідні дні. Так, якщо у 1990 році питома вага самотніх людей складала 15,2 % від загальної чисельності населення, то у 2015 році цей показник склав 22,8 %. Такі люди віддають перевагу путівкам вихідного дня, поїздки за місто і т. п. Цей факт теж необхідно враховувати при формуванні планів розвитку пасажирського комплексу.

У будь-якому випадку розвиток пасажирських перевезень повинен враховувати запити споживачів: встановлення диференційованих цін, що дозволить змістити частину попиту з пікового часу на періоди затишшя (що дуже важливе для транспорту, враховуючи нерівномірність перевезень); можливість навмисно культивувати попит в періоди його спаду; надання додаткових послуг в якості альтернативи для очікування своєї черги клієнтів в періоди максимального попиту. Для транспорту це також актуально і, передусім, утілюється в роботі вокзальних комплексів; систему попередніх замовлень квитків для управління рівнем попиту.

З боку пропозиції стратегічні підходи в досягненні взаємозв'язку з попитом повинні включати: в періоди максимального попиту можна притягати тимчасових службовців. Для транспорту - це організація додаткових

потягів і маршрутів; можна встановити особливий розпорядок робіт в період пікового завантаження; можна заохочувати виконання більшого числа робіт самими клієнтами; можна розробити програму надання послуг спільними силами; можна зробити дії, що роблять можливим зростання існуючих потужностей.

При освоєнні масових пасажиропотоків, що зароджуються на великих станціях, слід не просто визначити потрібні кількості потягів і їх масу, напрям дотримання, але також і композицію складів з урахуванням запитів пасажирів різних категорій. Необхідно спиратися на концепцію повної вартості, що називається інакше аналізом повної вартості, тобто порівнювати повну вартість двох і більше можливих варіантів перевезення, як для пасажира, так і для залізниці.

Важливе значення для підвищення якості пасажирських перевезень має поліпшення інформаційного забезпечення пасажирів. Інформація має бути оперативною, з високим рівнем точності, за відсутності упередженості по відношенню до споживачів послуг. Пасажирам необхідно надавати щохвилинну інформацію про послуги залізниць по телефону, безпосередньо на вокзалах, станціях, в потягах, а також через Інтернет. Нині 90% наявної інформації з різних питань не використовується раціонально, тому має місце велика неточність в прогнозуванні пасажиропотоків.

Сьогодні, як ніколи раніше, необхідно бути поряд з пасажирами, ретельно збирати детальну інформацію про них, враховувати запити пасажирів різних категорій, передбачати їх вимоги, прагнути до швидкого і повного задоволення їх потреб. При цьому необхідно враховувати світовий досвід. Поліпшення інформаційного забезпечення на залізницях Англії, Німеччини, Японії і інших країн досягається шляхом установки на вокзалах інформаційних електронних табло, екранів, довідкових установок різного призначення, відеопристроїв і т. д.

Важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних заліниць є розвиток сервісу на рівні світових стандартів, що дозволяє більш повно задовольняти запити пасажирів. Поліпшення якості обслуговування повинне полягати не

просто в доставці пасажирів від станції до станції, а в перевезенні їх "від дверей до дверей". Для досягнення такої мети потрібно взаємодію з автомобільними фірмами і компаніями, іншими вилами транспорту, тобто необхідно шукати партнерів, використати усі переваги системної взаємодії, що характерно для залізниць розвинених країн.

УДК 339.47:656.2

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

*Чердниченко О.Ю., к.е.н., доцент,
старший викладач
(ШКОЛ для СБУ НІОУ ім. Я. Мудрого)*

У всьому світі високошвидкісний залізничний транспорт завойовує все більшу популярність, забезпечуючи найбільшу загальну швидкість поїздки при самих високих показниках безпеки, якості та економічності.

До високошвидкісних заліниць відносяться спеціалізовані залізничні лінії, призначені для руху поїздів зі швидкістю понад 200 км/год, із заданим рівнем безпеки і комфорту, що забезпечується проектними параметрами, інженерно-технічними рішеннями, належним будівельно-технологічним виконанням споруд та інфраструктури, а також ефективною системою контролю, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу і стаціонарних пристроїв. Під швидкісним рухом ми розуміємо перевезення пасажирів зі швидкістю від 140 до 200 км/год по модернізованих лініях.

Будівництво та експлуатація високошвидкісних магістралей пов'язані з безліччю ризиків. На етапі будівництва основними ризиками є помилки в проектуванні, осідання ґрунту, стихійні лиха, протиправні дії третіх осіб і т. д. Що стосується ризиків вже існуючого високошвидкісного сполучення, то сюди

належать: псування або втрата майна, пожежа, вибух, дії природних сил та інші.

Технічний регламент про безпеку високошвидкісного залізничного транспорту встановлює мінімально необхідні вимоги до високошвидкісного залізничного транспорту, виконання яких забезпечує: безпеку випромінювань; біологічну безпеку; вибухобезпечність; гідрометеорологічна безпека; механічну безпеку; пожежну безпеку; промислову безпеку; термічну безпеку; хімічну безпеку; електричну безпеку; л) електромагнітну сумісність в частині забезпечення безпеки роботи приладів і обладнання; єдність вимірювань.

Особливу увагу слід приділяти фінансовим ризикам проектування і експлуатації високошвидкісного залізничного транспорту. Наслідки виникнення таких ризиків можуть бути прямими і непрямими. Прямі наслідки включають перевитрату коштів у порівнянні з вихідною калькуляцією витрат, закладеними в моделі. Непрямі наслідки виникають внаслідок взаємозв'язку між ризиками, коли один ризик впливає на інші аспекти виконання проекту.

При визначенні наслідків фінансових ризиків необхідно враховувати потенційну взаємозв'язок між ризиками. Особливо, якщо ризик може викликати затримку проведення робіт, що мають вирішальне значення для виконання графіка реалізації проекту, а також ланцюгову реакцію стосовно інших областей його виконання. Наприклад, якщо розглядати ризик при будівництві, то можлива ланцюгова реакція або непрямі наслідки можуть включати: витрати державного сектора на підтримку чинної (і часто більш дорогою) інфраструктури або отримання послуг; підвищення експлуатаційних та виробничих витрат; зростання експлуатаційних витрат

протягом терміну реалізації проекту, викликаний непередбаченим збільшенням вартості основної сировини (основна увага приділяється калькуляції витрат на весь період реалізації проекту). Як правило, всі ці витрати включають у вартість конкретного ризику, який може викликати ланцюгову реакцію.

Для виконання завдань забезпечення економічної безпеки високошвидкісного руху необхідна наявність у системі менеджменту безпеки таких її основних елементів:

- прийнята політика в області безпеки, схвалена керівником і доведена до відома усього персоналу;

- встановлені якісні і кількісні цілі та завдання проектів реалізації високошвидкісного руху;

- процедури, необхідні для забезпечення вимог існуючих, нових і змінених законодавчих актів, що їх підтримують стандартів і нормативних правових актів органів виконавчої влади та інших правил;

- процедури менеджменту ризику та виконання заходів з управління ризиком всякий раз, коли зміна умов експлуатації або поява нових даних породжують нові ризики;

- підтримання компетентності персоналу у галузі безпеки та управління ризиками і забезпечення спроможності виконання нею відповідних завдань.

Таким чином, забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту в умовах впровадження високошвидкісного руху можливо на основі систематичного управління ризиками проектів будівництва і експлуатації високошвидкісних магістралей.

Секція

«ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор Ю.С.Бараш

УДК 656.13: 519.816

**ПОБУДОВА ДЕРЕВА РІШЕНЬ ДЛЯ
УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ
РУХОМ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ПЕРЕЇЗДІ**

*Абрамова Л.С., к.т.н., доцент,
Каніус С.В., асистент (ХНАДУ)*

У дійсний час в усьому світі найгострішою проблемою продовжують залишатися дорожньо-транспортні події на залізничних переїздах, у тому числі з особливо тяжкими наслідками. Багатокритеріальність завдань управління дорожнім рухом на залізничному переїзді, а також наявність складного програмно-автоматичного комплексу керування підвищують ймовірність помилкових дій з боку оператора, і, як наслідок, ймовірність збоїв в роботі переїзду. У зв'язку з цим, формалізація задач управління дорожнім рухом на залізничному переїзді із застосуванням теорії корисності актуальна, оскільки при автоматизації управління в лічені хвилини можливо сформулювати керуючий вплив на рух транспорту. Це значно знизить ймовірність помилок, пов'язаних з великими втратами, що у свою чергу дозволить підвищити надійність систем управління дорожнім рухом. Відомо, що теорія корисності може бути реалізована п'ятьма етапами, які наведено на рис. 1.

Дерево рішень являє собою орієнтований граф, дуги якого можуть бути двох типів. Дуги типу «Дія» (Д) визначають управляючі директиви, які обирає людина, що приймає рішення (ЛПР). Дуги типу «Подія» (П) визначають події, що відбуваються незалежно від ЛПР та призводять до зміни критеріїв ефективності управління дорожнім рухом (К). Для побудови дерева рішень необхідно розглянути та визначити елементи дерева рішень (рис.2). В загальному випадку управляючими діями на залізничному переїзді буде відкриття (Д1) чи закриття (Д2) залізничного переїзду для руху

автотранспортних засобів (АТЗ). Для підвищення безпеки дорожнього руху на залізничному переїзді та пропускної здатності залізничного переїзду запропоновано застосування динамічного управління дорожнім рухом на підході до залізничного переїзду, ця дія буде третьою управляючою дією (Д3).

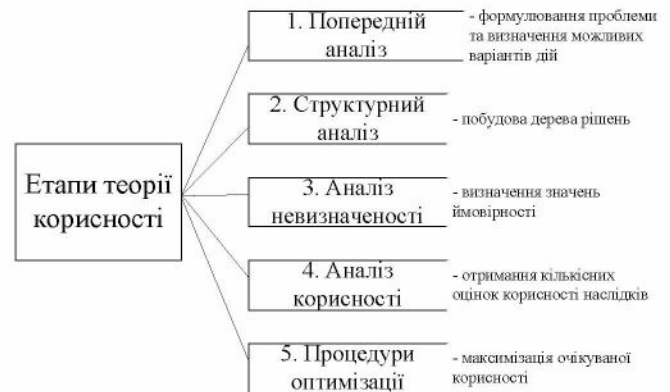


Рис. 1. Етапи теорії корисності

Запропоновані управляючі дії ЛПР призводять до наступних подій: П1 – порушення правил дорожнього руху (ПДР) при Д1; П2 – рух АТЗ через переїзд; П3 – порушення ПДР при Д2; П4 – зупинка АТЗ перед переїздом; П5 – порушення ПДР при Д3; П6 – обмеження швидкості руху АТЗ на підході до переїзду. В результаті аналізу критеріїв ефективності управління, було виявлено, що критеріями ефективності управління дорожнім рухом на залізничному переїзді є: К1 – затримки транспортних засобів на переїзді; К2 – ймовірність ДТП на переїзді та К3 – пропускна здатність переїзду.

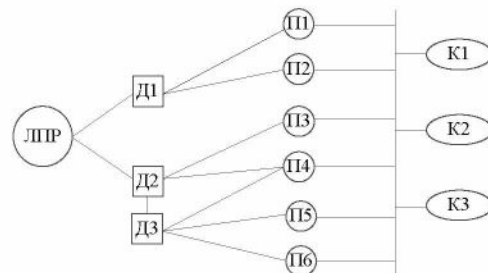


Рис. 2. Дерево рішень для управління дорожнім рухом на залізничному переїзді

Формалізація задачі управління із застосуванням елементів теорії прийняття рішень дозволить зменшити ймовірність помилок оператора управління дорожнім рухом на залізничному переїзді.

УДК 656.21

**ВИЗНАЧЕННЯ НАДІЙНОСТІ
СИСТЕМИ ПРОПУСКУ
ВАНТАЖІВ В ЕКСПОРТНО-
ІМПОРТНОМУ СПОЛУЧЕННІ
ЧЕРЕЗ ПРИКОРДОННІ
ПЕРЕДАВАЛЬНІ СТАНЦІЇ В
УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ
СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
РИЗИКАМИ (СУР)**

*Альошинський Е.С., д.т.н., професор,
Пестременко-Скрипка О.С., асистент
(УкрДУЗТ)*

Одним з важливих питань при управлінні якістю технологічних процесів є інформаційна підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації. Створена в світі ефективна система управління ризиками на залізницях завжди мала у своїй основі статистичну модель управління ризиком, спиралася на сучасні методи математичного аналізу.

В даний час на мережі залізниць України створено цілий ряд інформаційних, інформаційно-керуючих, автоматизованих і автоматичних систем, які стали невід'ємною частиною технології перевізного процесу та системи управління залізничним транспортом в цілому. Ефективність експлуатації цих систем істотно знижується через відсутність або недостатність розвитку на їх базі інформаційно-аналітичних надбудов, що вирішують завдання підтримки прийняття рішень з використанням математичних методів аналізу та обробки інформації. Недостатньо опрацьовані методи системного аналізу показників роботи прикордонних передавальних станцій України. Необхідні теоретичні та прикладні дослідження системних зв'язків і

закономірностей функціонування та розвитку залізничного транспорту, орієнтовані на підвищення якості виконання перевізного процесу на прикордонних передавальних станціях з використанням сучасних методів обробки інформації.

Запропоновано метод визначення надійності на основі кореляційно-регресійного аналізу пропуску вантажів в експортно-імпортному сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах СУР. Використання даного методу дозволило оцінити залежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. В результаті виявлених кореляційних залежностей розроблено модель, яка дає змогу визначити індикації впливу певного фактору на затримку вантажів на прикордонних передавальних станціях та подальший їх розподіл за умовними зонами ризику.

УДК 656.2(574)

**РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
КАЗАХСТАНА**

*Амельченко В.И., к.г.н., доцент
(ЗКГУ им. М. Утемисова)*

Холдинг «Казахстанские железные дороги» выступает крупнейшим оператором магистральной сети с портфелем активов 26 дочерних организаций. Ныне железнодорожная сеть Казахстана обеспечивает занятость более 156 тысяч человек.

Сложившийся грузооборот в объеме 235,7 млрд. тонно-км имеет тенденцию стабильного роста. Данное обстоятельство стимулируется тем, что Казахстан реализует крупные международные проекты. Это международные транзитные магистрали стратегического значения Холгос – Желтыген и Узень - госграница Туркменистана, а также транс евро-азиатский коридор Украина-Закавказье-Казахстан-Китай.

Контейнерный поезд последнего открыл новую веху международных железнодорожных контактов Казахстана.

Казахстанская железная дорога имеет значительные транзитные сообщения с

Приволжской, Южно-Уральской и Западносибирской волжской, Южно-Уральской и Западносибирской дорогами России, Ланьсиньской Китая, железными дорогами Киргизии, Узбекистана и Туркмении.

В частности, большие объемы перевозок предполагается на казахстанском участке Жанаозен-Болашак-госграница с Туркменистаном коридора Казахстан-Туркменистан-Ирак и участка Краснодар-Железказган-Урумчи (Китай).

Большое значение приобретает инвестиционный проект, предполагающий создание сети современных транспортно-логистических центров в наиболее перспективных с точки зрения логистического потенциала регионах Казахстана.

Ныне рассматриваются перспективные направления развития железных дорог Казахстана. К числу таких проектов относится строительство скоростной линии по маршруту Астана-Актове, а также международного перехода Болашак (Казахстан) – Серхетянка (Туркменистан).

УДК 658.14:629.4

МЕХАНІЗМ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЦЕСІВ ОНОВЛЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Астахов В.М., к.т.н., доцент, перший проректор (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт є бюджетоформуючою та стратегічно важливою галуззю для економіки України, яка забезпечує економічну безпеку держави та реалізацію її зовнішньоекономічних зв'язків.

Розпочатий процес корпоратизації українських залізниць, що супроводжується зміною організаційної структури галузі та розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління, вивів на поверхню ключові проблеми залізничного транспорту. Це і проблема прогресуючого старіння основних фондів, незадовільного

рівня якості транспортних послуг, відсутності ефективних механізмів державної підтримки розвитку та низького рівня інвестиційної привабливості залізничної галузі, що, відповідно, знижує конкурентні позиції ПАТ «Українська залізниця» на світовому ринку транспортних послуг.

Незважаючи на визначені пріоритети забезпечення технологічної модернізації залізничного транспорту, їх реалізація так і не забезпечила досягнення очікуваних результатів. Відповідно до Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки для забезпечення безперервності процесу перевезень передбачалося придбання 509 одиниць нових локомотивів загальною вартістю не менше 28674,63 млн. грн. Реалізація ж даної Програми на практиці не призвело до істотного покращення технічної бази залізничного транспорту і ще більше загострило проблему дефіциту рухомого складу. Так, станом на початок 2015 року інвентарний парк пасажирських вагонів налічував 5291 одиниці, 61,5% з яких експлуатуються понад встановлений нормативний термін (більше 28 років). Темпи старіння парку пасажирських вагонів значно випереджають темпи його оновлення, що призвело до повної втрати останніми своїх технічних характеристик (коефіцієнт зносу складає 86,6%).

Некраща ситуація склалася і з вантажними вагонами: з 111,1 тис одиниць загального парку повністю амортизовано 89,8%. Однак бракує не лише вагонів, а й локомотивів, і впродовж найближчих п'яти років таке старіння техніко-технологічної бази залізниць призведе до обмеження перевізних можливостей ПАТ «Українська залізниця». Якщо до цього часу можливість здійснювати залізничним транспортом перевезень забезпечувалася за рахунок надлишку технічних потужностей, створених ще за часів СРСР, то наразі назріла ситуація, за якої технічний ресурс залізниць вичерпано і існує загроза не задоволення потреб економіки у перевезеннях з боку залізничного транспорту.

Фінансово-економічне становище залізничного транспорту не дозволяє забезпечувати навіть нормальне основних засобів. Падіння вантажообігу та втрата значної частки транзитних вантажів в

результаті загострення політичної, економічної кризи в Україні та виникнення військового конфлікту на Сході країни ще більше обмежило інвестиційні можливості Укрзалізниці.

Враховуючи існуючий стан більшої частини рухомого складу залізничного транспорту, гостру необхідність забезпечення його оновленні і модернізації для виконання послуг з перевезення пасажирів і вантажів, одним із механізмів фінансового забезпечення реалізації таких процесів в галузі пропонується розглядати механізм фінансового лізингу. Останній, на відмінну від механізму кредитування, не потребує здійснення термінових і значних за обсягом платежів, а дозволяє проводити орендні виплати з доходів, отриманих від експлуатації об'єкту лізингу. Окрім того, фінансовий лізинг створить можливість для отримання залізничним транспортом податкових, амортизаційних і митних пільг та дозволить забезпечити оновлення і переозброєння технічної бази Укрзалізниці. Для реалізації механізму фінансового лізингу наразі сформовано сприятливі умови. Такі гіганти залізничного машинобудування, як ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш» та ПАТ «Азовзагальмаш» в результаті дії протекціоністських заходів з боку Росії, фактично демонструють обвальне падіння обсягів виробництва і вимушені переорієнтувати свої виробництва на альтернативні ринки, в тому числі у відповідності з європейськими ініціативами України. Володіючи величезним виробничим потенціалом ці підприємства в змозі задовольнити потреби галузі в оновленні рухомого складу і, відповідно, мають розглядати основними учасниками механізму фінансового лізингу. Така фінансова співпраця ПАТ «Українська залізниця» та промислових підприємств залізничного машинобудування дозволить не лише вирішити проблему техніко-технологічної відсталості залізниць, але й завантажити виробничі потужності гігантів залізничного машинобудування, відповідно, створивши умови для покращення їх фінансово-економічного становища.

УДК 656.078(477)

ПОРІВНЯННЯ МІЖ СОБОЮ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ І АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Гненний О. М., д.е.н., доцент,
Марценюк Л. В., к.е.н., доцент,
Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Представляє значний інтерес порівняння між собою двох видів туристичних подорожей, які виконуються залізничним та автомобільним транспортом. Кожний з цих видів транспорту має певні переваги та недоліки. Наприклад, залізничний туризм має наступні переваги:

1. Основна перевага залізничного транспорту полягає в об'єднанні готельних та ресторанных послуг одночасно з процесом перевезень туристів між різними містами України та туристичними об'єктами. Для цього у складі залізничного туристичного поїзду є спеціальні пасажирські вагони-ресторани, кількість яких визначається нормативною чисельністю туристів на один вагон, та купейні пасажирські вагони різної комфортності з повним комплексом готельних послуг.

2. Кількість незручних перевезень по туристичних містечках та об'єктам спокійного й активного відпочинку суттєво скорочується, оскільки виключаються поїздки до місць ранкового і вечірнього харчування та відпочинку у готелях. Крім того, втомленість туристів під час трансферних перевезень скорочується, а задоволеність від туристичних оглядових екскурсів навпаки наростає.

3. Завдяки виключенню часу на трансферні перевезення, ранкове та вечірнє харчування, а також на відпочинок в готелях, туристи можуть додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками, чарівною природою, заповідниками, замками та іншими особливостями.

4. Подорожі у автобусах класу «люкс» передбачають лише часткове користування туалетами, оскільки повного комфорту по обслуговуванню таких туалетів

на туристичних трасах не має. Тому періодично приходиться робити зупинки туристичних автобусів на трасі для користування зовнішніми туалетами та легкого відпочинку.

5. Автомобільний туризм не може забезпечити повний комфорт для своїх клієнтів, який додатково передбачає наявність: душових кімнат; багатоканального телебачення; холодильників; кімнат для прання, сушки та праски білизни; міні барів; шафів для одягу; салону-парикмахерської.

6. Термін подорожі залізничним транспортом може значно перевищувати термін подорожі туристичними автобусами, оскільки останні не надають відповідного комфорту.

В той же час автомобільний туризм має деякі суттєві переваги перед залізничним туризмом, а саме:

1. Висока мобільність, можливість виконання туристичних подорожей в будь-якому районі де існують дороги з відповідною якістю покриття.

2. Лише частково потребує використання трансферних перевезень для поїздки по деяких автомобільних дорогах.

3. Сфера туристичних послуг значно ширше ніж у залізничного транспорту, оскільки має значно більшу мережу автомобільних доріг.

4. Туристичні автобуси можуть без

перешкод курсувати автомобільними дорогами європейських країн, що дуже утруднено для залізничного транспорту, оскільки потрібна заміна візків для колії 1435 мм.

Але обидва запропонованих види туристичних перевезень мають суттєві недоліки:

1. Низька швидкість руху, яка не перевищує в середньому 110 км / год, що значно поступається авіаційному транспорту – 850 км / год.

2. Залізничний транспорт та автомобільний транспорт (обмежено) можна використовувати лише у межах материків.

3. Обидва види туристичних перевезень забруднюють зовнішнє середовище в різній мірі. Автомобільний – максимально забруднює повітря, оскільки використовує дизельне паливо, залізничний транспорт більш екологічний, оскільки в основному використовує електричну тягу. За цим показником вони значно поступаються морському туризму.

4. Обмежений термін туристичної подорожі на автомобільному та залізничному транспорті, який не перевищує 28 діб, значно поступається морському туризму.

Нижче побудовано порівняльну таблицю в якій систематизовано переваги та недоліки залізничного та автомобільного туризму (табл. 1).

Таблиця 1

Фактори, що впливають на переваги або недоліки залізничного та автомобільного туризму

Фактори, що впливають на переваги або недоліки залізничного та автомобільного туризму	Відмітка про належність фактору до переваги або недоліку		Примітка
	Переваги	Недоліки	
1	2	3	4
Об'єднання готельних та ресторанных послуг одночасно з процесом перевезень туристів	+	-	
Кількість незручних перевезень по туристичних містечках	+	-	
Можливість додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками, чарівною природою, заповідниками, замками та іншими особливостями.	+	-	
Обслуговування спеціальними туалетами під час подорожі	+	-	
Забезпечення повного комфорту для своїх клієнтів,	+	-	
Термін подорожі	+	-	
Можливість виконання туристичних подорожей в будь-якому районі	-	+	
Часткове використання трансферних перевезень	-	+	

Проблеми транспортного комплексу

Продовження табл. 1

1	2	3	4
Сфера туристичних послуг	-	+	
Безперешкодне курсування територіями європейських країн	-	+	
Низька середня швидкість руху до 110 км / год.	-	-	
Перевезення відбуваються лише у межах материків	-	-	
Екологічність туристичних перевезень	+	-	
Термін туристичної подорожі	+	-	

Аналізуючи наведені вище фактори, використання залізничного та автомобільного можна рекомендувати ефективні сфери туризму (табл. 2).

Таблиця 2

Рекомендовані сфери використання туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом

Вид туристичної подорожі	Рекомендований вид транспорту	Примітка
Ододенний оглядовий туризм:		
- по території країни	автомобільний	Туристичні автобуси
- по вузьким залізничним коліям	залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Дводенний туризм вихідного дня		
- по території країни	автомобільний	Туристичні автобуси
- по вузьким залізничним коліям	залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Короткостроковий туризм до 6 діб		
- по території країни	автомобільний та залізничний	Автобуси вищого класу Спеціальний новий залізничний рухомий склад
- по вузьким залізничним коліям	залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Середньостроковий туризм 7-12 діб		
- по території країни	автомобільний та залізничний	Автобуси вищого класу Спеціальний новий залізничний рухомий склад
- по території європейських країн	автомобільний	Автобуси вищого класу
Круїзний туризм до 28 діб		
- з повним комфортом	залізничний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає повний набір вагонів
- з частковим комфортом	залізничний та автомобільний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає частковий набір вагонів Автобуси вищого класу

Наведене вище порівняння двох видів туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом вказує на високий потенціал першого за умови, якщо він буде використовувати сучасний комфортний рухомий склад і мати у своїй структурі не тільки вагони для перевезення туристів, а й вагони-ресторани, вагон-казино, вагон-дискотеку (у день ігротека для малят) та інші. Вказаний набір вагонів слід рекомендувати для

круїзного туризму з терміном подорожі від 8 до 28 діб, а для менш тривалих подорожей можна не включати у склад туристичного поїзду вагон-казино, вагон-дискотеку (у день ігротека для малят) та інші. Але із-за відсутності зараз такого рухомого складу в Україні цей потенціал зараз реалізувати дуже проблематично. Потрібні значні кошти на проектування та виготовлення таких вагонів або закупівля їх за кордоном.

Остаточний вибір туристичних перевезень слід обґрунтувати економічними розрахунками за методикою, запропонованою професором Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна О. М. Гненним

УДК 338.47:656.2

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ В МІСЦЯХ ПЕРЕТИНУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ НА ОДНОМУ РІВНІ

*Блиндюк В.С., д.т.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Безпека функціонування будь-якого виду транспорту на ринку транспортних послуг, у першу чергу, залежить від технічного рівня транспортного обслуговування, а потім вже від інших факторів: рівня маркетингу, рекламно-інформаційного забезпечення, організації сервісу та ін. Рівень транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні прямо пов'язаний з експлуатаційними характеристиками технічних засобів, якими вони обладнані, та з якісними характеристиками транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків.

Для економічної оцінки якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні пропонуємо застосовувати підхід, який впливає з агрегатної структури технічних засобів, якими на даний час обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні. При цьому агрегатна структура розглядається у вигляді сукупності технічних засобів, що складається з окремих пристроїв, кожний з яких виконує конкретну технологічну функцію та технічно інтегрується з іншими пристроями в єдину систему. Оцінку економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків пропонуємо здійснювати агрегатним підходом.

Найважливішими показниками оцінки

економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні є показники сумарного за розрахунковий період економічного ефекту від застосування технічних засобів транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні та індекс прибутковості.

Використання даних показників в межах агрегатного підходу дозволить визначити вплив кожного із окремих пристроїв, які виконують конкретну технологічну функцію та технічно інтегруються з іншими пристроями в єдину систему технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні. Саме це дозволить врахувати якість та безпеку транспортного обслуговування залізничного й автомобільного транспорту в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні

Агрегатний підхід до визначення рівня економічної ефективності технічних засобів, якими обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні, дозволяє уникнути технічної надмірності при розробці та проектуванні технічного обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні, що є основою скорочення витрат на утримання й експлуатацію місць перетину транспортних потоків на одному рівні, модернізувати чи реконструювати технічні засоби обладнання місць перетину транспортних потоків при зміні умов експлуатації.

УДК 681.3:656.2

КОРПОРАТИВНА ІНФОРМАЦІЙНА СИСТЕМА ЯК ОСНОВА ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Процес реформування залізничного транспорту України та його інтеграція в європейську транспорту систему вимагають запровадження європейських стандартів інформаційного забезпечення та реалізації

якісно нової стратегії інформатизації українських залізниць.

Основними особливостями сьогочасного стану автоматизації процесу управління транспортними перевезеннями на залізничному транспорті є їх моральна застарілість та низький рівень ефективності. Більша частина автоматизованих інформаційних систем не дозволяє управляти транспортним процесом в режимі реального часу, планувати роботу залізниці, моделювати і прогнозувати роботу залізничного транспорту в цілому, організувати його роботу в єдиному технологічному ланцюжку. В сфері автоматизованого управління процесом перевезень мають місце такі проблеми, як слабка технічна оснащеність інформаційно-управляючих систем, недостатній розвиток мережі передачі даних, велика різноманітність інформаційних систем, застарівши програмне забезпечення, відсутність баз для зберігання даних та високий рівень ручного введення даних. Все це негативно впливає на реалізацію технологічного процесу транспортування вантажів, обумовлюючи як необхідність передачі даних, так уповільнення процесів обслуговування вантажовідправників.

Прийнята ще у 2002 році Стратегія інформатизації залізничного транспорту України так і не забезпечила досягнення істотних змін в сфері автоматизованого управління залізничним транспортом. Сьогодні ж галузі конче потребує створення потужного інформаційного середовища на базі єдиного центру обробки даних, що дозволить об'єднати інформаційні потоки всіх структурних підрозділів залізниць та забезпечити інформаційну підтримку основних бізнес процесів всіх рівня управління залізничним транспортом. Створення такого роду інформаційного середовища на базі впровадження інформаційних технологій потребує формування корпоративної інформаційної системи залізничного транспорту, яка забезпечуватиме створення єдиної вертикальної інтегрованої інформаційної бази для всіх комплексів інформаційних технологій і сприятиме інформаційні взаємодії між учасниками процесу перевезень на шляху його прямування «від дверей до дверей».

Корпоративна інформаційна система залізничного транспорту має виступати інтегрованою системою управління територіально розрізненими підрозділами залізничного транспорту, яка включає сукупність технічних і програмних засобів інформаційної підтримки прийняття управлінських рішень та реалізації ефективних методів управління матеріально-технічними, фінансовими, технологічним й інтелектуальними ресурсами залізниць. Відповідно до цього та враховуючи специфіку діяльності залізничного транспорту, його позиції на ринку вантажних перевезень, корпоративна інформаційна система залізничного транспорту повинна забезпечувати не тільки своєчасність передачі даних та надійність системи захисту інформації, моніторинг виконання вантажних операцій та місця знаходження вантажу в режимі реального часу, але й сприяти розробці і прийняттю оперативних і стратегічних рішень на основі моделювання та оцінки впливу змін на ринку транспортних послуг.

УДК656.2:658.152(043.2)

ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В економічній літературі до теперішнього часу не вироблений єдиний підхід до визначення вмісту поняття «інвестиційна привабливість». Найбільш часто поняття «інвестиційна привабливість» використовується для оцінки доцільності вкладення засобів в той або інший проект, вибору альтернативних варіантів здійснення інвестицій і визначення ефективності розміщення ресурсів.

Основними цілями оцінки інвестиційної привабливості є:

- визначення поточного стану підприємства та перспектив його розвитку;
- розробка заходів підвищення інвестиційної привабливості;

- залучення інвестицій у відповідних до інвестиційної привабливості обсягах та отримання комплексного позитивного ефекту від освоєння залученого капіталу.

Підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту входить до числа найактуальніших задач, від вирішення яких залежить позиціонування України на світовому ринку транспортних послуг.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі.

Практично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, Українська залізниця не має достатніх власних джерел інвестицій, оскільки продовжує перебувати в межах між верхнім рівнем тарифів, які держава індексує відповідно до темпів інфляції і зростанням цінового тиску з боку постачальників і підрядників, що набагато вище від інфляції. У результаті спостерігається відставання темпів зростання інвестицій в основний капітал на залізничному транспорті від темпів зростання інвестицій по промисловості, загалом. У той же час, за оцінками фахівців, інвестиції в галузь повинні бути, як мінімум, не нижче від середнього рівня по промисловості, а для стійкого розвитку потрібне інвестування випереджальними темпами.

Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також невідкриті питання щодо задоволення потреб економіки, таких як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції, значний ступінь державного регулювання залізничного сектору економіки, тощо.

Результатом зазначених процесів є, в першу чергу, зниження економічних вигід діяльності транспорту як з боку власних інтересів, так і інтересів держави. Це

спричиняє не тільки уповільнення темпів економічного розвитку держави, але й унеможлиблює на сучасному етапі присутність України на світовому ринку транспортних послуг.

Всебічне вивчення стану залізничного транспорту дозволяє виділити наступний комплекс заходів, щодо підвищення його інвестиційної привабливості:

- проведення організаційно-управлінських заходів: впровадження ефективної системи управління, поліпшення якісного складу керівництва, розробка інвестиційної стратегії, орієнтованої на потенційних інвесторів;

- поліпшення фінансового стану: робота по залученню довгострокових позикових джерел, розвиток лізингових операцій, зниження короткострокової кредиторської заборгованості, збільшення коштів;

- збільшення прибутковості: удосконалення тарифної політики, зниження умовно-постійних витрат, збільшення рентабельності власного капіталу;

- підвищення ефективності використання ресурсів: зниження рівня зносу основних фондів, зниження енергоємності продукції, зростання продуктивності праці;

- проведення організаційно-технічних заходів: удосконалення технології перевезень, підвищення рівня технічної озброєності, а також інформатизації та автоматизації, удосконалення мотивації праці, спрямованої на участь працівників у результатах діяльності, проведення заходів з охорони праці й охорони навколишнього середовища.

УДК 67.9

ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАЛІЗНИЧНЕ ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

*Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

1. Під системою права розуміють інтегровану принципами права, зумовлену сполученням приватних і публічних інтересів сукупність правових норм, внутрішня організація якої характеризується їх єдністю,

узгодженістю, диференціацією та групуванням у відносно самостійні структурні утворення. Постановка визначення поняття і місце транспортного права як комплексної галузі у правовій системі України не нова. Разом із тим, між вченими-юристами немає чіткої єдності з приводу певних елементів з яких складається транспортне право. У науці з цього питання склалися такі підходи щодо його структури.

2. Окремі автори вважають, що структура транспортного права України структурно складається із Загальної і Особливої частин. Традиційно Загальна частина містить норми, які визначають предмет, метод, принципи, функції транспортного права, а також усі правові норми, які визначають загальні положення в регулюванні діяльності з наданням послуг, користуванням шляхами сполучень та транспортними засобами, юридичну відповідальність за правопорушення на транспорті тощо. До Особливої частини віднесено норми, що регулюють діяльність окремих видів транспорту: автомобільного, залізничного, морського, повітряного, річкового, трубопровідного. Таким чином із змісту загальної і особливої частин випливає, що транспортне право – це узагальнюючий термін, який застосовується для визначення норм залізничного і інших видів транспорту, які групуються в транспортно-правові підгалузі. На наш погляд через різноманітність складу та функцій структурних елементів транспортного права знижується забезпечення нормами залізничного права виконання його функцій – підтримання порядку та гарантування свободи на залізниці.

3. Як відомо, в означенні концепції залізничного транспортного права в першу чергу слід вважати наявність розвинутого спеціального залізнично-транспортного законодавства. Головна роль з поміж джерел залізничного транспортного права належить Статуту залізниць України, який визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також користувачів залізничним транспортом. Регламентує порядок укладення договорів перевезень, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій тощо. Саме норми цього нормативного акту дослідники відносять до системи залізничного транспортного права України у обмеженому розумінні.

Отже, проаналізувавши наукові

погляди представників вітчизняної доктрини транспортного права, можна визначити, що розуміння залізничного права у широкому сенсі залежить від змістовного наповнення структурно-системних зв'язків залізничного транспортного права нормами цивільного, господарського, трудового, земельного, екологічного, адміністративного, кримінального, процесуального і ін. з урахуванням особливостей правового регулювання на залізниці.

На нашу думку, в межах залізничного транспорту, в час проведення реформ, має місце, зацікавленість держави і суспільства в існуванні самостійної галузі і як ніколи набувають актуальності норми транспортного права спрямовані на забезпечення правовими засобами сталого розвитку залізничного транспорту.

УДК 519.2

**ПРОГНОЗИРОВАНИЕ
ПРОИЗВОДСТВЕННО-
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ДИСТАНЦИИ ПУТИ НА ОСНОВЕ
РЕГРЕССИОННОЙ МОДЕЛИ
КОББА-ДУГЛАСА**

*Герасименко П. В., д.т.н., профессор
(ПГУПС)*

Международные транспортные коридоры только тогда качественно будут выполнять свои задачи, когда дистанции пути будут содержать железные дороги в качественном состоянии. Правила технической эксплуатации железных дорог гласят, что все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

В современных условиях хозяйствования система управления железнодорожными предприятиями

приобретает совершенно новые возможности и задачи, появление которых вызвано происходящими изменениями во всех сферах деятельности любого предприятия. Среди них в первую очередь следует выделить стремление к стабильному повышению эффективности деятельности предприятия, ориентацию на потребности рынка, отдавая приоритет перспективному планированию и прогнозированию над текущим планированием.

Деятельность железной дороги, объем выполненных работ характеризуется на дистанции пути, прежде всего, объемом перевезенного груза с учетом сезонных особенностей работы дистанции пути и принципов ежегодного (циклического) планирования текущего содержания пути в установленные сроки. При этом объемы перевозок оказывают решающее влияние на технико-экономические и эксплуатационные показатели работы дороги дистанций пути. Именно увеличенный грузооборот определяет снижение качества состояния железнодорожного пути. В свою очередь увеличение фонда заработной платы дистанции пути повышают ее качество.

Для количественного измерения состояния пути принята «балловая оценка», а для грузооборота - тонно-километры (т-км), которые представляет собой сумму произведений массы перевезенных грузов на расстояние (дальность) перевозки. Фонд заработной платы – это годовая фиксированная величина средств, поступающая в распоряжение дистанции по распределению от вышестоящих организационных структур ОАО «РЖД».

В работе за основную модель деятельности дистанции пути, направленную на поддержание надлежащего состояния железнодорожного пути, оцениваемого в баллах, принято зависимость качества пути от грузооборота и фонда заработной платы. Дистанция пути обслуживает 16 направлений. Развернутая длина ее составляет 574,726 км. Вся территория дистанции пути включала 4-е эксплуатационных участка. Общий штат дистанции по состоянию на 1 квартал 2014 г. составлял 465 человек. Исходными данными для построения модели послужили «балловая оценка» и основные производственно-экономические показатели дистанции, а

именно грузооборот и фонд заработной платы, за 2004-2013 года поквартально.

По основным производственно-экономическим показателям была проанализирована деятельность дистанции пути. На основании проведенного анализа производственно-экономических показателей установлено, что за последние 10 лет состояние пути значительно улучшилось, несмотря на существенный рост грузооборота. Об этом свидетельствует уменьшение балловой оценки в 4 раза. Однако это потребовало увеличения и фонда заработной платы.

Построение математических моделей, представляющих собой зависимости показателя состояния пути в баллах от факторов, было осуществлено с помощью метода регрессионного анализа, а именно метода наименьших квадратов. Были построены 3 основных типа производственных моделей: линейная, типа Кобба-Дугласа и Алена. Модели имеют следующий вид:

$$\hat{Y} = 70,66 + 0,03 \cdot K - 0,0018 \cdot L .$$

линейная;

$$Y = F(K, L) = 3730331,31 K^{0,52} L^{-1,47} - \text{Кобба-Дугласа};$$

$$\hat{Y} = 40,90 - 3,31778E - 05 \cdot KL + 0,00075 \cdot K^2 + 3,52244E - 07 \cdot L^2 - \text{Алена.}$$

Здесь Y – состояние железнодорожного пути в баллах; K – грузооборот брутто (т-км); L – фонд заработной платы (руб.).

Оценка качества по коэффициентам корреляции и детерминации выявила, что модель типа Кобба-Дугласа имеет наивысший индекс детерминации. Оценка ошибки аппроксимации моделей также показала, что для модели типа Кобба-Дугласа наблюдается наименьшая погрешность, равная 10%. Расчет погрешностей и норм для рассматриваемых производственных моделей подтвердил более высокое качество модели типа Кобба-Дугласа среди других моделей. Оценка моделей по критерию Фишера выявило статистическую значимость модели типа Кобба-Дугласа.

Для подтверждения возможности использования предлагаемой модели проведено сравнение теоретических значений балловой оценки с реальными значениями, полученными на практике в 1 квартале 2014 г.

Погрешність между реальним и прогнозним значенням составила 4,1%. Оцінка коефіцієнта ризику не досягнення планового значення баллової оцінки составила 0,33.

Доповнило дослідження розрахунок довірливого інтервалу прогнозу баллової оцінки стану шляхи при надійності 0,95. Значення баллової оцінки, яке досягнуто в результаті діяльності дистанції шляхи, було закрито довірливим інтервалом.

Розроблена модель була використана для аналізу економічної і виробничої роботи дистанції шляхи однієї залізничної дороги. Моделі дозволили оцінити такі важливі характеристики виробничої діяльності як еластичність, масштаб і ефективність виробництва.

Установлено, що коефіцієнт еластичності стану шляхи в балах по вантажообороту дорівнює 0,52%. Це означає, що при збільшенні вантажообороту на 1%, баллова оцінка стану шляхи збільшиться на 0,52%.

Коефіцієнт еластичності стану шляхи в балах по фонду зарплати дорівнює -1,47%, т.е. зменшення баллової оцінки стану шляхи на 1,47% відбувається при збільшенні фонду зарплати на 1%.

Загальне покращення стану залізничної дороги, оцінюване в балах, в 4,03 рази стало можливим за рахунок зростання масштабу виробництва в 4,064 рази при практично збереженні ефективності виробництва. В результаті розрахунків гранична норма заміни фонду зарплати вантажооборотом $\lambda_{KL} = -0,07$. Це вказує на те, що зменшення фонду зарплати на 0,07 одиниць еквівалентно збільшенню вантажообороту на одиницю.

За запропонованою моделлю виконана оцінка ризику, пов'язаного з необезпеченням необхідного стану шляхи, при заданих виробничо-економічних показателях. Оцінювання ризику базувалося на методологічних положеннях роботи, методі і методикі.

УДК 338.47:629

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Груник І.С., к.т.н., доцент, в.о. начальника (Регіональна філія «Львівська залізниця»)

В умовах високого ступеня зношеності локомотивного парку та його скорочення ПАТ «Українська залізниця» здійснює заходи щодо модернізації існуючого парку тягового рухомого складу з метою продовження їх терміну експлуатації та зменшення експлуатаційних витрат. Проведення зваженої технічної політики працівниками локомотивного господарства дозволило розвинути два напрямки утримання в належному стані локомотивів і моторвагонного рухомого складу, а саме — проведення ряду заходів, направлених на продовження терміну служби з модернізацією, а також розробка, створення і придбання нових сучасних зразків тягового рухомого складу.

Реформування локомотивного господарства ПАТ «Укрзалізниця» передбачає послідовне вирішення конкретних завдань, направлених на створення окремої вертикалі управління локомотиворемонтною базою з метою підвищення ефективності її розвитку в умовах формування конкурентних відносин на ринку ремонту тягового рухомого складу.

Реформування локомотивного господарства залізниць України проводиться для досягнення: підвищення ефективності та якості роботи локомотивного господарства залізниць за рахунок введення ринкових відносин; сприятливих умов залучення інвестицій для технічного переоснащення локомотивного господарства та оновлення тягового рухомого складу; збільшення прибутків підприємств локомотивного господарства і підвищення доходів їх працівників; фінансової прозорості усіх видів діяльності локомотивного господарства залізниць.

На сьогодні середній знос парку тепловозів складає 97%, електровозів - 90%. Протягом 2011-2015 рр. з інвентарного парку за

зношеність вилучено 195 електровозів і 340 тепловозів. Більшу частину парку складають електровози, магістральні тепловози, маневрові тепловози та інші локомотиви, спроектовані і виготовлені у 50-60 роках минулого століття. Більша частина застарілого тягового рухомого складу вимагає на 40-60% більше витрат на ремонти.

На Львівській та Одеській залізницях в рамках інвестиційної програми до 2015 р здійснюється комплексна модернізація тепловозів серій М62, 2М62 та ЧМЕЗ із заміною штатного тепловозного дизеля на сучасний економічний дизель провідних світових виробників. В результаті проведених заходів очікувана економія палива складе близько 30%, масла - до 70%, збільшення терміну міжремонтних пробігів - до 30%. У 2011 р на Львівській залізниці вже була виконана комплексна модернізація двох тепловозів серії М62-1361 і М62-1439. З метою модернізації маневрових локомотивів Одеська залізниця планує в кінці планового року почати комплексну модернізацію 6 тепловозів серії ЧМЕЗ. На Львівській та Придніпровській залізницях при виконанні капітальних ремонтів електровозів серії ВЛІМ проводиться модернізація кабін управління з сучасним інтер'єром, встановлюються уніфіковані пульти управління на сучасній елементній базі, система АЛС-МУ, система рекуперації САУРТ-Баршев, статичні перетворювачі.

Крім того, наявні локомотиви не дозволяють збільшити швидкість руху поїздів. Через значну зношеність тягового рухомого складу, який експлуатується з перевищенням термінів служби, встановлених заводами виробниками, залізничники змушені проводити велику кількість позапланових ремонтів.

Замість придбання нового рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» змушена проводити капітальні ремонти із подовженням встановленого заводами-виробниками нормативного терміну служби з обов'язковим визначенням остаточного ресурсу несучих конструкцій локомотивів. Також, здійснюється модернізація локомотивів з установкою енергозберігаючого обладнання, продовжується модернізація маневрових тепловозів системою конденсаторного пуску дизеля.

Основними напрямками подальшого

розвитку локомотивного господарства ПАТ «Укрзалізниця» і його технічного переоснащення є такі:

- оптимізація структури парку тягового та мотор-вагонного рухомого складу;
- спеціалізація та концентрація ремонтних баз;
- скорочення експлуатаційних витрат господарства за рахунок впровадження ресурсозберігаючих технологій;
- подовження терміну служби наявного рухомого складу за рахунок виконання капітально-відновлювальних ремонтів;
- розробка та введення в експлуатацію тягового та мотор-вагонного рухомого складу нового покоління;
- впровадження засобів діагностики та неруйнівного контролю рухомого складу, з подальшим переходом на його ремонт згідно за технічним станом;
- розробка нової та оптимізація діючої нормативної документації для забезпечення потреб локомотивного господарства згідно з сучасними вимогами до якості ремонту рухомого складу.

УДК 330.341.1:656.2.001.14

ІННОВАЦІЙНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Інформаційні технології утворюють ядро п'ятого технологічного укладу та являють собою процеси, які використовують сукупність засобів та методів збору, обробки й передачі даних (первинної інформації) для одержання інформації нової якості про стан об'єкта, процесу чи явища (інформаційного продукту). Інформаційне забезпечення на транспорті відіграє особливу роль.

У даний час у світі отримують колосальне поширення технології бездротової передачі даних, контактної та безконтактної ідентифікації. Кількість сфер застосування даних технологій постійно зростає. Безумовною

перевагою систем безконтактного зчитування є дешевизна впровадження та швидкість обробки даних. Ось далеко не повний перелік тих галузей, де застосовується технологія безконтактного зчитування:

- електронні системи контролю доступу в будівлю;
- системи ідентифікації водія в автомобілі;
- транспортна та складська логістика;
- медицина – моніторинг стану пацієнтів;
- бібліотеки – станції автоматичної книговидачі, швидка інвентаризація;
- електронні паспорти;
- транспортні та інші платежі;
- дистанційне керування;
- ідентифікація тварин.

Розглянемо найбільш поширені технології безконтактного зчитування, можливість і доцільність їх застосування як інструмента підвищення ефективності обслуговування пасажирів.

Представляє інтерес досвід впровадження технологій безконтактного зчитування в країнах з розвинутою системою регіональних пасажирських перевезень. Найбільша залізнична компанія Італії Trenitalia використовує таку електронну форму продажу квитків, при якій пасажир отримує на мобільний телефон sms-повідомлення, що містить персональний ідентифікаційний номер, номер поїзда та час відправлення, номер вагона й місця. Пасажир в поїзді пред'являє ідентифікаційний номер контролеру чи провіднику. Продаючи квитки через Інтернет Trenitalia істотно скоротила витрати на утримання традиційних квиткових кас та операціями з обігу квитків та готівкових грошових коштів. Аналогічна технологія використовується на залізничному транспорті в Чехії.

Залізничні оператори Великобританії тестують новий електронний квиток зі штрих-кодом, який зберігається на смартфонах пасажирів в якості заміни традиційних паперових квитків, які використовуються щодня для поїздок на залізничному транспорті. RDG також працює в галузі карткових платежів з метою вивчити, як пасажир за межами міст можуть використовувати новий "ticket-cloud" (квиток в Інтернет-базі зберігання даних) – технологію, що базується на використанні

безконтактної кредитної або дебетової карти у вигляді сертифіката, що дозволить відмовитися від паперових квитків. Таким чином, Rail Delivery Group планує, що замість оплати поїздок банківською картою пасажир зможуть забронювати квиток онлайн або в мобільному додатку і використовувати ту ж платіжну картку для проходження турнікетів на залізничних станціях.

У теперішній час на залізничному транспорті в Україні технологія безконтактного зчитування використовується лише у поїздах категорії Інтерсіті+. Слід зазначити, що технології безконтактного зчитування надають можливість впроваджувати контроль проїзних документів не тільки на станціях відправлення поїзду, а й на будь-якому етапі слідування. У разі застосування такої технології у приміському пасажирському русі з'являється можливість не тільки автоматизувати продаж квитків, а й автоматизувати і суттєво спростити контроль проїзних документів та контроль наявних пасажирів протягом всього рейсу приміського поїзда.

Впровадження нових автоматизованих процесів оплати проїзду, контролю та обліку пасажирів дозволить суттєво скоротити трудові витрати в пасажирських регіональних компаніях, підвищити якість і оперативність визначення оптимальної дальності слідування приміських поїздів та пункту обороту, інтервалу та розкладу руху, і, відповідно, забезпечити ефективне обслуговування пасажирів та планування і організацію приміського пасажирського руху.

УДК 797.14(100)+629.524.4

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО СКЛАДУ СВІТОВОГО ЯХТИНГА

Ерошкіна С.Г., аспірант (НУ ОМА)

Яхтинг-один з найважливіших складових економічного розвитку країни визначається, по-перше, як стан забезпечення держави економічними ресурсами, що гарантують йому повноцінну життєдіяльність, і, по-друге, як стан стабільності морегосподарського комплексу, у першу чергу – морського транспорту країни та здатність морського пасажирського транспорту

забезпечити нормальне функціонування економіки.

Останні події в морській сфері демонструють хиткість, нестабільність національної економіки; відсутність мотивації та інвестування у цей сегмент для початку формування стратегії, спрямованої на навчання яхтингу, на початок яхтобудівництва, на інвестування даного сегменту згідно державних програм, чим самим показують залежність від внутрішніх і зовнішніх економічних чинників, від політичних непрофесійних поглядів уряду на дані важливі питання. Не вирішені проблеми-навіщо та на що вкладати гроші, чи варто взагалі займатися яхтингом і шукати спонсорів на даний сегмент морської отрасли.

Історія вітрил охоплює тисячелітню історію з моменту появи першого човна, до якого людина причепила шматок трав'яної рослини або матеріалу до появи найсучасних, наймодернізованих та найдорожчих за вартістю для трансатлантичного переходу чартер мегаяхт класа «люкс», зроблених з тика та алюмінію, маючих в комплектації гвинтокрили майданчики, міні підводні човни, басейни з прозорим дном, кінотеатри та льодові ринги.

На сьогодні світовий яхтинг являє собою потужний флот, який складається з найшвидких човнів, обладнаних новітніми навігаційними приладами та пристроями. Треба чітко розуміти і вміти розділяти яхтинг на: вітрильний спорт (змагання проходять саме на човнах-яхтах (вітрильних, вітрильно-моторних або моторних)) - і тільки в цьому випадку для найменування даного виду змагань використовується слово «яхтинг» та на: розкішний відпочинок на чартерних мегаяхтах (MegaYacht) – суперяхтах (SuperYacht) та траулерах-перероблених риболовецьких човнах (Trawler).

За класами по ISAF (International Sailing Federation) спортивні яхти поділяються на: олімпійські, міжнародні та національні. У Олімпійських класах беруть участь наступні спортивні яхти: «Neil Pryde RS:X»-вітрильна дошка (віндсерфінг) (S вітрил 8,5 м²); «Лазер-Стандарт» та «Лазер-Радіал» (S вітрил 7,06 м²); 470; 49ER; «Зірковий»; «Інглінг»; «Торнадо»; «Фін» [8]; у Національних мають право брати участь: «Ем-Ка» (грот 15,4 м², стаксель 7,1 м², генакер 27 м²); «Орен-800» [8]; у Міжнародних беруть участь: «Летючий голландець» (S грота 10,2 м², S генуї 8,4 м², S спінакера 21 м²);

«Містраль» (плавник 43-50 см); «Дракон» (1000-1020 кг-баласний кіль, грот 16 м², генуя 11,7 м², спінакер 23,6 м²); «Снайп» (S вітрил 10,7 м², грот 7,5 м², стаксель 3,2 м², висота мачти 6,5 м); «Мікро» (вага 500-600 кг, довжина корпусу 5,5 м, габаритна ширина не більш ніж 2,5 м) [8].

Для проходження регати на Кубок Америки клас катамаранів AC72 повинен мити наступні характеристики: загальна довжина 26,2 м (86 футів), довжина по ватерлінії 22,0 м (72,2 фути), променеві 14,0 м (45.9 футів), вага 5,900 кг (13000 фунтів), максимальна осадка 4,4 м (14 футів), екіпаж 11 [7].

Ще один флот вітрильних яхт J-class вражає своєю красою, швидкістю та вкрай дорогою вартістю. Ці яхти дійсно «парять» над водою. На сьогодні флот яхт J-class представлений сіма човнами: Shamrock V (1930) (довжина 36,58 м, верф Camper & Nicholson/Pendennis Shipyard, матеріал корпусу-дерево); Velsheda (1933) (довжина 39,4 м, верф Camper & Nicholson/Southampton Yacht Serv., матеріал корпусу-сталь); Endeavour (1934) (довжина 39,56 м, верф-Camper & Nicholson/Royal Huisman, матеріал корпусу-сталь); Ranger (оригінал 1937)2004 (довжина 41,6 м, верф-Danish Yachts Skagen, матеріал корпусу-алюміній); Hanuman (оригінал Endeavour II, 1937) 2009 (довжина-42,9 м, верф-Royal Huisman, матеріал корпусу-алюміній); Lionheart (оригінал Enterprise, 1930) 2010 (довжина 39,96 м, верф-Claasen Jachtbouw, матеріал корпусу-алюміній); Rainbow (оригінал 1934) 2012 (довжина 39,96 м, верф-Holland Jachtbouw, матеріал корпусу-алюміній).

Сучасний флот світової яхтової регати Rolex Sydney Hobart Race (Полекс Сідней Хобарт Рейс) представлений наступними човнами, такими як: Abracadabra, Adventure of Hornet, Allegro, Balance, Black Jack, Calibri, Celestial, Challenge, Clipper Ventures 5, Comanche, Dare Devil, Decadence. Ці човни мають різний тип та відрізняються один від іншого осадкою, довжиною, вагою та кількістю екіпажу [13].

Volvo Ocean Race (Вольво Оушн Рейс)-океанська командна кругосвітня регата на вітрильних човнах класа Volvo Ocean 65, 70-одномачтових однокорпусних вітрильних човнах, максимальна довжина яких 21,5 м, осадка 4,5 м, фальшкіль відхиляється від вертикальної осі не більш 45 градусів. Команда-

10 [8].

Transpacific Yacht Race (Транспасифік Яхт Рейс). Дистанція проходження складає 2,225 морських миль (4,121 км). Гонки славляться швидкістю плавання під спінакерами. У 1973 та 1975 рр. першим фінішувала яхта Ragtime. У 2009 р. встановила світовий рекорд гонки серед одно корпусників яхта Alfa Romeo II [8].

Perata Clipper Round the World Race (Кліпер Раунд Ворлд Рейс) проходить кожні 2 року. Спочатку це були вісім чайних кліперів: Ariel, Blackadder, Taeping, Thermopylae та інші. На сьогодні флот складається з Clipper 60, Clipper 68, Clipper 70, Clipper 96, Clipper 98 [6].

Perata Global Challenge (Глобал Челенж) проводилась кожні 4 роки. Флот складався з однією конструкцією сталевих яхт. Ця гонка унікальна була ще й тим, що проходила проти вітрів, які сягають понад 130 км/год та течій і називалась «wong way route» (невірна дорога, маршрут). Дистанція складала 54000 км. На жаль, у 2006 р. флот був проданий за відсутністю спонсора [14].

Сучасні чартерні мегаяхти теж відрізняються між собою за технічними характеристиками, а саме: довжиною, шириною, осадкою, кількістю екіпажа, швидкістю. Але тут багаті змагаються між собою вже не на відомих регатах, а за показниками критеріїв розкішню. По показникам відомих маркетингових компаній для світового обзору треба виділити цілу низку найбільш фешенебельних суперяхт (станом на 2015 р.).

- Expedition Motor Charter Yachts (експедиційні моторні чартерні яхти): Alfa Nero (довжина 269 м, швидкість 17 вуз., верф-Oceano); Lady Michelle (довжина 171 м, швидкість 12 вуз., верф-Benetti); Polar Star (довжина 208 м, швидкість 12 вуз., верф-Lurssen);

- Classic Sailing Charter Yachts (класичні вітрильні чартерні яхти): Doriana (довжина 128 м, швидкість 8 вуз., верф-Frederikssand); Adornate (довжина 144 м, швидкість 6 вуз., верф-Scheeperswerf De Industrie); Croce del Sud (довжина 138 м, швидкість 10 вуз., верф-Martinolich);

- Classic Charter Yachts (класичні чартерні яхти): Nero (довжина 295 м, швидкість 14 вуз., верф-Corsair Yacht); Christina O (довжина 325 м, швидкість 14 вуз., верф-Canadian Vickers);

Sherkhan (довжина 229 м, швидкість 11 вуз., верф-Vuyk);

- Open Charter Yachts (відкриті чартерні яхти): Pure One (довжина 152 м, швидкість 17 вуз., верф-Leopard); DB9 (довжина 171 м, швидкість 22 вуз., верф-Palmer Johnson); Grey Matters (довжина 150 м, швидкість 22 вуз., верф-Palmer Johnson);

- Luxury Sailing Charter Catamarans (вітрильні чартерні катамарани класа «люкс»): Hemisphere (довжина 145 м, швидкість 11 вуз., верф-Pendennis); Douce France (довжина 139 м, швидкість 9 вуз., верф-Alumarine); Che (довжина 114 м, швидкість 12 вуз., верф-Sunreef Yachts);

- Luxury Charter Gulet (чартерні гулетти класа «люкс»): Casa dell Arte II (довжина 128 м, швидкість 9 вуз., верф-ADA Yacht Works); Zelda (довжина 133 м, швидкість 10 вуз., верф-Su Marine Yachts); Flecertje (довжина 184 м, швидкість 11 вуз., верф-De Vries Lentsch);

- NEO Classic Charter Yachts (класичні чартерні яхти класа нео): Windrose of Amsterdam (довжина 151 м, швидкість 10 вуз., верф-Holland Jachtbouw); Lady Ellen (довжина 179 м, швидкість 7 вуз., верф-Kockums); Eleonora (довжина 162 м, швидкість 8 вуз., верф-Vander Graat);

- Motor Sailing Charter Yachts (моторні вітрильні чартерні яхти): Dione Star (довжина 143 м, швидкість 9 вуз., верф-Scheps werf Friesla); Roxane (довжина 153 м, швидкість 11 вуз., верф-Su Marine Denizalir); Carpe Diem IV (довжина 154 м, швидкість 11 вуз., верф-Carpe Diem).

УДК 629.47

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКУ

Ейтуніс Г.Д., д.е.н., професор (ДЕТУТ)

Ефективний розвиток залізничного транспорту, який складає основу транспортної системи країни, є необхідною умовою забезпечення економічного і соціального зростання та обороноздатності держави.

Реалізація Державної цільової

програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки висуває конкретні вимоги до організації всіх видів економічної діяльності щодо раціонального використання основних засобів, в першу чергу рухомого складу.

Для аналізу ефективності експлуатації магістральних локомотивів на залізницях країни функціонує система показників, які характеризують роботу рухомого складу за потужністю, часом і пробігом. Але слід зазначити, що існуючий порядок визначення впливу конкретного показника є недосконалим. Багато факторів, які впливають на результат використання локомотивного парку не враховуються, а якщо враховуються, то припускаються випадки подвійного обліку.

Саме тому виникає необхідність у розробці такої методики оцінки ефективності експлуатації локомотивного парку, яка б була об'єктивною та зрозумілою.

Отже пропонується здійснювати оцінку використання локомотивного парку на основі матричного підходу, суть якого полягає у розподілу якісних показників по горизонталі (використання за потужністю та часом і пробігом), так і по вертикалі, де передбачені ієрархічні рівні (від 1 до 4 рівнів) показників (рис. 1).

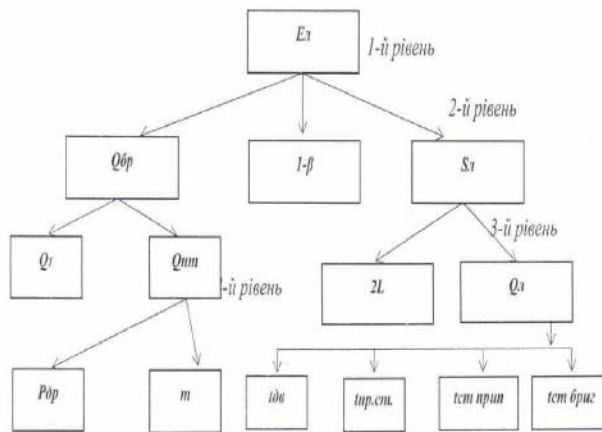


Рис. 1. Залежність показників використання локомотивного парку:

E_b – продуктивність локомотива; $Q_{бр}$ – вага поїзда брутто; Q_m – вага тари; $Q_{нт}$ – вага поїзда нетто; $P_{др}$ – динамічне навантаження вагонів робочого парку; m – склад поїзда; $S_{л}$ – показник середньодобового пробігу; $t_{дв}$ – час локомотива у русі; $t_{пр.ст.}$ – час перебування на проміжних станціях; $t_{ст.прип.}$ – час на станції приписки; $t_{см.бриг}$ – час зміни локомотивних

бригад; β – частка допоміжного пробігу локомотива від пробігу в голові поїзда, %; L – відстань у русі.

Найвищий (1 рівень) складає показник середньодобової продуктивності локомотива (E_b), що інтегрує всі показники вищих рівнів і є комплексним показником використання локомотивного парку.

Розглянемо вплив показників 2-го рівня на показник 1 рівня, тобто $S_{л}$, β , $Q_{бр}$ на методом взаємного виключення. Далі вплив показників 3-го рівня на показники 2-го рівня і 4-го рівня на 3-й рівень.

Отже, удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку локомотивів сприяє забезпеченню отримання об'єктивних результатів щодо використання магістральних локомотивів. Це дозволить здійснювати більш високий контроль і вплив на результати експлуатаційної діяльності залізниць.

УДК 332.72:656.2

ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИМИ ФІЛІЯМИ ДОГОВОРІВ СЕРВІТУТУ

*Журавель К.В., к.е.н., доцент
(Регіональна Філія «ПІВДЕННА
ЗАЛІЗНИЦЯ» ПАТ «Укрзалізниця»)*

Залізничному транспорту України згідно статті 68 Земельного кодексу України (ЗКУ) належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

На початок 2016 року загальна площа земель залізничного транспорту складає 235 175 га, з них 233 349 га – землі регіональних філій, 1826 га - землі філій ПАТ «Укрзалізниця». В ході підготовки до

реформування галузі здійснювалось оформлення прав користування земельними ділянками, станом на 01.01.2016р. отримано правостановлюючі документи на 94,4 % усіх ділянок, або на площу в 221 901 га.

Для задоволення потреб інших осіб, які не можуть задовольнити свої потреби без користування окремими ділянками залізничного транспорту, статтею 401 ЦКУ встановлено поняття «користування чужим майном» (сервітут), яке може бути встановлене щодо земельної ділянки, інших природних ресурсів (земельний сервітут) або іншого нерухомого майна.

Земельний сервітут оформлюється договором між особою, яка вимагає його встановлення, та власником (володільцем) земельної ділянки і підлягає державній реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації прав на нерухоме майно.

Зміст сервітуту встановлюється статтею 403 ЦКУ, в якій відзначається, що сервітут:

- визначає обсяг прав щодо користування особою чужим майном;
- може бути встановлений на певний строк або без визначення строку;
- зобов'язує особу, яка користується ним, вносити плату за користування майном, якщо інше не встановлено договором, законом, заповітом або рішенням суду;
 - не підлягає відчуженню;
 - не позбавляє власника майна, щодо якого він встановлений, права володіння, користування та розпоряджання цим майном;
 - зберігає чинність у разі переходу до інших осіб права власності на майно, щодо якого він встановлений;
 - зобов'язує особу, яка користується ним, відшкодувати збитки, завдані власникові (володільцеві) земельної ділянки або іншого нерухомого майна.

Посилаючись на статтю 98 ЗКУ, зміст права земельного сервітуту, можна

охарактеризувати наступними специфічними рисами:

- тривале й постійне користування чужим майном, одноразове чи тимчасове користування не визнається сервітутом;
- користування чужою річчю чи майном не в повному обсязі, а лише в якомусь одному чи декількох відносинах (право на

прохід і проїзд автомобілем), тобто сервітут надає обмежене право користування;

- сервітутне право обмежує право власника на майно, на яке встановлений сервітут в обсязі, визначеному сервітутом;

- сервітутне право сильніше права власності (спершу користується суб'єкт сервітутного права, а потім власник земельної ділянки), тобто сервітут не замінює права власності;

- сервітут надає особі право користування чужим майном безкоштовно.

За останні роки при підготовці галузі до акціонування всіма залізницями проводилась активна робота з укладання договорів сервітуту. Так, по усіх залізницях за період з початку 2011 року до кінця 2013 року кількість діючих договорів сервітуту постійно зростала з 32 (в т.ч. на безоплатній основі – 13 договорів) до 72 (в т.ч. на безоплатній основі – 5 договорів), а загальна площа переданих по них в користування земельних ділянок збільшилась з 9,09 га до 53,12 га. За останні два звітні 2014 і 2015 роки (без Донецької залізниці) кількість діючих договорів сервітуту склала 65 (в т.ч. на безоплатній основі – 6 договорів) та 70 (в т.ч. на безоплатній основі – 7 договорів), відповідно площа переданих по них в користування земельних ділянок дорівнювала 62,38 га та 46,4 га. Суми грошових надходжень регіональних філій від укладених договорів сервітуту за шість останніх років зросли майже в 3,2 рази, склали на кінець 2015 року 244,84 тис.грн. і направлені на компенсацію сплачуваного залізницями земельного податку.

Наведені дані свідчать, що процес оформлення правостановлюючих документів на користування земельними ділянками залізничного транспорту, як їх власниками, так і іншими особами для задоволення своїх потреб, завершується, проходить активно, у відповідності до діючого законодавства та приносить економічну вигоду для галузі.

УДК 656.2: 338.47

ПРИНЦИПИ ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Сиволовська О.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Конкурентоспроможність послуги – це властивість послуги виступати на ринку поруч з аналогічними послугами конкурентів. В свою чергу в конкурентоспроможності транспортних послуг відображаються можливості підприємства, рівень кваліфікації робітників, організаційний рівень виробництва. Конкурентоспроможність транспортних послуг характеризується: технічними (параметри відповідності призначенню, нормативні параметри, екологічні параметри); економічними (рівень тарифів, система скидок, рентабельність); організаційними (своєчасність надання послуг, збереження вантажів, безпека перевезень).

При оцінці конкурентоспроможності транспортних послуг можна виділити 6 основних особливостей оцінки:

1) об'єктом конкурентоспроможності послуг є діяльність підприємства невикробничої сфери;

2) особливості оцінки послуг в першу чергу пов'язані з оцінкою якості процесу обслуговування;

3) клієнт сам оцінює якість послуги на місці її виконання і вона повинна відповідати перш за все вимогам цього клієнта;

4) оцінка конкурентоспроможності послуги повинна враховувати тимчасову характеристику, тобто терміни виконання роботи, час обслуговування, термін виконання замовлення та ін.

5) при оцінці конкурентоспроможності необхідно враховувати застосування специфічних стандартів для різних видів послуг;

6) шоста особливість пов'язана з разовим характером ряду нематеріальних послуг.

Конкурентоспроможність транспортної послуги може бути оцінена:

$$I_k = \frac{E_u}{E_u^*}, \quad (1)$$

де E_u – конкурентоспроможність пропонованого варіанту; E_u^* – показник конкурентоспроможності базового аналога.

Рішення вибирається, якщо $I_k \geq 1$. База порівняння постійно міняється через коливання кон'юнктури транспортного ринку, інноваційних процесів і т.п., унаслідок чого порівняння приймає динамічний характер.

В якості показника конкурентоспроможності E_u може бути обраний груповий технічний, економічний або організаційний показник, що характеризує відповідність між потребами клієнтів та можливостями фірми:

$$E_T = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i, \quad E_E = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i,$$

$$E_{ope} = \sum_{i=1}^n q_i \cdot a_i, \quad (2)$$

$$q_i = \frac{q_k}{q_{баз}}, \quad (3)$$

де E_T , E_E , E_{ope} – груповий технічний, економічний та організаційний показники;

q – одиничний показник по i -му параметру;

a – питома вага параметричного показника по відношенню до узагальненого задоволення потреб;

n – кількість параметрів, які підлягають оцінці.

Оскільки на транспортному ринку існує жорстка конкуренція між різними видами транспорту, це змушує перевізників боротися за конкурентну позицію та підвищувати рівень конкурентоспроможності транспортних послуг, які пропонуються споживачу.

УДК 330.322:656.2 (477)

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспортно-експедиторська робота, що виконується державними і недержавними транспортними структурами, не відповідає в повній мірі сучасним ринковим вимогам

(надані послуги мають обмежений асортимент, низьку якість та ін.).

Особливо це проявляється в конкурентних сегментах ринку, одним з яких, безперечно є ринок транспортно-логістичних послуг. На українському транспортному ринку все більше захоплюють позиції експедиторські компанії закордонних країн, які надають більш якісні і більш повні послуги споживачам транспорту. Проблема ринку масових транспортних послуг полягає також у надмірній і, найчастіше, несумлінній конкуренції, недосконалості правових, організаційних, технічно-технологічних відносин.

В результаті, в цілому Україна і її залізничний транспорт багато в чому втрачають, а саме: відтік вантажопотоків в обхід її мережі; втрати валютних надходжень; втрата робочих місць транспортників; погіршення транспортної інфраструктури через відсутність коштів на її підтримку та ін.

Власні кошти підприємств залізничного транспорту не забезпечують повне покриття потреб в коштах на розвиток галузі, а їх сьогодні спостерігається немало: майже повне зношення рухомого складу та спеціалізованої техніки, недосконалість організації процесу перевезень, застарілість технологічного забезпечення процесу перевезень та ін.

В зазначених умовах господарювання в Україні особливу актуальність набувають питання, пов'язані із фінансуванням залізничного транспорту, а саме: створення системи державного і приватного фінансування при одночасній мобілізації внутрішніх ресурсів галузі з метою максимально повного фінансування оновлення основних фондів і реалізації транспортних проектів.

Найбільшу увагу в такій ситуації варто приділити стратегічній кооперації транспортних, промислових, банківських, експедиторських організацій у єдиному інформаційно-транспортному просторі, а також проектному фінансуванню, що дозволить отримати спільні вигоди, не досяжні для державного і приватного сектора окремо, розподілити ризики між учасниками інвестиційного проекту, а також знизити їх через механізм державних гарантій.

УДК 656.025.4(4)

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

*Каграманян А.О., к.т.н., доцент,
проректор з науково-педагогічної
роботи (УкрДУЗТ)*

На сьогоднішній день європейський ринок вантажних залізничних перевезень переживає глибокі зміни. Якщо до цього часу багато мільйонні прибутки залізнична галузі забезпечувала за рахунок постійного зростання попиту на фоні розвитку економік європейських країн та значної державної підтримки розвитку інфраструктури і послуг залізниць, то наразі ситуація кардинально змінилася. В умовах послаблення державного фінансування проектів розвитку залізниць та процесів економічного зростання країн Європи, а, відповідно, і стагнації попиту на послуги вантажних перевезень, для утримання стабільних темпів розвитку на ринку вантажних перевезень залізниці більшості європейських країн змушені укріплювати конкурентні позиції за рахунок інтеграції з конкуруючими видами транспорту.

Фактично наразі автомобільний транспорт не тільки технологічно, але й організаційно, економічно готовий задовольняти сучасні запити вантажовласників, тим самим претендуючи на певну долю ринку залізничних перевезень. Отже, сьогочасна ситуація на європейському ринку вантажних перевезень демонструє посилення конкуренції між автомобільним і залізничним транспортом і змушує операторів вантажних залізничних перевезень постійно запроваджувати різного роду технологічні й управлінські зміни.

Для уникнення втрат і, відповідно, збереження свої конкурентних позицій оператори вантажних залізничних перевезень вдаються не лише до підвищення привабливості послуг з перевезень за рахунок покращення експлуатаційної готовності вагонного парку, але й використовують власні стратегічні можливості. Однією з таких

можливостей стала технологія Big Data (обробка великих масивів даних), що знайшла своє застосування в процесі оптимізації та прийняття рішень в таких областях, які стосуються системи оптимізації процесів управління та допомоги машиністам, систем діагностики інфраструктури та рухомого складу, оптимального планування їх ремонтів і технічного обслуговування, актуальних даних про поїзні бригади і технологій індивідуального планування. Ці технології дозволяють досягати не лише економії паливно-енергетичних ресурсів, алей зменшувати кількість змін в роботі персоналу і підвищувати рівень безпечності виконання вантажних перевезень. За оцінкою експертів використання технологій Big Data дозволить забезпечити зростання долі залізниць на європейському ринку вантажних перевезень на 0,6 відсоткових пункти.

Отже, основним тенденціями європейського ринку вантажних залізничних перевезень є впровадження технологій на базі GPS, які дозволяють як відслідковувати місце та статус виконання замовлення на перевезення, так і більш точно прогнозувати попит, управляти тарифами з урахуванням короткострокових змін обсягу перевезень.

Залізничний транспорт України, що займає провідні позиції на внутрішньому ринку вантажних перевезень за обсягами вантажообігу та відіграє роль транзитного містка між Європою і Азією, наразі демонструє значне технологічне відставання від тенденцій розвитку європейських залізниць. Старіння рухомого складу, об'єктів інфраструктури, що є наслідком невідповідності темпів оновлення техніко-технологічної бази Укрзалізниці її реальним потребам, негативно впливають на рівень якості транспортних послуг, що наразі цілком не відповідає вимогам і стандартам європейського ринку. Саме тому, майбутні перспективи залізничного транспорту України на європейському ринку вантажних залізничних перевезень визначаються швидкістю та якістю реалізації технологічних змін в галузі і, відповідно, підвищенням рівня якості транспортно-логістичного обслуговування залізничним транспортом країни.

УДК 330.322:656.2(4)

ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ДЛЯ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ЕВРОАЗИАТСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

*Калабухин Ю.Е., д.т.н., профессор
(УкрГУЖТ),
Рудковский О.В., преподаватель (ОКТТ)*

Вопросы оценки и анализа эффективности инвестиций являются чрезвычайно актуальными как с точки зрения теоретических исследований, так и прикладных аспектов инвестиционной политики. Эти вопросы постоянно находятся в центре активной научно-исследовательской деятельности.

Для оценки эффективности инвестиционных проектов специалистами железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве до недавнего времени широко использовались разработки советского периода, которые базируются на сопоставлении приведенных годовых затрат. Такой подход в тех экономических условиях объяснялся многими техническими, технологическими и экономическими факторами, иногда неизменными в течение значительного периода и, к сожалению, не всегда давал гарантий правильности или ошибочности принятого решения. Хотя уже известны многие специфические методы определения эффективности для отдельных научно-технических мероприятий, большинство подходов не дает возможности совместить величины эффектов, обусловленных предварительными оценками, с результатами функционирования реально действующей экономической системы.

Таким образом, проблема оценки эффективности инвестиционных проектов до настоящего времени остается достаточно сложной и трудоемкой, требующей привлечения широкого круга специалистов самого высокого уровня.

В ближайшей перспективе одним из основных направлений инвестиционной политики железных дорог становится

обеспечение быстрого и всестороннего обновления тягового подвижного состава. Это объясняется тем, что основная часть тягового подвижного состава железных дорог стран СНГ и Балтии закупалась и поставлялась в эксплуатацию в советские времена. Анализ возрастного состояния эксплуатационного парка тягового подвижного состава, в частности железных дорог Украины, указывает на его критическое положение. По сути дела речь идет уже не только о моральном, а и о физическом износе, что чревато серьезными техническими, экономическими и социально-экологическими последствиями. Как известно, от уровня технического совершенства и состояния тягового подвижного состава, условий его эксплуатации, системы ремонта и обслуживания, в конечном итоге, зависят результаты деятельности транспорта в целом.

Обновление тягового подвижного состава может осуществляться как за счет приобретения новой техники, так и за счет модернизации существующей. В обоих случаях это требует значительных капитальных вложений, особенно когда рассматриваются возможности приобретения или модернизации с привлечением зарубежных производителей. В условиях ограничения инвестиций железнодорожному транспорту необходимо учитывать мировой опыт и тенденции развития мирового рынка транспортного машиностроения.

Разработка, освоение производства и приобретение современного подвижного состава, а также модернизация существующего, нуждается в проведении технико-экономического анализа и научного обоснования выбора возможных вариантов обновления новой техники. При этом технико-экономические расчеты должны учитывать этапы: производства прогрессивных видов техники, ее эксплуатации и утилизации. Эти этапы представляют собой длительный период времени (30-40 лет), в течение которого возможны изменения: в национальной экономике; объемов перевозок; стоимостных показателей и нормативной базы; показателей технического состояния (надежности, экономичности, производительности, экологической безопасности технических средств и т. д.).

На современном этапе развития

Евразийской интеграции расширяются возможности приобретения образцов техники и модернизации существующей с привлечением зарубежных производителей, что требует разработки и использования единой методологии технико-экономического обоснования вариантов обновления тягового подвижного состава с учетом всех возможных изменений в течение жизненного цикла.

В настоящее время за рубежом для оценки эффективности инвестиционных проектов находит широкое применение концепция стоимости жизненного цикла (Product Life Cycle Cost - LCC). В отечественной практике использование данного показателя пока еще не нашло такого применения, как за рубежом. Развитие рыночных отношений ставит перед Украинскими железными дорогами задачу более широкого использования этого экономического показателя как одного из основных критериев при оценках и принятии решений инвестиционного характера на долгосрочный период.

Использование методологии стоимости жизненного цикла позволит делать прогнозы целесообразности и выгоды проектов по созданию и внедрению в эксплуатацию новой техники и модернизации существующей.

УДК 625.01: 19.1

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Ковалевич Л.С., к.е.н., начальник
фінансово-економічної служби
(Донецька залізниця)*

Калініченко А.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Транспортний комплекс - кровенева система багатогалузевого господарського організму країни не тільки знаходиться в залежності від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, але і результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей.

ефективність їхнього виробництва.

Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускної здатності значною мірою сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискорення розвитку концентрації, спеціалізації і кооперування виробництва, освоєнню найбільш дешевих, але вилучених від місць споживання родовищ, створюють необхідні передумови для зниження поточних і одноразових виробничих витрат у промисловості і сільському господарстві.

Тому було зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78%, а активної частини – до 84,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є заниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2012 році склав лише 2,8% від їх загального обсягу.

Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно незначно збільшується, а інвентарний парк

пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 18800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність використання нових форм здійснення реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається:

1. Стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту; рівнем цін на перевезення й інші послуги.

2. Рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю і якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен даний момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення.

3. Пристосовністю продуктивних сил транспортних підсистем і можливістю диверсифікованості виробництва, особливо при спаді перевезень.

4. Конкурентноздатністю транспортних підсистем у боротьбі за залучення вантажів і пасажирів; підвищенням ефективності їхнього функціонування за рахунок науково обґрунтованого керування розмірами

перевезень і витратами на перевезення.

5. Іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (по потужності і часу) використанні транспортних ресурсів і раціональному використанні їх на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України по водінню великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажонапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більш високий, ніж на залізницях України. Здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування перевезень залізничного транспорту та механізму управління його діяльністю в умовах ринкової економіки.

УДК 338.47:656.025:34

**ПРАВОВИЙ РОЗВИТОК
КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЯК ЗАПОРУКА
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
СИСТЕМИ УКРАЇНИ. ЗА
ДОСВІДОМ РЕГУЛЮВАННЯ
ВІДНОСИН КОНКУРЕНЦІЇ
РОЗВИНУТИХ КРАЇН СВІТУ**

*Колісников А.В., ст. викладач,
Крутько І.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)*

Транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності,

національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Проведення ринкових перетворень у транспортній галузі сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських перевізників на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси перевізників та споживачів їх послуг.

На протязі тривалого часу в Україні були спроби, в тому числі, досить вдало розвинути конкурентні відносини в такій галузі економіки як транспорт.

Цьому сприяло прийняття важливих нормативних актів, які тривалий час забезпечували захист економічної конкуренції в галузі, в тому числі нормативно – правові акти у сфері економічної конкуренції.

На теперішній час у нашій державі склались певні умови, які у короткостроковій перспективі можуть суттєво збільшити кількість осіб, які здійснюють діяльність у галузі в наслідок її реформування. Але реформування не є копіювання тій системи, яка існує у певному співтоваристві. Необхідно уважно аналізувати та приймати рішення, спираючись не тільки на досвід, наприклад ЄС, а інших розвинутих країн – США.

Для реалізації мети загальнодержавної політики України - вступу до Європейського Союзу - Україна має адаптувати своє національне законодавство та практику його застосування до всієї системи права ЄС таким чином, щоб відповідні норми європейського *acquis* були повністю інкорпоровані у національну систему права (третій копенгагенський критерій). Такий процес є тривалим і продовжується навіть після вступу країни до ЄС.

Транспортне *acquis* ЄС складається із всіх директив, регламентів та рішень, прийнятих на підставі відповідних статей установчих договорів. Воно також включає принципи права та судову практику Суду ЄС, міжнародні угоди в сфері транспорту, учасником яких є Співтовариство, а також відповідні декларації та резолюції Ради міністрів. Про таке розуміння транспортного

acquis прямо вказав Генеральний директорат Комісії ЄС з транспорту у документі "Путівник щодо транспортного acquis", розробленому спеціально для країн-кандидатів. У вступі до цього документа генеральний директорат визначив три основні стадії адаптації до транспортного acquis ЄС:

- транспозиція транспортного acquis у національну систему права через відповідні національні законодавчі та нормотворчі процедури;

- імплементація транспозиційованого acquis через утворення необхідних інституційних змін та бюджетних асигнувань для належного нормозастосування;

- його застосування через провадження необхідних засобів контролю та санкцій для забезпечення повного та належного дотримання впроваджених норм та правил.

Однак слід зазначити, що деякі регламенти та директиви ЄС, на нашу думку не є практичними з точки зору їх застосування, цьому сприяє науково - технічний прогрес та розвиток економічних відносин не тільки в Україні, а і у світі. Досвід правового регулювання, та як наслідок його результат - створення справедливого та дієвого конкурентного законодавства, яке забезпечить правовий порядок та підґрунтя, для так бажаних для нашої держави інвестиційних надходжень.

УДК 681.324

МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМ І ПРОЦЕСІВ ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ

Копитко С.Б., к.е.н. (ЛІБС ДВНЗ «УБС»)

Інформаційна безпека на сьогоднішній день відіграє важливу роль у забезпеченні економічних інтересів залізничної галузі, оскільки розвиток обчислювальної техніки відкриває нові можливості у застосуванні інформаційних технологій. Крім істотних позитивних сторін, впровадження сучасних інформаційних технологій має також і негативний момент. В умовах реформування залізничного транспорту України (створення

ПАТ "Українська залізниця"), неправомірне перекручування, знищення або розголошення певної частини інформації, так само як і дезорганізація процесів її обробки і передачі в інформаційно-керуючих системах завдають серйозної матеріальної та моральної шкоди багатьом суб'єктам, які беруть участь в процесах автоматизованої інформаційної взаємодії на транспорті в цілому.

Особливу важливість при проектуванні та моделюванні системи захисту інформації (СЗІ) мають питання економічного забезпечення її життєвого циклу. До компонентів економічного забезпечення відноситься оптимізація структури системи захисту інформації, оцінка економічної ефективності, методики вибору оптимальних засобів захисту інформації. Саме ці питання на сьогоднішній день недостатньо досліджені на залізничному транспорті у зв'язку з тим, що там впроваджується державно-приватне партнерства, змінюються форми власності, зменшується роль державного регулювання, розвивається нова сфера підприємницької діяльності - інформаційний бізнес та ін. Не врегульовано також низку юридичних аспектів щодо можливості функціонування інформації як специфічного товару і ресурсу інтелектуальної власності, що ускладнює оформлення авторського права на програмні продукти.

Суттєвою вимогою способу формалізації екстремальної проблеми управління ефективністю захисту інформації для ПАТ "Українська залізниця" є застосування функції корисності для оцінювання рівня захищеності даних. З цією метою вимагається вміння ідентифікувати стаціонарні стани системи $S(t)$ для періодів $t \in T$. Тому найперше потрібно розробити модель визначення таких стаціонарних станів. Процес розробки моделі визначення стаціонарного стану системи $S(t)$ здійснювався у три етапи, а саме:

- вибір прототипу функції корисності системи захисту інформації із сукупності існуючих;
- адаптація вибраної функції корисності у контексті інформаційної безпеки;
- розробка ЕММ пошуку стаціонарного стану системи $S(t)$ з використанням адаптованої функції корисності.

З огляду на відсутність на сьогодні зразків функцій корисності систем захисту інформації та співставивши переваги і недоліки двох шляхів їх конструювання – або через адаптацію існуючих функцій корисності подібних процесів, або побудову спеціальних функцій корисності процесу інформаційної безпеки – слід реалізувати шлях для конструювання функції корисності системи $S(t)$. Вибір прототипу функції корисності $c(\theta(t))$ системи $S(t)$ здійснювався методом аналогії через встановлення подібності процесу інформаційної безпеки з деяким іншим економічним процесом, для якого існують апробовані практикою зразки функцій корисності.

Доцільність застосування теорії корисності для оцінювання ефективності функціонування систем захисту комп'ютерної інформації полягає в тому, що методом аналогії встановлюється подібність процесу захисту даних з процесом придбання благ споживачем у ринковій економіці. З урахуванням контексту проблеми захисту інформації будується аналітично-подібна функція корисності системи захисту комп'ютерних даних, яка використовується для визначення її стаціонарних станів у періоди проміжку управління. Характерною особливістю такої функції корисності системи захисту інформації є розрізнення двох рівнів захищеності (мінімально-необхідного та достатнього) і використання затратної еластичності збитків від типових інформаційних загроз для оцінювання вірогідної поведінки системи у наступний період. Стаціонарний стан системи захисту даних асоціюється із тими станами, у яких функція корисності приймає максимальне значення.

Вирішення проблеми захисту інформації на транспорті істотно залежить від використовуваної інформаційної технології, яка визначається як поєднання процедур, що реалізують функції зберігання, обробки і передачі даних з використанням обраного комплексу технічних засобів. В основі захисту інформації, в тому числі і інформації, що становить комерційну таємницю, лежить принцип правильної організації руху інформації, яка враховує методи обробки інформації.

УДК 656.043.235

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Кривич О.Ю., аспірант(УкрДУЗТ)

Найекономічнішим і зручним видом перевезень є контейнерні перевезення. Зручність цього способу забезпечується рядом позитивних причин, найважливішою з яких є доставка товару «від дверей до дверей».

Даний спосіб транспортування вантажу має ряд переваг, які роблять його вигіднішим ніж інші варіанти. Найголовнішою перевагою контейнерних перевезень можна вважати те, що навантаження товару відбувається лише один раз. Так, помістивши весь вантаж в контейнер, він надійно закріплюється, а контейнер може бути опломбований. Після цього, навіть якщо вантаж перевантажується з одного транспортного засобу в інший, то перевантаженню підлягає контейнер цілком, без відкриття. Такий процес надає більше гарантій безпеки і збереження вантажу. Крім цього, значно спрощуються і прискорюються перевантаження і вантажно-розвантажувальні операції, що в свою чергу скорочує простій.

Не варто забувати і про те, що тарифи на контейнерні перевезення залізничним транспортом значно нижче інших способів перевезень. А якщо врахувати, що рух залізничного транспорту здійснюється строго за розкладом, то і розрахувати час доставки і маршрут проходження вантажу набагато простіше.

Застосовувані по всьому світу ISO-контейнери мають стандартизовані розміри, що дозволяє створити спеціалізований транспорт для їх перевезень (контейнеровози), а також для вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому уніфіковане розташування фіксаторів - фітінгів, - дозволяє уникнути робіт по закріпленню контейнерів на транспортному засобі, або значно скоротити їх. Немає необхідності на створення тари для кожної окремої партії вантажів, а також її закріплення на транспортному засобі, що дає значну економію лісоматеріалів, кріплень (цвяхів) і інших матеріальних ресурсів.

Але, є і деякі недоліки, проте вони настільки незначні і в більшості своїй

стосуються тільки розміщення контейнерів на майданчику вагона-контейнеровоза. Тут особливим моментом є вага завантаженого контейнера, а враховується вона при розміщенні контейнерів на майданчику вагона. Необхідно, щоб вантаж рівномірно розміщувався по майданчику.

УДК 338.5:614.8

РЕЗЕРВИ МАТЕРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ПОЖЕЖНИХ ПОЇЗДІВ

Ланін П.В., головний фахівець головного управління воєнізованої охорони (ПАТ «Укрзалізниця»)

Резерви матеріальних ресурсів пожежних поїздів ПАТ «Укрзалізниця» являють собою систему вихідних даних, що включають в себе номенклатуру і потрібний обсяг матеріальних і людських ресурсів (бойової обслуги пожежного поїзда).

Узагальнюючі показники обсягу зазначених видів ресурсів для окремих пожежних поїздів визначено в Положенні про пожежні поїзди на залізничному транспорті (ЦУО-0007) та інших галузевих нормативних документах.

Обов'язковими вимогами, що пред'являються до пожежних поїздів, є відповідність затвердженій організаційній структурі, укомплектованість особовим складом, оснащеність відповідно до норм забезпечення аварійно-рятувальними засобами, табельними технічними і колісними засобами, що забезпечують виконання покладених на них завдань і функцій, наявність умов, а також розміщення аварійно-рятувальних засобів і проведення заходів по професійній підготовці бойової обслуги пожежних поїздів для виконання заявлених робіт відповідно з технологією їх ведення та умов несення чергування особовим складом.

Доведено, що при виконанні бойового завдання пожежним поїздом виникає необхідність комплексної всебічної, повної і точної оцінки потрібного обсягу резерву матеріальних ресурсів.

Нами досліджується можливість отримання орієнтовних і прогнозних оцінок потрібного обсягу матеріальних ресурсів, а

також спрощені розрахункові залежності, що враховують усереднені оцінки кількості особового складу, витрати на його утримання, кількість технічних засобів, витрати на ці засоби і витрати на забезпечення функціонування пожежних поїздів.

УДК 656.2(571.1/5)

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИИ

Лунина Т.А., к.е.н, доцент (СГУПС)

Кроме разветвленной сети железнодорожных, автомобильных и водных магистралей Новосибирской области сформировались локальные центры накопления, обработки и распределения грузо- и пассажиропотоков с комплексами складских и таможенных терминалов, железнодорожных станций-терминалов, аэропортов, вследствие чего Новосибирск выполняет функции концентрирующего и распределяющего узла. В области расположены такие крупные инфраструктурные объекты, как аэропорт Толмачево, крупнейшая за Уралом контейнерная станция Клещиха, одна из крупнейших в России грузовая станция Инская.

Транспортное обеспечение жизнедеятельности этого региона во многом осуществляется посредством инфраструктуры Новосибирской области. Новосибирск является опорным пунктом товаропроводящей системы, способной в оперативном режиме обслужить десятки городов Сибири, Алтая, Казахстана и Средней Азии. Следует отметить, что транспортный комплекс играет в структуре экономики области заметную роль.

Тем не менее основной резерв и одна из главных концепций развития транспортного комплекса области лежат в сфере совершенствования технологии перевозочного процесса, сокращения времени погрузочно-разгрузочных операций, формирования системы транспортно-логистических центров (ТЛЦ), обеспечения скоординированной работы всех видов транспорта и терминально-складского хозяйства. Инфраструктурные объекты области приведены ниже.

Прежде всего это комплексный проект

розвиття Новосибірського авіаційного транспортного вузла (хаба) на базі аеропорту Толмачєво.

Аеропорт Толмачєво здійснює зв'язок з 80 містами Росії, ближнього і дальнього зарубіжжя. Він має велике значення як пункт транзитної посадки повітряних суден, виконують рейси між Далнім Сходом, містами Західної Європи і Скандинавії, бере участь в забезпеченні транзитів по кросс-полярним лініям. Реалізується стратегія створення на базі аеропорту Толмачєво авіаційного транспортного вузла світового класу для комплексного обслуговування авіакомпаній, пасажирів і вантажоправителів, спроможного забезпечити обслуговування по найвищим стандартам до 5,5 млн пасажирів в рік і обробку вантажів в об'ємах до 300 тис. тонн.

Зросло значення транспортної логістики великотоннажних контейнерів. Результати роботи останніх років підтвердили динаміку стрімкого зростання об'ємів перевезень вантажів в 40-футових контейнерах.

На території області розташований контейнерний термінал Клещиха, по об'єму перероблюваних контейнерів займає четверте місце по мережі залізничних доріг Росії. В зв'язі з високими темпами зростання переробки великотоннажних контейнерів, і особливо 40-футових, розроблено проєкт модернізації і розвитку контейнерного терміналу Клещиха.

Важке значення для Новосибірського транспортного вузла має розвиток Східної транспортно-логістическої зони.

Відомою станцією Іня-Східна і в безпосередній близькості від федеральної автостради М-53 «Байкал» і Східного автострадного обходу Новосибірська компанією «Євросиб» створюється великий логістический комплекс.

В Южній зоні «Сибірська транспортно-логістическа компанія» веде створення термінально-складського комплексу в районі Барышево.

Комплекс створюється з опорою на одну з великих вантажних станцій Новосибірського залізничного вузла — Крахаль, в безпосередній близькості від найбільшої сортировочної станції Росії — Іньська.

При такій ситуації будівництво Юго-Західного транзиту з мостовим переходом

через Обь в межах міста Новосибірська явно необхідно. В теперішній час розпочато роботи по створенню Юго-Західного автострадного транзиту з мостом через Обь в межах Новосибірська, з залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства. Ведеться обґрунтування даного в цілому проєкту і розробка інженерного проєкту будівництва мостового переходу.

Таким чином, інфраструктурний комплекс Новосибірської області виступає в перспективі як районно-формуючий компонент, розвиток якого стимулює високі темпи економіки Сибіру і Далнього Сходу.

УДК 656.072

ЩОДО ПИТАННЯ ПОБУДОВИ МОДЕЛЕЙ МАРШРУТНИХ СИСТЕМ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В МАЛИХ МІСТАХ

Любий Є.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

Існуючі вимоги до моделювання транспортних мереж дуже суперечливі, про що свідчать наведені в прикладі. Звідси випливає, що кількість ТР залежатиме від поставленої мети моделювання та можливостей інструментів, із використанням яких воно проводиться.

Для формування правильних висновків із моделювання ТР обов'язковим є врахування наступних особливостей малих міст:

1. Населення малих міст здебільшого тяжіє до пересувань пішки (рис. 1). У сучасних умовах виділяють два основні показники, які впливають на середній по місту коефіцієнт користування транспортом $\Phi_{тр.сп.}$: населеність міста N і рівень його автомобілізації. Як стає очевидним, що $\Phi_{тр.сп.}$ збільшується зі зростанням населеності міста N і рівня автомобілізації (крива 1 відповідає невисокому рівню автомобілізації – 50 автомобілів на 1000 жителів, крива 2 – помірному рівню – від 50 до 150 автомобілів на 1000 жителів, крива 3 – високому рівню – до 500 автомобілів на 1000 жителів).

2. Площа малих міст є незначною і розподіл їхньої території за зупинними пунктами (ЗП) призводитиме до повної "умовності" цих ТР і нестабільності їхніх характеристик.

3. Невисока щільність маршрутних систем малих міст призводить до появи значних за протяжністю ізольованих ділянок маршрутів. Об'єднання ЗП до ТР на таких ділянках не буде супроводжуватися втратою точності порівняльної оцінки ефективності варіантів маршрутної системи.

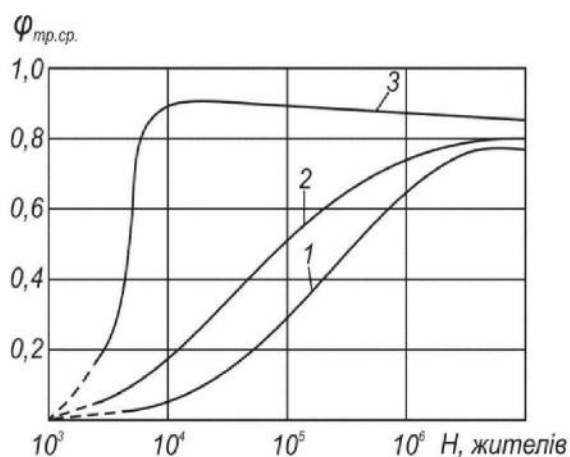


Рис. 1 - Залежність середнього по місту коефіцієнта користування транспортом від його населеності та рівня автомобілізації

Необхідно відзначити, що сучасні програмні пакети, які використовуються для транспортного планування міст, дають можливість створення ТР навколо кожного ЗП. Але така повна деталізація для транспортних систем малих міст є не доцільною виходячи з відносно малих масштабів об'єкта. Тому перед початком моделювання транспортної мережі необхідно провести дослідження для з'ясування необхідності об'єднання кількох ЗП до ТР.

Ураховуючи те, що запропонований в спосіб формування моделі попиту на маршрутні пересування пасажирів малих міст дає різноманітні результати при різному ступеню деталізації моделі, що обумовлено особливостями задачі лінійного програмування (ЗЛП). Доцільність об'єднання ЗП до ТР можна довести, використовуючи такий показник, як частка значущих кореспонденцій. Для визначення складових цієї системи рівнянь необхідно знати її кількісні характеристики, а саме: можливу кількість кореспонденцій між ЗП на маршруті, рівнянь у системі та вільних

змінних.

Необхідно зазначити, що в більшості випадків при проведенні натурних спостережень мінімальним часовим інтервалом, за який отримуються вихідні дані, є час рейсу ТЗ на маршруті. Звідси випливає, що в кожного рейсу буде своя матриця кореспонденцій і обстежуватися повинні всі рейси, а це, в свою чергу, свідчить про те, що частка значущих кореспонденцій ($\Delta_{зн}$) є випадковою величиною. У загальному випадку $\Delta_{зн}$ буде залежати від варіанта об'єднання ЗП у ТР. При цьому необхідно установити наступні обмеження:

1. В один ТР повинні об'єднуватися ЗП, які є суміжними на трасі маршрутів.

2. Включення в ТР додаткового ЗП не повинно призводити до збільшення кількості маршрутів, які проходять через ТР.

Слід зазначити, що обсяг спостережень, які необхідні для суцільного обстеження всіх рейсів за період розглядання, занадто великий для його реалізації в рамках цієї роботи. Тому необхідно проводити вибіркове обстеження роботи транспортних засобів на маршрутах і в його результатах будуть зустрічатися ЗП, для яких виконуватиметься умова $D = A$. Насправді такі ЗП не будуть існувати якийсь тривалий час. Таким чином, це свідчить про те, що достовірність значень D_i , A_j , h_{ij} для ЗП, а не ТР, не може бути оцінена вибіркочним обстеженням. Тому оцінити доцільність об'єднання ЗП до ТР можна тільки на основі $\Delta_{зн}$. А випадковий характер появи нульових місткостей ЗП у результаті обстеження дає можливість використовувати цей факт для оцінки фактичних значень $\Delta_{зн}$. Висновок про доцільність об'єднання ЗП до ТР робиться на основі результатів обстеження кореспонденцій для матриць кореспонденцій кожного напрямку окремого маршруту.

Основною проблемою при формуванні транспортних моделей міст також є моделювання ТР. Для подолання цієї проблеми необхідно розробити методику моделювання ТР, яка б ураховувала сучасні принципи формування моделей транспортних мереж та особливості малих міст.

При формуванні транспортних моделей малих міст необхідно визначити доцільність об'єднання ЗП до ТР на основі прийнятого

способу формування моделі попиту на перевезення. У цьому випадку показником відповідності моделі реальним умовам є частка значущих кореспонденцій у ЗЛП при формуванні граничних станів матриць кореспонденцій кожного міського маршруту.

УДК 656.025.4 (100)

МЕТОДИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Любохинець Л.М., асистент (ДНУЗТ)

Методи оцінки ефективності транзитних вантажних перевезень перш за все збігаються з основними методами оцінки ефективності інвестиційних проектів, зокрема на транспорті. Адже, обсяги транзитних перевезень перш за все залежать від технічного стану основних фондів (постійних споруд, рухомого складу тощо). Тобто інвестиції в основні засоби спричиняють прямий вплив на обсяги транзиту, адже визначають технічні можливості забезпечення перевізного процесу.

Методи оцінки ефективності інвестиційних проектів – способи визначення доцільності довгострокового вкладення капіталу (інвестицій) у різні об'єкти (галузі) з метою оцінки перспектив їхньої прибутковості й окупності.

Критеріями для обґрунтування (визначення) придатності (ефективності) інвестиційного проекту можуть бути: прибуток, прибутковість, частка ринку, якість продукції, беззбитковість і ін. Критерії, використовувані для оцінки проекту, повинні відображати головні аспекти й умови його реалізації. При всім їхньому різноманітті їх можна об'єднати в наступні групи:

- фінансово-економічної;
- нормативні;
- забезпеченості ресурсами й ін.

Варто мати на увазі, що окремі інвестиційні проекти (напряму інноваційної діяльності) можуть оцінюватися також і з позицій прийнятності прогнозованих термінів досягнення тих чи інших результатів — завершення проектування, вихід на ринок і закріплення на ньому, досягнення наміченої прибутковості (рентабельності), окупності

інвестицій і ін.

Визначений інтерес представляє і розрахунок ефекту від прискорення виконання науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт, тому що, з одного боку, прискорення процесу досліджень і розробок (проектування, конструювання, будівництва і т.д.) вимагає значних витрат на цій стадії реалізації проекту, з іншого боку — виникають можливості більш раннього виходу на ринок з новим ефективним продуктом (товаром, виробом), у виробництві якого фірма буде, хоча б і на якомусь не тривалому проміжку часу, монополістом. Кожен потенційний проект повинний оцінюватися і на його відповідність політичним і соціальним умовам у країні з обліком їхніх можливих змін.

Найбільш розповсюдженими методами оцінки капітальних вкладень є:

- метод окупності;
- метод простої норми прибутку;
- метод дисконтування коштів;
- чистої поточної вартості;
- крапка беззбитковості;
- використання аналізу динамічності й імовірності.

Офіційна методика визначення ефективності капіталовкладень містить такі загальні положення:

1. Розрахунки економічної ефективності капіталовкладень застосовуються при:

- розробленні різних проектних і планових документів;
- оптимізації розподілу реальних інвестицій за різними формами відтворення основних фондів;
- оцінці ефективності витрачання власних фінансових коштів підприємства.

2. Здійснюючи розрахунки, визначають загальну економічну ефективність як відношення ефекту (результату) до суми капіталовкладень, що обумовили цей ефект. При цьому враховується чинник часу. На підприємствах економічним ефектом капіталовкладень слугує приріст прибутку.

3. З метою всебічного обґрунтування й аналізу економічної ефективності капіталовкладень, виявлення резервів її підвищення використовують систему узагальнюючих і поодиноких показників:

- узагальнюючі показники — це період окупності капіталовкладень та питомі капіталовкладення (у розрахунку на одиницю

приросту виробничої потужності або продукції) — капіталомісткість;

- поодинокі — продуктивність праці, фондовіддача, матеріаломісткість, собівартість, якість, тривалість інвестиційного циклу тощо.

4. При визначенні ефективності капіталовкладень слід виключити вплив на сумарний економічний ефект так званих неінвестиційних чинників, тобто дію заходів, здійснення яких не потребує капіталовкладень.

Абсолютна ефективність капіталовкладень відбиває загальну величину їх віддачі на підприємстві. Її розрахунки потрібні для оцінки очікуваного або фактичного ефекту від реальних інвестицій за певний період.

УДК 332.72:656.2

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КОМПАНІЙ З ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НЕРУХОМИМ МАЙНОМ ЗАЛІЗНИЦЬ

Масалигіна В.В., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Масштаби нерухомого майна залізничного транспорту та його багатофункціональність потребують здійснення конкретних управлінських рішень щодо раціонального розпорядження ним і забезпечення його ефективного використання.

Вирішення проблем ефективного управління та використання нерухомого майна постійно викликають інтерес у вітчизняних та зарубіжних науковців, що пов'язано з ринковими перетвореннями та реформуванням галузей економіки.

Аналіз виконаних наукових досліджень за напрямом «нерухомість та ефективність управління нерухомістю» показав, що ключовими задачами, які вирішуються в них, є удосконалення оцінки майна (О.М.Гненний, В.В.Галасюк, О.Т.Євтух, О.О.Євтух), механізму управління об'єктами нерухомості різних форм власності (О.С.Нема, М.М.Шкільняк, Г.О.Ткачук, А.В.Гречко) та підвищенню його ефективності на основі вартісно-орієнтованого підходу, управління майновими ризиками (І.В.Колос, І.Г.Аберніхіна), в цілому удосконаленню механізму управління підприємств залізничного транспорту при реформуванні галузі (Ю.С.

Бараш, Н.В. Чебанова, Г.Д.Ейтутіс, Ю.П.Труханов).

Незважаючи на те, що дані дослідження дали змістовне підґрунтя для подальших наукових розробок, у вітчизняній науці не вирішеними залишились такі важливі питання, що пов'язані з розробкою теоретико-методичних підходів до утворення ефективної системи управління об'єктами нерухомого майна залізничного транспорту в умовах корпоратизації.

В останні роки в зарубіжних виданнях почали з'являтися статті, що висвітлюють різні аспекти використання об'єктів нерухомого майна залізниць. Так, у журналі SBB MAG була опублікована стаття "Eine ganze welt einfaltet sich am tor zur welt" (Вокзал Швейцарських Федеральних залізниць), у якій приводяться відомості про політику Швейцарських федеральних залізниць в області використання нерухомості, зокрема, вокзалів і вокзальних комплексів. Розглядаються функції вокзалів і сучасні вимоги до них. Показано, як збільшити дохід від використання вокзалів, але питання розглянуто з точки зору маркетингових заходів щодо організації суспільних і торгових центрів і задоволення потреб споживача.

Надалі, Schneebeli W. у своїй роботі "Bewirtschaftungs- und Betriebsorganisation des Zurcher hauptbahnhofes" (Організація управління господарством вокзалу Цюріх-головний) розглядає питання управління вокзальним господарством. Зокрема, ним у комплексі управління вокзальним господарством виділено чотири групи об'єктів - нерухомість, техніка, служба будинку, безпека. У групі "Нерухомість" створено відділ з управління нерухомим майном і комерційному її використанню, з питань будівництва та з питань експлуатації. Даний відділ розглядає питання про комерційне використання нерухомого майна з точки зору маркетингових заходів, але не визначається ефективність від використання його за різними варіантами.

Слід відзначити, що Jung H. своїй роботі "Die sanierung fahrt bahn" (Взаємодія видів транспорту й контейнерні перевезення) коротко викладає програму санації залізниць транспорту Італії шляхом акціонування. Контрольний пакет в 51% акцій залишається в руках держави, а 49% акцій належать заново створюваному акціонерному товариству Ferrovie S. У програмі пропонується спосіб ліквідації збитковості залізниць за рахунок розпродажу її нерухомого

майна. У роботі не аналізуються можливі види використання нерухомості для отримання прибутку, а обрано, найпростіший спосіб його отримання – продаж. Однак при цьому залишається відкритим питання - як компанія в майбутньому буде покривати свою збитковість.

У Франції Національне товариство французьких залізниць в 1991 р. мало прибуток 6 млн. фр., в основному за рахунок продажу нерухомості, але в 1992 р. знову було поставлене питання яким чином отримати прибуток, тому що фінансовий рік завершився з дефіцитом в 2,96 млрд фр.

Наведені приклади дають можливість проаналізувати та перейняти досвід зарубіжних компаній з прийняття обґрунтованих управлінських рішень щодо забезпечення ефективного управління та використання різноманітних об'єктів нерухомого майна.

УДК 656.13.072/073; 656.2.072/073

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМБИНИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО- АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

*Нефедов Н.А., к.т.н., доцент,
Пономарева Н.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)*

В настоящее время за рубежом много внимания уделяется прогрессивным технологиям перевозочного процесса – комбинированным перевозкам грузов. Цель такой политики – сокращение «узких» мест на основных автомобильных магистралях, вызываемых увеличением интенсивности движения, снижения числа дорожно-транспортных происшествий и вредного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду. Особую актуальность использование комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок приобретает при международных перевозках грузов, так как для проезда транзитом, а также въезда на территорию иностранного государства необходимо наличие разрешений, количество которых ограничено. Кроме того,

использование контрейлерной отправки позволяет сократить общие затраты на перевозку за счет сокращения затрат на топливо, оплаты разрешений, дорожных сборов, устранения затрат на конвой для дорогостоящих грузов.

В странах с развитой рыночной экономикой комбинированная перевозка считается эффективным, основанным на современных достижениях науки и техники, видом перевозок. Для развития комбинированных перевозок в странах Европейского союза разработано множество концепций, программ и организаций, составляющих основу стратегий развития транспортных систем. Важную роль для развития данной схемы доставки грузов играет также финансовая поддержка железных дорог государственными органами, которые выделяют средства на строительство новых и реконструкцию существующих перегрузочных комплексов, поощряют введение по некоторым направлениям таможенных тарифов на перевозку полуприцепов, компенсируют снижение доходов на автомобильном транспорте. При этом данная схема перевозки построена на преимуществах железнодорожной поставки груза по сравнению с автомобильной, а именно: низкий тариф, высокая средняя скорость, круглосуточное движение и позволяет не только логически использовать разветвленную систему железных дорог страны, но и значительно разгрузить автобаны, уменьшить риск аварийных ситуаций, особенно в ночное время.

УДК 658.7.011.1

ПОКРАЩЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО- ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАПАСНИМИ ЧАСТИНАМИ ПРИ ТО ТА ПР ЛОКОМОТИВІВ

*Ольховська Т.О., інженер (Регіональна
філія "Південна залізниця")*

Процес відмов деталей тепловозів в експлуатації є випадковим, тобто не можна достатньо точно прогнозувати, яка деталь і в який час вона відмовить. Для цього створюється спеціальний запас.

Запропоновані структурні підсистеми, які включають до себе: одиночний комплект $\zeta_{\sigma,+}^d$; комплект запасних елементів ремонтного органа $\zeta_{\sigma,+}^{Ei}$; обмінний фонд ремонтного органа $\zeta_{\sigma,+}^{d-Ei}$.

Ці структурні підсистеми можуть сполучатися між собою в різних варіантах. Виходячи із цього виділено 7 характерних варіантів структур забезпечення запасними елементами, які найбільше часто використовуються під час проведення ТО та ПР.

Перший варіант: $\zeta_{\sigma,+}^d \rightarrow$ зовнішнє джерело;

Другий варіант: $\zeta_{\sigma,+}^d \rightarrow PO \rightarrow \zeta_{\sigma,+}^{Ei} \rightarrow$ зовнішнє джерело;

Третій варіант: свій комплект $\zeta_{\sigma,+}^d$;

Четвертий варіант: свій обмінний комплект елементів $\zeta_{\sigma,+}^{d-Ei} \rightarrow PO \rightarrow$ зовнішнє джерело;

П'ятий варіант: $\zeta_{\sigma,+}^d \rightarrow \zeta_{\sigma,+}^{d-Ei} \rightarrow PO$;

За шостим і сьомим варіантами передбачається комбіноване поповнення комплекту $\zeta_{\sigma,+}^d$ безпосередньо від декількох ремонтних органів $PO-1$ і $PO-2$ у різних сполученнях.

Запропоновані варіанти поповнення запасів дозволяють у подальшому визначити достатність кількості запасних частин при технічному обслуговуванні та ремонті локомотивів.

Література:

1. Волков Г.Н. Методика расчета количества запасных элементов в комплектах ЗИП [текст] / Г.Н.Волков. - М.: МЛДРГ, 1965. - 104с.

УДК 338.47:656.2 (477)

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Процеси глобалізації та інтеграції світової економіки і торгівлі висувають особливі вимоги до транспортування вантажів. Нажаль транспортний комплекс України виявився не спроможний в комплексі

забезпечити якісне задоволення зростаючих потреб вантажовласників та пасажирів в процесі перевезення, а як слідство спостерігаємо постійне скорочення транзиту та відповідно падіння державних доходів.

З метою фокусування та відповідно концентрації існуючих потенціалів та можливостей, а також недопущення їх хаотичних дій в процесі розвитку транспортного комплексу України слід чітко визначитись з пріоритетами розвитку та визначити дієві напрямки їх реалізації.

Не можна не погодитись з пріоритетами, визначеними в національній транспортній стратегії України на період до 2020 р, а саме:

- сприяння інтермодальним перевезенням при взаємодії залізничного транспорту з іншими видами;
- розробка політики залучення інвестицій до транспортної інфраструктури;
- участь у розвитку пан'європейських і євроазіатських транспортних коридорів.

При цьому слід зазначити, що недосконалість вітчизняного нормативно-правового забезпечення діяльності транспортного комплексу, низький рівень сервісу, відсутність бюджетного фінансування та нездатність залучення Україною інвестицій сповільнює реалізацію стратегічних інтересів України.

Вирішення цих проблем потребує поєднання зусиль підприємницьких структур і державного регулювання, тобто створення в Україні єдиної інтермодальної транспортно-логістичної системи, під якою вважається макрологістична транспортна мережа комунікацій, терміналів і логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із пріоритетністю залізничного транспорту.

Організувати реалізацію інтермодальні перевезення, як пріоритет розвитку транспортного комплексу, слід дотримуючись принципів:

- єдиний комерційно-правовий режим, який передбачає спрощення та вдосконалення законодавчої бази і документального оформлення транспортування;
- системний підхід до вирішення фінансово-економічних аспектів організації

перевезення;

- використання різних інформаційних та логістичних систем, за допомогою яких здійснюється більш оперативне та якісне виконання замовлення;

- інтеграція всіх елементів транспортної системи в організаційно - технологічному аспекті, а також єдина форма функціонування і координації цих елементів.

УДК 625.15.47

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО КОНЦЕПЦІЇ АДАПТАЦІЇ ЩОДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Вибір України на користь ринкової економіки і перше десятиліття просування на цьому непростому шляху істотно змінили умови роботи транспорту, характер попиту на його послуги. Разом з тим у цей період, як це було не раз за 165 років роботи залізниць, підтвердилося фундаментальне значення для України залізничного транспорту, що, зберігши єдність технологічної бази й ефективну систему управління перевезеннями, став опорою держави в подоланні економічних проблем перехідного періоду, збереженні соціальної стабільності в суспільстві і прискоренні переходу країни у фазу стійкого росту. Метою фахівців залізничного транспорту є не тільки збереження унікального залізничного транспорту для майбутніх поколінь, але і його випереджальний розвиток. Ефективне використання і розвиток транспортного потенціалу буде в значній мірі впливати на темпи економічного росту в державі.

Собівартість – важливий якісний показник, в котрому у концентрованому вигляді знаходять відображення результати господарської діяльності підприємств, їх досягнення, невикористані резерви і недоліки. Собівартість дає можливість міркувати про те, наскільки результативно ведеться на підприємстві боротьба за підвищення ефективності суспільного виробництва, за раціональне використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів, яка якість роботи і господарювання, як дотримується режим

економії. Зниження собівартості – шлях до збільшення прибутку, підвищення рентабельності і ефективності суспільного виробництва. Собівартість – джерело росту нагромадження, примноження суспільного багатства і на цій основі підвищення народного добробуту.

Зараз залізниці переживають надзвичайно важливий момент – і не тільки в Європі, а й практично на всіх континентах. Ніколи ще не було таких високих вимог до надійності, ефективності систем залізничного транспорту і їх здатності засвоїти небачені досі обсяги перевезень.

Залізничний транспорт має подвійну перевагу. З одного боку, залізниці довели безперечну ефективність своєї системи (і можливості її оптимізації) з точки зору споживання енергії, продуктивності, вартості послуг і водночас дуже помірний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, залізниці – це єдиний вид транспорту, який має значний потенціал для дальшого розвитку шляхом удосконалення стандартів залізничних послуг та поєднання їх з низкою нових технологій.

У зв'язку з падінням пасажирських перевезень, фінансовими боргами доріг, гострою конкурентною боротьбою з іншими видами транспорту за рубежом приступили до реформування управління залізничним транспортом. Держави в Європі, в Азії, в Америці виявляють прагнення реорганізувати структуру управління транспортом, змінити його форми власності і взаємин з державою, використовувати нові технології обслуговування клієнтів, підвищити ефективність інвестицій.

У результаті була розроблена концепція адаптації європейських залізниць до умов ринкової економіки, що одержала назву «лібералізації залізничного транспорту». В основу концепції було покладено два принципи.

Перший принцип: розмежування функцій держави і залізниць.

Держава здійснює наступні функції: - фінансує розвиток транспортної інфраструктури; - списує заборгованість залізниць державі; - забезпечує рівний доступ незалежних компаній операторів до залізничної інфраструктури; - встановлює пільгові тарифи і компенсує залізницям можливі збитки; - сприяє організації самостійних залізничних компаній

операторів і тим самим сприяє розвитку як внутрішньої, так і міжгалузевої конкуренції.

Залізничні організують перевезення вантажів, пасажирів, пошти; містять інфраструктуру; здійснюють допоміжну діяльність.

Другий принцип: переклад залізничних підприємств на комерційний розрахунок. Це означає наступне:- відмовлення від адміністративних і перехід до економічних методів управління на основі тарифної волі і самофінансування; - використання маркетингових підходів у взаєминах із клієнтурою і підвищення на цій основі прибутковості і конкурентноздатності транспортного обслуговування. Уряд країн Європейського Союзу, використовуючи зазначені принципи, почали в 90-х роках перетворення в галузі управління залізничним транспортом. Далі усіх у цьому напрямку просунулися Франція і Німеччина. Залізничі були звільнені від довгострокової заборгованості, проводилася поступова передача регіонам країни відповідальності за виконання місцевих пасажирських перевезень.

Реформування на залізничному транспорті Німеччини здійснюється в напрямку повної комерціалізації його діяльності і передбачає ряд заходів, метою яких є наступне:- орієнтація на задоволення потреб клієнтів; - розширення асортименту послуг і підвищення їхньої якості; - розробка простої і прозорої системи цін; - оптимізація складу партнерів по кооперації; - спрощення експлуатаційного процесу і зниження на цій основі витрат; - удосконалювання методів управління шляхом використання високопродуктивної техніки й інформаційних систем.

В даний час швидкісні та високошвидкісні поїзди вже використовують у таких країнах як Швейцарія, Нідерланди, Фінляндія, Бельгія, Данія, Норвегія, Швеція, США, Канада. Прийнято рішення про створення високошвидкісних магістралей (ВСМ) у Нідерландах, Бельгії, Норвегії, КНР, Південній Кореї, Австралії. Ринок швидкісних перевезень поки що не дуже великий, але для нього вже розроблено чимало конкурентоспроможних проектів.

Залізничний транспорт Швейцарії, стурбований гострою конкурентною боротьбою з автомобільним транспортом, приступив до реформ на принципах вільного доступу до

національної мережі залізниць на концесійній або конкурентній основі. Прийнята організаційна концепція підозрює відмовлення від середніх рівнів управління на користь невеликих управлінських структур. У рамках програми реформ виконуються 10 інвестиційних проектів розвитку інфраструктури. Від реалізації програми в першу чергу виграють міжміські пасажирські повідомлення.

Таким чином, доказано, що використання нових технологій у роботі залізниць значно зменшують витрати щодо експлуатації, зменшується транспортна складова народногосподарської продукції у області вантажних перевезень та собівартість пасажирських перевезень, досягаються конкурентні переваги.

УДК 656.236.2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТЕПЕНИ ВЛИЯНИЯ ИСХОДНЫХ ПАРАМЕТРОВ НА ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕЛЕВОЙ ФУНКЦИИ, ОПИСЫВАЮЩЕЙ ОПТИМАЛЬНЫЙ ИНТЕРВАЛ МЕЖДУ ПОДАЧАМИ

*Потылкин Е.Н., инженер научно-
исследовательской лаборатории
(УО «БелГУТ»)*

В настоящее время в Республике Беларусь развивается рынок транспортных услуг и современные тенденции его роста способствуют совершенствованию грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте, что связано с появлением операторов вагонных парков и конкурирующих перевозчиков, обеспечением погрузки и выгрузки грузов преимущественно на железнодорожных путях необщего пользования, возросшими требованиями клиентов к сокращению сроков доставки и согласования перевозок. Все это требует наличия современных технологических решений, направленных как на оптимизацию взаимодействия железной дороги с грузоотправителями и грузополучателями, так и на совершенствование внутренних технологических процессов, что будет способствовать повышению уровня

конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг. Следовательно, проблемы взаимодействия железнодорожных станций и путей необщего пользования остро встают для Белорусской железной дороги, обуславливая актуальность темы исследования.

Главная цель оптимизационных расчетов заключается в определении наиболее чувствительных элементов, влияющих на интервал между подачами вагонов на пути необщего пользования. В связи с этим проведено исследование степени влияния исходных параметров на относительные изменения целевой функции, отражающей суммарные затраты на выполнение маневровой работы и накопление, приходящиеся на один вагон

$$F_{\Pi} = \frac{I_{\Pi} \cdot C_{\sigma-ч}}{2} + \frac{C_{л-ч} \cdot T_{м.р.}}{\alpha_i \cdot I_{\Pi}},$$

где I_{Π} – продолжительность накопления вагонов на состав подачи, ч/подачу; $C_{\sigma-ч}$ – стоимость одного вагоно-часа, ден.ед./вагоно-час; $C_{л-ч}$ – стоимость одного локомотиво-часа, ден.ед./локомотиво-час; $T_{м.р.}$ – продолжительность выполнения маневровой работы на пути необщего пользования час/подачу; α_i – интенсивность накопления вагонов.

Преследуя главную цель, проведено исследование степени влияния исходных параметров на относительные изменения целевой функции по упрощенной схеме, в которой действие каждого параметра оценивается в отдельности, в то время как остальные величины принимаются постоянными. Рассмотренные параметры (количество фронтов на пути необщего пользования, число путей на нем, а также сумма их полных длин, число групп вагонов, среднесуточное количество вагонов, следующих на путь необщего пользования) имеют неодинаковую физическую сущность и размерность, поэтому для их сравнения между собой по степени влияния на целевую функцию F_{Π} все они приводятся к безразмерному виду, т. е. находится процент отклонения определенного параметра от его расчетного или оптимального значения [1].

В результате исследования построен

график зависимости приращения целевой функции от приращения исследуемого параметра ($\Delta F^i = f(\Delta p^i)$), представленный на рисунке 1.

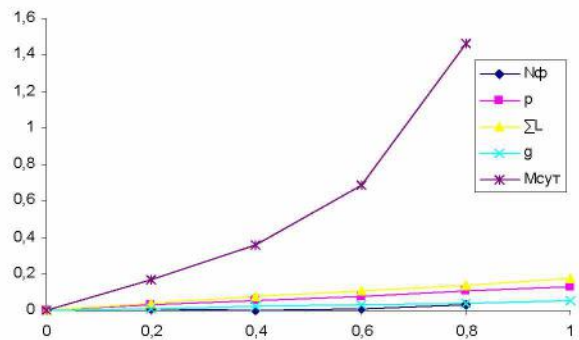


Рис. 1. График зависимости относительных изменений целевой функции от относительных приращений параметров

На основании анализа рисунка 1 можно сделать вывод о том, что по степени влияния каждого из параметров на целевую функцию, их следует располагать в следующей последовательности: 1) среднесуточное количество вагонов, поступающих на путь необщего пользования; 2) суммарная полная длина путей; 4) среднее число групп вагонов, находящихся на пути необщего пользования; 5) количество грузовых фронтов.

УДК 339.165.4 – 027.511

ПРИОРИТЕТЫ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Примачев Н.Т., д.э.н., профессор
(НУ «ОМА»)

В условиях неравномерного развития международного разделения труда повышается роль морского транспорта в обеспечении устойчивости всей системы экономических отношений. Это предопределяет актуальность ранжирования задач, отражающих разработку стратегических планов эффективного позиционирования подсистем морской транспортной индустрии относительно национальных потребностей и условий функционирования глобального рынка морской

торговли.

Поэтому надежность транспортного обеспечения интеграционных процессов в международном разделении труда, основанная на достаточности провозной способности у ведущих судоходных компаний, должна поддерживаться системой специальных соглашений. Они должны предусматривать такое состояние рынка транспортных услуг, при котором сохраняется равная выгодность операторов и грузовладельцев.

В любом случае стратегия интеграции раскрывает характер, и направление движения подсистемы в промежутке времени, отражающем текущее и прогнозируемое состояние рынка морской торговли. Поэтому важен выбор и оценка причинно-следственных связей движения любой подсистемы морского транспорта по сбалансированности экономических результатов и уровня затрат.

В условиях жесткой ограниченности инвестиционных ресурсов необходимо создать новый финансовый инструмент - взаимный фонд денежного рынка для краткосрочного финансирования важнейших направлений развития объектов со значительной экономической устойчивостью (торговых портов или судоходных компаний) или высокодоходных товарно-сервисных операций других подразделений морского транспорта.

В качестве нормализованного состояния морской транспортной индустрии в каждом временном периоде интеграционных процессов по стандартам экономического роста рассматривается средний уровень рентабельности основного капитала, рассчитанный при сложившейся сбалансированности глобального спроса (объема грузопотоков) и глобального предложения (провозной способности флота).

Поэтому важнейшими принципами поддержки национальных судовладельцев и предприятий других видов деятельности с учетом роли финансовых потоков, участвующих в формировании государственного бюджета являются:

– оптимизация экономико-правовых основ развития и функционирования подразделений морского транспорта по критерию максимизации массы прибыли в условиях нормальной конкурентной среды рынка морской торговли;

– установление минимальных норм деятельности предприятий морского транспорта на внутреннем рынке транспортных услуг с целью недопущения нерыночного демпинга при перераспределении рынка сервисной деятельности;

– защита национальных интересов на открытых морских путях и в особых экономических зонах;

– обеспечение соблюдения международных прав относительно украинских экипажей независимо от флага судна;

– разработка и реализация механизма и инструментов нормализованного финансирования инвестиционных проектов по критериям гарантии капитала независимо от источников его формирования.

Одним из сравнительно новых в мировой практике и не использованных в Украине направлений по выходу из кризисной ситуации торгового судоходства является создание Украинского второго (международного) реестра судов.

Следует исходить из того, что международные правовые обязательства по линии Международной морской организации возложены на государства в области безопасности, мореплавания, охраны морской среды, охраны труда и социальных прав моряков. Большинство из этих требований предопределяются технико-экономическим уровнем предприятий морского транспорта, поэтому несложно вывести и экономические функции государства по управлению морским транспортным комплексом.

Мировой опыт показывает, что не форма собственности на морские транспортные объекты, а, прежде всего, экономическая значимость морехозяйственного комплекса обуславливает выделение стратегии государства в управлении функциональной деятельностью флота и портов.

Внутри транспортной индустрии под влиянием территориальных отличий по странам формируется локальная структура по соотношениям роли отдельных видов транспорта. Главным остается жесткое позиционирование отдельных подсистем транспортной индустрии в логистических товаропроводящих системах.

УДК 339.1654 – 027.511:005.21

ХАРАКТЕР СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ПОДСИСТЕМ ГЛОБАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Примачева Н.Н., к.э.н., доцент
(НУ «ОМА»)*

Об актуальности проблем стратегического позиционирования национальных подразделений мирового хозяйства свидетельствует обширность разработок и публикаций по эффективности управления процессами развития. Выделяются труды отечественных и зарубежных ученых, уделивших принципиальное внимание взаимосвязи предпринимательских стратегий и эффективного позиционирования народного хозяйства в мировой экономике, которые в той или иной степени предопределяли требования к развитию производственной инфраструктуры. Тем не менее, возникают новые проблемы эффективного позиционирования отраслей в стратегии устойчивого развития.

На протяжении всего периода государственного строительства Украины в стратегии устойчивого экономического роста игнорировалась роль эффективного развития морского транспортного потенциала страны. Однако решение этой задачи требует системного изучения закономерностей и технологии развития и функционирования важнейших сегментов мирового рынка морской торговли. Несмотря на системность мировой статистики по морскому транспорту, фактически не сформирована методология его развития в условиях глобализации. Обычно раскрываются отдельные стороны формирования параметров фрахтового рынка. Поэтому в исследовании основное внимание сосредоточено на систематизации общих принципов развития торгового флота мира и на оценке наиболее реальных направления становления Украины в качестве полномасштабного морского государства.

Необходимо учитывать характер влияние на развитие транспорта динамичность экономики и альтернативность транспортной политики отдельных государств. Существенные коррективы в динамику и структуру морских перевозок вносят стратегии строительства

трубопроводов: Сибирь – Дальний Восток, Баку – Тбилиси – Сумгаит – Джейхан и трубопроводов в обход черноморских проливов.

Наряду с общесистемными, определяющее значение в комплексе принятия рациональных инвестиционных решений, играют отраслевые факторы. В их структуру следует включать как целевые задачи, так и требования к надежности и безопасности функциональной деятельности. Это в свою очередь предопределяет повышение капиталоемкости перевозочного процесса и задачи повышения качества человеческого капитала. Процесс функционирования при этом усложняется известной неравномерностью формирования грузопотоков и колебаниями транспортных тарифов.

Ошибки в выборе стратегии экономического развития морского транспорта страны по критериям экономической безопасности внешнеэкономических отношений резидентов и адекватности функциональной деятельности в конкурентных секторах глобального фрахтового рынка существенно снизили операторскую зону деятельности не только флота, но и торговых портов Украины. В этих условиях отдельные предприятия решали свои локальные задачи на принципах, с одной стороны, завышения тарифов, а с другой, используя демпинговые технологии. В любом случае с расширением мультимодальных технологий возросли противоречия между требованиями к качеству транспортного сервиса и фактическим уровнем его в ведущих портах страны.

На этом положении морского транспорта Украины сказался и тот факт, что отраслью и отдельными ее структурами руководили в течение 20 лет не профессионалы, а политики. Вследствие этого в связи с оттоком реальных денежных средств усилились претензии грузовладельцев на рост тарифов на обслуживание без оптимизации его качества. В портах появились отчисления частным структурам за работы, выполняемые государственной частью собственности. Ряд объектов, созданных за счет государства, передано в управление частным структурам без надлежащей последующей компенсации инвестиций.

В конечном счете, портовый комплекс Украины оказался в критическом состоянии относительно требований грузопотоков и

развития основных конкурирующих центров. Мощности по своей технико-экономической ограниченности могли участвовать в обработке недостаточно концентрированных грузопотоков. До определенных пределов выручал стабильный экспорт металла. Государственные порты развивались чрезвычайно медленно, фактически прекратилось строительство грузовых терминалов, отсутствуют условия для океанских контейнерных сервисов, то есть обработки контейнеровозов 4-5-го поколений. Вследствие этого возникла задача поиска эффективной инвестиционной стратегии и направлений конкурентного развития национальной морской транспортной индустрии.

УДК 656.025.2

ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ДОХОДНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Примаченко Г. О., асистент (УкрДУЗТ)

21 жовтня 2015 року уряд України зареєстрував публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» створене на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»). Цей крок – один із елементів реформування залізничної галузі, покликаний залучити інвестиції для модернізації інфраструктури.

Метою діяльності сучасного залізничного транспорту України у сфері пасажирських перевезень є задоволення потреб населення у перевезеннях з забезпеченням високого рівня якості обслуговування. Пасажирські перевезення повинні бути не лише зручними та доступними, а й відповідати вимогам безпеки руху, забезпечувати високу швидкість доставки пасажирів до пунктів призначення, конкурентоспроможну позицію залізничного транспорту на ринку перевезень. До того ж, одним з пріоритетних напрямків розвитку галузі є підвищення фінансового стану залізничного транспорту, що підкреслює актуальність даного дослідження.

Реалізація наведеного напрямку діяльності залізниць не можлива без науково обґрунтованого вирішення цілої низки взаємопов'язаних задач: технічних, технологічних та економічних.

Якщо метою удосконалення організації транспортної діяльності залізниць повинно стати покращення фінансового стану залізничної галузі, то необхідним є розвиток супутніх послуг, які спроможна надавати залізниця, наприклад, таких як перевезення організованих груп пасажирів у спеціальних вагонах. Вирішальним кроком у забезпеченні конкурентоспроможності та стійкого розвитку пасажирських залізничних перевезень має стати робота зі створення конкурентоспроможного ринку транспортних послуг із застосуванням системи фірмового транспортного обслуговування для пасажирів. Такий підхід може бути реалізовано за рахунок організації безпересадкового руху, що дозволить максимально повно задовольнити потреби населення при ефективному використанні технічних засобів, і, як наслідок, при системному зниженні собівартості перевезень.

У результаті проведених досліджень було отримано наступні результати:

1. Виявлено рівень попиту на різні маршрути руху залізничного транспорту. Дослідження довжини маршрутів руху зі станції Харків-Пасажирський Південної залізниці допомогли встановити прямопропорційну залежність між показником населеності пасажирських вагонів і дальністю перевезень. Отримані результати є однією з важливих складових визначення вимог населення до залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень.

2. Досліджено кількісний показник роботи залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень – кількість пасажирів на маршруті руху. Встановлено стохастичний характер наповненості вагонів пасажирських поїздів. Застосовано двохфакторний дисперсійний аналіз для дослідження впливу напрямку руху на число пасажирів у поїзді. У результаті доведено вплив цих факторів один на одного.

3. З метою визначення потенційних користувачів транспортного продукту перевезень запропоновано використати методи кластерного аналізу. У результаті при впровадженні транспортного продукту

перевезень у спеціальних пасажирських вагонах визначено кластер (групу) потенційних пасажирів, що склала 22 тисячі пасажирів на рік згідно результатів розрахунків, проведених на електронній обчислювальній машині на основі прогнозних значень кількості пасажирів на різних напрямках руху поїздів. Дана методика є універсальною і може бути застосована для будь-яких транспортних продуктів на різних видах транспорту. До того ж за допомогою кластерного аналізу досліджені показники роботи залізничного транспорту з метою підвищення рівня обслуговування пасажирів, а саме, основні залежності кількісних та якісних показників та їх вплив на перевезення пасажирів різного обсягу та на різних напрямках, варіанти перевезень організованих груп пасажирів.

4. Висунуті пропозиції щодо підвищення фінансового стану галузі стосуються основних переваг використання спеціальних пасажирських вагонів. Пропозиції умовно поділено на вартісні та якісні, тому їх реалізація має за мету досягнення не лише підвищення доходів від діяльності залізничного транспорту, а й забезпечення конкурентоспроможної позиції на ринку пасажирських перевезень.

Встановлено, що українські залізниці треба розглядати і як вид транспорту для безпосередньої доставки організованих груп пасажирів, і як об'єкти інфраструктури цікаві для відвідування.

УДК 629.4.014

**ЗАСТОСУВАННЯ
КУМУЛЯТИВНОЇ МОДЕЛІ
НАКОПИЧЕННЯ ПОШКОДЖЕНЬ
ВУЗЛІВ ЛОКОМОТИВА
ПРИ ВИЗНАЧЕННІ ЗМІНИ
ТЕХНІЧНОГО СТАНУ
ЛОКОМОТИВА**

*Пузир В.Г., д.т.н., професор,
Дацун Ю.М., к.т.н., доцент,
Обозний О.М., асистент (УкрДУЗТ)*

Для визначення зміни фактичного технічного стану конкретного локомотива після виконання кожного рейсу необхідно користуватися трьома видами інформації.

По-перше, даними, що надходять при виконанні поточних ремонтів, технічного обслуговування та передрейсової підготовки щодо поточних значень параметрів відповідальних вузлів та деталей.

По-друге, даними про рейс, який повинен виконати локомотив, а саме довжина плеча, вага поїзда, профіль ділянки, а також дані про локомотивну бригаду. Тобто необхідно оцінити величину навантаження, що буде впливати на локомотив.

По-третє, даними про локомотив, а саме рік побудови, характеристики несучих конструкцій, дані про капітальні ремонти та модернізацію, посилення жорсткості рам.

Зміна технічних параметрів вузлів локомотива пов'язана з поступовим накопиченням пошкоджень: деформацій, втомних пошкоджень, зношень. Математичним відображенням цього факту є кумулятивні моделі відмов, що описують квазімонотонне погіршення параметрів якості об'єкту, що проходить в процесі його експлуатації та взаємодії з навколишнім середовищем.

Нехай значення вектору якості v в момент часу t є функціонал від процесу навантаження на попередньому відрізку часу $[t_0, t]$

$$v(t) = \int_{\tau=t_0}^{\tau=t} [q(\tau)] \quad (1)$$

Прикладом реалізації функціонала може бути вирішення векторного диференційного рівняння

$$\frac{dv}{dt} = f(v, q) \quad (2)$$

із заданою початковою умовою $v(t_0) = v_0$.

Нехай значення процесу $v(t)$ задані в першому ортанті простору V так що допустима область Ω є частиною цього ортанту. Якщо компоненти процесу $v(t)$ задовольняють вимозі

$$v_k(t_2) \geq v_k(t_1) (t_2 > t_1, k = 1, \dots, n), \quad (3)$$

то ймовірність безвідмовної роботи на відрізку $[0, t]$

$$P(t) = P\{v(t) \in \Omega\}, \quad (4)$$

Тобто необхідно обчислити ймовірність знаходження вектору в заданій області в заданий момент часу.

Таким чином, можливість локомотива у подальшому виконувати рейси на заданих

ділянках залежить від ступеня наближення вектору якості v до межі допустимої області Ω .

УДК 625.078.1

ВИКОРИСТАННЯ БАГАТОФАКТОРНОЇ КОРЕЛЯЦІЙНО – РЕГРЕСІЙНОЇ МОДЕЛІ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ

Резуенко М.Є., к.т.н, доцент (УкрДУЗТ)

Пасажи́рський залі́зничний транспорт займає провідне місце на ринку послуг з перевезення населення України. Згідно з діючим законодавством, залізничний транспорт, що здійснює пасажирські перевезення у дальньому сполученні (прямому та місцевому), є природним монополістом, оскільки ним перевозиться переважна більшість пасажирів, середня відстань поїздки яких складає понад 500 км.

До теперішнього часу актуальним залишається питання удосконалення методів прогнозування обсягів пасажирських перевезень в дальньому сполученні, тому що достовірні прогнозні оцінки є основою для визначення потреби в матеріально – технічних, трудових і фінансових ресурсах для безперебійної роботи та подальшого розвитку вітчизняного залізничного пасажирського комплексу.

Для отримання достовірного прогнозу обсягів пасажирських перевезень в дальньому сполученні доцільно застосовувати поєднання двох формалізованих методів, а саме:

- кореляційно-регресійного аналізу - для побудови багатофакторної економіко-математичної моделі обсягів пасажирських перевезень;

- методу екстраполяції - для прогнозування величини факторів, що впливають на обсяги пасажирських перевезень.

Такий методичний підхід забезпечує як необхідні, так і достатні умови для отримання якісного прогнозу.

Найбільш суттєвими факторами можна вважати фактори економічного та соціального характеру, а саме: чисельність населення країни

(Y_H), реальні доходи населення (Y_D) та рівень тарифів на пасажирські перевезення залізничним транспортом в дальньому сполученні (Y_C). Ці фактори покладено в основу побудови багатофакторної економіко-математичної моделі обсягу пасажирських перевезень залізничним транспортом в дальньому сполученні (Y_P).

Коефіцієнти кореляції $R_{Y_P, Y_H}=0,94$, $R_{Y_P, Y_D}=-0,68$, $R_{Y_P, Y_C}=-0,79$ виявляють кількісний взаємозв'язок між показником обсягу перевезення пасажирів (Y_P) і незалежними факторами. Отримані коефіцієнти кореляції дозволяють зробити наступні висновки відносно рівня зв'язку між обраними факторами:

- взаємозв'язок між факторами Y_P і Y_H є високого рівня (рівень кореляції в межах 0,7-0,9);

- зворотній зв'язок між факторами (Y_P і Y_D) і (Y_P і Y_C) високого рівня (0,7-0,9).

Рівняння лінійної регресії, що описує залежність обсягів перевезень від обраних факторів, має вигляд

$$\hat{Y}_P = -269,337 + 7,036Y_H + 0,0003Y_D - 0,01Y_C$$

Таким чином, багатофакторна економічна модель і прогнозні значення величин обраних факторів дозволили отримати прогноз обсягу залізничних пасажирських перевезень в дальньому сполученні на 2016 р., який склав 36,151 млн.пас., а пасажирооборот – 18126,111 млн.пас.- км. При цьому, величина доходів від перевезення пасажирів очікується в розмірі 5986,148 млн. грн.

Прогнозування на основі сумісного використання кореляційно – регресійної моделі та методу екстраполяції дозволяє виявити умови беззбиткового перевезення пасажирів в дальньому сполученні. Якщо дохідну ставку на дальні перевезення збільшити в два рази, тобто зробити перевезення беззбитковими, то при інших рівних умовах кількість перевезених пасажирів у 2016 році склало би 32,518 млн.пас., а пасажирооборот – 16304,525 млн.пас.- км; дохід від перевезень пасажирів очікувався би в розмірі 10769,139 млн.грн. Тобто обсяг перевезень пасажирів і пасажирооборот зменшилися би на 10,1%; проте, доходи залізниці збільшилися би на 79,9%.

Таким чином, залізниця потребує вирішення альтернативного питання: або зберігати статус соціально – значущого

перевізника пасажирів, або поліпшити фінансовий стан і отримати додаткові ресурси для оновлення основних фондів.

УДК 656.23:048.78

ПЕРЕДУМОВИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Савицька Т. М., молодший науковий співробітник (ДНУЗТ)

На сьогодні через ряд системних проблем залізничних перевезень України (недоконала нормативно-правова база, надмірне тарифне регулювання, інфраструктурна-інвестиційний глухий кут тощо) вимагають вирішення ряду задач, серед яких є створення прозорої ефективної тарифної системи.

Зараз застосовується безліч коригувальних коефіцієнтів із метою диференціації тарифів, які значно ускладнюють розрахунок тарифів. Значна частина таких коефіцієнтів відображає політичні та соціальні задачі держави та не пов'язана із вартістю перевезень. Не зважаючи на значні розбіжності в витратах, на всій території України застосовуються однакові тарифи. Єдині тарифи значно обмежують здатність залізничних перевезень конкурувати на конкретних сегментах, які виникають по мірі реструктуризації залізничного транспорту та інтенсифікації конкуренції з боку автотранспорту. По мірі того, як вантажні тарифи при умовах росту інтермодальної конкуренції будуть усереднюватися з метою збалансування регіонального розвитку та надання привілей окремим товарним групам, буде підвищуватись ризик неповного відшкодування витрат. Ще одним значним недоліком, який обумовлює проведення реформ, є те, що при рівному вагонному завантаженню та довжині складу практично відсутній зв'язок між видом вантажу та інфраструктурними витратами. Це стримує стимули щодо зниження витрат на утримання інфраструктури та підвищення ефективності її діяльності.

Все це обумовлює гостру необхідність створення ефективної тарифної системи, яка б задовольняла ряд вимог:

1. Прозорість має забезпечувати користувачу послуг можливість отримувати повну інформацію щодо компонентів ціни та дозволяти їм оцінювати можливі альтернативи, що є важливим елементом комерційного підприємництва. Крім того прозорість сприяє взаєморозумінню сторін. Знаючи елементи ціни та що ними керує, сторони мають підґрунтя для прогнозування можливих змін.

2. Ціни мають забезпечувати високу ступінь еквівалентності між тими, хто отримує вигоду від користування інфраструктурою, та тими, хто несе витрати за їх надання у користування та утримання. Це твердження базується на демократичному принципі та призводить до концепції відшкодування витрат.

3. Система цін повинна сприяти не лише наданню оптимальної кількості шляхів правильної якості, а й призводити до мінімального використання факторів виробництва і технологій мінімізації витрат. На відміну від ринків досконалої конкуренції, технічна ефективність не досягається автоматично в сфері залізничних перевезень. При встановленні цін лише відповідно частці витрат втрачається стимул зниження витрат і, таким чином, має місце технічна неефективність. Важливим зауваженням є те, що ступінь технічної ефективності не може бути передбаченим без відповідної нормативно - правової бази.

4. При встановленні цін за доступ до інфраструктури, при прийнятті рішень про інвестування в інфраструктуру мають враховуватися трансакційні витрати, так як вони є наслідком складності навколишнього світу і обмеженої раціональності економічних суб'єктів і залежать від того, в якій координаційній системі проводяться економічні операції. Занадто високі трансакційні витрати можуть перешкодити здійсненню економічної дії.

5. При визначенні вартості інфраструктурних послуг необхідно керуватись витратами, які реально понесені для забезпечення перевізного процесу, по принципу знизу-вверх, а не виходячи із товарної класифікації, на якій базуються тарифи зараз.

6. Розрахунок тарифів має проводитись на базі точної, прив'язаної до місці виникнення витрат інформації

За таких умов необхідним є новий підхід щодо визначення плати за інфраструктурні послуги, який базується на виділенні фіксованої та змінної частини тарифу, що дозволить створити умови для конкуренції, веденню обліку та удосконаленню класифікації витрат, який направлений на ефективне ціноутворення; визначення бази розподілення витрат, яка дозволить ефективно визначати собівартість перевезень вантажів, пасажирів.

УДК 338.47:656.2

ГОЛОВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ДЕРЖАВИ

Саятін О.С., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Одним з основних завдань інтеграції, що сьогодні охопило весь євразійський континент є впровадження у повному обсязі так званих "чотирьох свобод", а саме: вільного пересування товарів, послуг, капіталів та людей. Значну роль в ефективності здійснення цих процесів відіграє розвиток транспортної інфраструктури.

Вигідне геополітичне положення України надає великі економічні можливості державі, щодо отримання додатковий економічних вигід в умовах євроінтеграційних процесів, однак і накладає свій відбиток на функціонування всієї мережі транспортних комунікацій держави. Зокрема, це зобов'язує її працювати у злагодженому, синхронному режимі, з більшою відповідальністю щодо дотримання графіків роботи і доставки вантажів до вузлових пунктів, поступово і неухильно змушуватиме всю транспорту мережу працювати в режимі і на рівні функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Нажаль сьогодні Україна не може похвалитися високими результатами, рівень техніки, технології та організації інфраструктурного забезпечення, не відповідає європейському. Відповідно ми маємо постійне скорочення рівня транзиту державою скорочення надходжень до бюджету. Це відбувається в той час, коли інші пострадянські держави рухаються по шляху розвитку транзитного потенціалу держави та поступово

оновлюють та удосконалюють транспортну інфраструктуру.

Наприклад, Казахстан на кордоні з Китаєм у серпні 2015 р створив транспортно-логістичний центр «Хоргос», який повинен стати для Китаю новими воротами на Захід. Він побудований за принципом так званого сухого порту, призначеного для перевалки вантажів, що прямують з Китаю в Центральну Азію, Європу і на Близький Схід. Створені технології дозволяють перевантажити вантаж з китайського поїзда на казахська (це необхідно із-за різної ширини колії) всього за 47 хвилин. Державна залізнична компанія Казахстану КТЖ інвестувала в будівництво порту 245 млрд тенге (\$900 млн). Влада провінції Цзянсу, розташованої на східному узбережжі Китаю, виділила на початку 2016 р \$600 млн у створення логістичної та промислової зон в «Хоргосе» (їх будівництво намічено на 2016-2022 рр. відповідно). Таким чином «Хоргос» може стати хабом для регіональної та міжнародної торгівлі. Крім того, активізація руху по цьому маршруту може стимулювати перевезення товарів, які раніше тут не поставлялися, наприклад швидкокопсувних продуктів, таких як фрукти і овочі.

Крім того, не втрачає часу й Молдова. Молдавська залізниця (ЗМ) за підтримки керівництва держави має намір стати частиною нового транзитного коридору Іран-ЄС. Відповідний протокол був підписаний керівництвом держпідприємства на нараді в Констанці за участю представників залізничних і морських адміністрацій Грузії, Азербайджану, Румунії і Молдови. Про це повідомляє РЖД-Партнер з посиланням на інформацію ДП "Залізниця Молдови". На зустрічі обговорювалося питання створення коридору Іран - Азербайджан - Грузія - Чорне море - Румунія - Молдова - ЄС.

Особливістю нового коридору є використання морського порту Джурджулешти - єдиної точки виходу Молдови на ринок морських перевезень. Цей молдавський порт, що дислокується в дельті Дунаю, є конкурентом українських дельтових портів - насамперед, розташованого по сусідству Ренійського порту, втрачає завантаження. За підсумками першого кварталу 2016 року вантажообіг Ренійського порту знизився більш ніж на 40%.

ЗМ має намір отримувати вантажі, що надходять водним шляхом, по ділянці коридору,

що з'єднує порти Констанца (Румунія) та Джурджулешти. При цьому буде використовуватися прямий вихід румунського порту в дельту Дунаю (річкові перевалочні потужності). За оцінкою ЗМ, новий коридор за участю Молдови може скоротити час транспортування іранських вантажів в ЄС до 2 тижнів.

Отже, сьогодні в умовах жорсткої міжнародної конкуренції на ринку транспортних перевезень, економічного спаду в державі та наявних можливостях, що надають нам євроінтеграційні процеси, важливо не залишитися осторонь і по-максимуму скористатися наявним транспортним потенціалом та сконцентрувати увагу на розвитку транспортної інфраструктури. Адже розвиток транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції для України:

по-перше, є важливим чинником розширення її політичних, економічних та гуманітарних зв'язків у євроінтеграційному контексті;

по-друге, є тим важелем, за допомогою якого можна підвищити економічну незалежність та національну безпеку, збільшити валютні надходження до бюджету за надані транспортні послуги при транзитних перевезеннях вантажів і пасажирів з Європи в Азію та в зворотному напрямі;

по-третє, розвиток транспортної інфраструктури в напрямках міжнародних транспортних коридорів дасть можливість активніше інтегруватись у європейські та світові господарські структури, інтенсифікувати зовнішньоекономічну діяльність.

чергу – її рухомого складу, відсутність необхідних інвестиційних ресурсів, зниження якості усіх видів залізничних перевезень, недосконала система управління господарською діяльністю галузі. Саме тому після початкового акціонування залізничної галузі та формального створення залізничного публічного акціонерного товариства (ПАТ) найбільш актуальними стають питання корпоративного управління ефективністю діяльності новоствореного ПАТ.

В умовах існуючого, не дуже розвинутого ринку залізничних перевезень України та проведення безперервних трансформацій в фінансовій сфері країни і залізничної галузі корпоративне управління ефективністю діяльності як нововведення для залізничної компанії вимагає ефективного управління її корпоративними фінансовими ресурсами, в першу чергу, ефективного управління власними фінансовими ресурсами корпорації. Проведені дослідження діяльності корпорацій показують, що в багатьох корпораціях, в тому числі і в залізничному ПАТ, структура внутрішніх власних фінансових ресурсів не є оптимальною: в них значна питома вага належить амортизаційним відрахуванням, а менша питома вага – власним фінансовим ресурсам, що формуються за рахунок прибутку корпорації. Тому для збільшення частки фінансових результатів залізничного ПАТ у загальній сумі його внутрішніх власних фінансових ресурсів необхідні певні заходи зі збільшення чистого прибутку, такі, як, наприклад, використання пільгових механізмів оподаткування ПАТ на початку її діяльності тощо.

Однак, слід підкреслити, що збільшення формування власних фінансових ресурсів залізничного ПАТ із внутрішніх джерел за рахунок його корпоративного прибутку у сучасних умовах господарювання не забезпечує суттєвого фінансування оновлення його матеріальної бази. Необхідні суми фінансування майбутніх капітальних вкладень залізничному ПАТ на початку акціонування може забезпечити формування власних фінансових ресурсів із зовнішніх джерел. Але, як правило, це найдорожче за вартістю джерело формування фінансових ресурсів з усіх можливих джерел корпоративного фінансування, тому воно потребує найбільш жорсткого контролю за його формуванням та використанням з боку власників та керівництва ПАТ. Але на даний час

УДК 656.2.078:338.47

УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПУБЛІЧНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА

*Сначов М. П., к.т.н., доцент,
Ломтєва І. М., доцент (ДНУЗТ)*

Ефективність діяльності залізничної галузі України залежить від ряду негативних чинників: падіння обсягів перевезень внаслідок кризового стану економіки країни, значний знос основних засобів залізничної галузі, в першу

100 % акцій залізничного ПАТ належить державі, тому і головну роль у фінансовому контролі ПАТ на початковому етапі його функціонування повинна виконувати держава.

Певним джерелом збільшення ефективності діяльності залізничного ПАТ може бути раціонально залучений позиковий капітал. Так, ефективне корпоративне управління залученим позиковим капіталом залізничного ПАТ дозволяє додатково збільшувати рентабельність власного капіталу ПАТ за рахунок ефекту фінансового важеля. Тому корпоративні облигації повинні стати важливим джерелом формування фінансових ресурсів залізничного ПАТ і збільшення рентабельності його власного капіталу. Але при цьому необхідний жорсткий фінансовий контроль за часткою позикового капіталу та за структурою капіталу ПАТ в цілому з метою не допущення втрати контролю за діяльністю ПАТ в умовах вільного обігу корпоративних облигацій на фондовому ринку.

Практика ведення фінансового менеджменту корпорацій показує, що в операційному аспекті підвищення ефективності діяльності залізничного ПАТ доцільно за рахунок використання ефектів операційного та фінансового важелів, але за умови, що обсяги перевезень зростають, а рівень постійних витрат зменшується. Інакше, навіть при збільшенні позитивного ефекту операційного важеля залізничного ПАТ буде значно зменшуватися сумарний ефект впливу обох важелів внаслідок значного збільшення негативного ефекту фінансового важеля залізничного ПАТ. Це пов'язане з тим, що за останні роки рентабельність операційної діяльності залізничної галузі України була значно менше середньозваженої ставки банківського процента за кредит, що знижувало рентабельність власного капіталу залізничних підприємств і галузі у цілому.

Дієвий механізм управління результатами діяльності залізничного ПАТ повинен бути гнучкою та адаптивною системою, тобто оцінка результатів діяльності залізничного ПАТ повинна проводитися лише в контексті умов його функціонування, його цілей. Наприклад, негативний результат операційної діяльності залізничного ПАТ за відносно незначний проміжок часу ще не обов'язково повинен бути недоліком обраного механізму управління результатами діяльності залізничного ПАТ в стратегічному аспекті.

У цілому, досконале сполучення стратегічних і операційних напрямків підвищення ефективності діяльності залізничного ПАТ може забезпечити йому додатковий ефект.

УДК 338.47: 656.2

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ НОВИХ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У сучасних умовах питання забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту займає одне з перших місць. Перетворення в економіці України приводять до прояви як зовнішніх, так і внутрішніх чинників, що впливають на діяльність залізничного транспорту як позитивно, так і негативно. Вирішення таких задач саме й лежить в основі забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Передумовами появи ряду проблем залізничної галузі стали різні перетворення в економіці країни, які і зумовили множинні зміни в діяльності залізничних підприємств і залізничного транспорту в цілому. Перехід до ринкових відносин, різка зміна форм власності у зв'язку з поспішним проведенням не завжди обгрунтованої приватизації на транспорті при фактичній відсутності державного регулювання економічних процесів, безконтрольованості іноземних інвестицій призвели до суттєвого погіршення економічної безпеки транспорту. Становище погіршується різким скороченням доходів транспортних підприємств у зв'язку з падінням обсягів перевезень. Значним є той фактор, який вплинув на зниження обсягів вантажних перевезень в 2015 році, це призупинка співробітництва з "Первой грузовой компанией" – дочірньою структурою "Российские железные дороги". Введено граничні межі відносно більш ніж 90 компаній та груп, головним чином російських. Вони були встановлені в рамках введених проти Росії санкцій в зв'язку з її підтримкою сепаратистів на сході країни.

Ще одним негативним фактором впливу

на економічну безпеку залізничного транспорту є граничний знос основних виробничих фондів. Але ця ситуація з дефіцитом рухомого складу на даний момент вирішується з двох сторін. По-перше, придбаються нові одиниці вантажних вагонів у відповідності з довгостроковими програмами по їх закупці. Це підтверджує технічна політика залізничної галузі на наступні роки, яка направлена на побудові більш продуктивного нового рухомого складу та збільшення його міжремонтних пробігів, формування заказів для завантаження виробничих потужностей рухомим складом нового покоління. По-друге, активно розробляються більш раціонально логістичні схеми управління наявним парком вантажних вагонів. Цей позитивний фактор значним чином підвищить рівень техніко-технологічної складової та в цілому економічної безпеки залізничного транспорту.

УДК 338.47

СУТНІСТЬ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

*Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент
(НУ «ОЮА»)*

Роль морегосподарського комплексу (МГК) в забезпеченні соціально-економічного розвитку приморських регіонів, транспортної безпеки та повноти реалізації експортного потенціалу України обумовлює необхідність державного регулювання, спрямованого на системний розвиток комплексу. Державне регулювання діяльності підприємств МГК здійснюється відповідно до чинного законодавства. Основою державного регулювання МГК є Морська доктрина, яка визначає сутність та завдання морської політики. Проте в Доктрині не визначені сутність МГК та державного регулювання МГК. Закон України «Про морські порти України» визначає основи державного регулювання діяльності в морському порту, органи державної влади, які здійснюють державне регулювання. Метою державного регулювання портової діяльності є забезпечення безпеки

мореплавства, життя і здоров'я громадян, порядку в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту, комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів, створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту, недопущення забруднення навколишнього природного середовища, тощо. Схоже визначення надається в ст. 3 КТМУ «Державне регулювання торговельного мореплавства».

Держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Методи та інструменти державного регулювання окремих елементів МГК (наприклад – державне регулювання господарської діяльності в морських портах) досліджені в наукових роботах вітчизняних вчених. Проте, для розвитку засад державного управління МГК, слід уточнити сутність державного регулювання МГК та визначити взаємозв'язок категорій державного управління та державного регулювання МГК, державної морської політики.

Існують такі точки зору на співвідношення понять державного регулювання та державного управління: ототожнення категорій «державне управління» та «державне регулювання», визначення державного регулювання як більш ширшого поняття ніж державне управління, визнання державного регулювання частиною державного управління. На основі аналізу підходів до визначення понять державного управління та державного регулювання, виконаного в, можна зробити такі висновки. Державне регулювання МГК є складовою державного управління. Державне управління морським транспортом - це особливий вид діяльності держави, який здійснюється органами виконавчої влади, з метою впорядкування та контролю суспільних відносин щодо організаційно-правових форм, умов та порядку експлуатації морського транспорту під час торговельного мореплавства,

морської діяльності або морської господарської діяльності.

Державне регулювання МГК слід розглядати складною категорією суть якої полягає в цілеспрямованому, системному впливу держави на діяльність всіх складових МГК з метою створення сприятливих умов для їх розвитку. Державне регулювання МГК – це управлінська діяльність державних органів та органів місцевого самоврядування в межах делегованих їм повноважень, спрямована на реалізацію морської державної політики. Відповідно до Морської доктрини, державна морська політика - система врегульованих зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України у цій сфері. На даний час, відповідно до рішення РНБО від 6.05.2015 р., необхідно розробити та затвердити нову редакцію Морської доктрини. В новій редакції Доктрини доцільно було б визначити сутність категорії МГК та визначити державне регулювання МГК України як вплив держави на економічну діяльність суб'єктів МГК з метою впорядкування та підвищення результативності, що законодавчо закріплено державою і реалізуються шляхом проведення державної морської політики. Визначення сутності державного регулювання МГК України є необхідним для удосконалення державної морської політики розвитку МГК.

УДК 656.212.5

**ДОСЛІДЖЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ
ЗАСТОСУВАННЯ
УДОСКОНАЛЕНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ
ОБРОБКИ ВАГОНОПОТОКІВ У
СИСТЕМІ «СОРТУВАЛЬНА
СТАНЦІЯ – ВАНТАЖНА СТАНЦІЯ
– РАЙОННІ ПАРКИ ПОРТУ»**

Шелехань Г.І., асистент (УкрДУЗТ)

Обсяг переробки вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за I півріччя 2015 року склав 73,2 млн. т, що на 5,7% більше, ніж за аналогічний період 2014 року. За цей період перероблено 50,1 млн. т експортних вантажів, що складає 68,4 % від загального

обсягу. Найбільша частка у загальному обсязі переробки вантажів припадає на морські порти (причали), на яких перероблено 71,4 млн. т вантажів (97,5% від загального обсягу вантажів), з них у морських торговельних портах перероблено 63,3 млн. т.

Це свідчить про стабільну динаміку розвитку міжнародних торгових відносин України з країнами Азії (Китай, Туреччина, Японія), Сполучених штатів Америки та Європи (Італія, Нідерланди, Іспанія), з якими налагоджено морські торговельні шляхи. Близько 90% переробки вантажів у морських портах України відбувається у Одеській та Миколаївській областях, куди вантажі потрапляють залізничним сполученням з прилеглих припортових вантажних станцій. Таким чином, чітка організація взаємодії між залізничним та морським видами транспорту сприяє успішному просуванню вантажів у міжнародному сполученні, визначає швидкість доставки вантажів, зручність обслуговування вантажовласників та ефективність обробки транспортних одиниць.

На сьогодні в Україні працює 274 вантажні станції. Але на даний час мають місце значні простой вагонів з вантажами на припортових станціях. Однією з головних причин цих простоїв, що приносять ПАТ «Укрзалізниця» значні збитки в умовах дефіциту вантажних вагонів, є відсутність чіткої технології підведення поїздів, судів і вантажів до портів, узгодженого з підведенням судів і наявністю вільних місткостей причалів і складів. Тому актуальною постає задача зменшення цих простоїв, у тому числі за рахунок раціональної організації залізничних транспортних потоків, що прямують територією України через морські порти.

Одним з можливих напрямків для реалізації зазначеного вище може виступати удосконалення технології роботи опорних сортувальних станцій, що формують вагонопотоки на припортові вантажні станції. Удосконалена технологія передбачає пріоритетне перед вагонами інших призначень виконання технологічних операцій на сортувальній станції з детальним підбиранням груп вагонів відцепами за вантажними фронтами та причалами морського порту. З одного боку, такий підхід до обробки вагонів збільшує час обробки вагонів пріоритетного обслуговування на сортувальній станції через

необхідність виконання повторних операцій по сортуванню і підбиранню вагонів, але водночас суттєво скорочує час обробки вагонів на припортових вантажних станціях, технічні можливості яких значно уступають технічним потужностям сортувальних станцій, а отже, зумовлює більшу тривалість технологічних операцій, що технічно можуть виконуватись і на припортових вантажних, і на сортувальних станціях.

Ефективність застосування пріоритетної технології обробки вагонопотоків визначається загальною тривалістю знаходження вагонів у системі «сортувальна станція – припортова вантажна станція – районні парки порту». Удосконалена технологія значно зменшує завантаженість технічних пристроїв на припортових станціях, прискорює доставку вагонів до морських портів за рахунок економії часу знаходження вагонів у системі.

УДК 656.073.28

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЕФЕКТУ ВІД ОБҐРУНТУВАННЯ ВАРІАНТУ ДОСТАВКИ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ У МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

Шуліка О.О., аспірант (ХНАДУ)

Результати оцінки впливу параметрів потоку заявок на загальні витрати на доставку тарно-штучних вантажів (ТШВ) при міжміських автомобільних перевезеннях дають змогу визначення таких чисельних характеристик вхідних керованих параметрів, які дозволятимуть для відомих параметрів потоку заявок на обслуговування у міжміському сполученні сформувати найбільш ефективний (для використаного критерію ефективності) варіант транспортно-технологічної схеми доставки (ТТСД).

Оцінка економічного ефекту від вибору оптимального варіанту ТТСД ТШВ у міжміському сполученні проводиться на підставі запропонованого критерію

ефективності при його обґрунтуванні відносно альтернативних варіантів ТТСД ТШВ. Економічний ефект від вибору оптимального варіанту пропонується оцінювати як середнє зважене із урахуванням значущості кожного з альтернативних варіантів ТТСД [4]:

$$E_s = \frac{\sum_{i=1}^N E_s^i \cdot B_{\text{ДЛ}}^i}{\sum_{i=1}^N B_{\text{ДЛ}}^i}, \quad (1)$$

де E_s – ефект від вибору оптимального варіанту ТТСД для окремої заявки на транспортне обслуговування, грн/заявка;

$B_{\text{ДЛ}}^i$ – сумарні витрати суб'єктів схеми доставки для i -ого варіанту ТТСД, грн/заявка;

N – кількість альтернативних варіантів ТТСД, од.

Ефект від вибору оптимального варіанту доставки є ефектом синергетичним, що враховує бізнес-інтереси всіх суб'єктів процесу доставки та досягається за рахунок скорочення сумарних витрат підприємств-елементів логістичного ланцюга, при цьому на кожного з суб'єктів процесу доставки припадає певна частка синергетичного ефекту. Величина синергетичного ефекту від управлінського рішення щодо обґрунтування варіанту доставки, згідно з оцінюється відносно інших альтернативних варіантів.

Оцінка частки синергетичного ефекту, що приходить на конкретного учасника процесу доставки, проводиться на підставі ефекту на одну заявку за формулою

$$\delta_j = \frac{E_s^j}{E_s}, \quad (2)$$

де E_s^j – синергетичний ефект від обслуговування однієї заявки, що приходить на j -го учасника процесу доставки, грн/заявка, який визначається аналогічно залежності (1).

Таким чином, результати використання запропонованого підходу з вибору оптимальних варіантів ТТСД можна оцінити величиною економічного ефекту за наведеною методикою.

Секція

«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 005.71

УПРАВЛІННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНОЮ НАДІЙНІСТЮ В ТРАНСПОРТНОМУ БУДІВНИЦТВІ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Основне завдання теорії надійності на етапі організаційно-технологічного проектування – прийняття обґрунтованих рішень, що стосуються вибору структури робіт і їх виконавців, послідовності зведення ділянок залізниці, земляного полотна, водопропускних споруд і всього комплексу лінії, фронту робіт, матеріально-технічних та інших ресурсів, варіантів організаційно-технологічних моделей побудови оптимальної системи оперативного планування і управління і т.д.

В останні роки все більше зростає необхідність підвищення організаційно-технологічної надійності. В даному питанні необхідно вибирати оптимальні технічні та організаційні показники як за технічними, організаційними, так і з економічними, соціальними та іншими вимогами. Для підвищення рівня надійності при будівництві та реконструкції залізничних ліній необхідно підвищити рівень безвідмовності, рівень готовності, рівень ремонтпридатності, своєчасно застосовувати резервування, використовувати сучасні методи розрахунку, що враховують імовірнісний характер процесу будівництва.

Імовірнісний характер будівництва полягає в тому, що на хід робіт весь час впливають різні випадкові фактори. Ці дії важко передбачити і оцінити. Випадкові фактори мають дуже різноманітну природу, і наслідки їх впливу дуже різноманітні.

Оцінити організаційно-технологічну надійність будівельного виробництва можна за допомогою великого числа критеріїв.

Надійність характеризується такими критеріями як, безвідмовність, довговічність, ремонтпридатність, збереженість, справність,

працездатність. Для будівельного виробництва багато з них не характерні, а ті, які можуть оцінити будівельне виробництво, повинні бути переосмислені, з точки зору, особливостей будівельного виробництва.

Відмови і тимчасові складові нормального виробничого циклу можна розглядати як випадкові процеси. Кількісні показники надійності тоді матимуть імовірнісний характер. При цьому кількісними показниками корисно давати статистичне і імовірнісне тлумачення. Перше виявляється необхідним при визначенні кількісних показників надійності із досвіду, друге – при теоретичному аналізі надійності.

Неможливо оцінити надійність будівельного виробництва будь-яким одним кількісним показником з нормальних циклів виробництва робіт, необхідно мати сукупність таких показників. Подібними показниками можуть бути: ймовірність безвідмовної роботи, середній час між відмовами, інтенсивність відмов, їх частота, коефіцієнти надійності.

Проблема організаційно-технологічної надійності об'єднує теоретичні, методологічні, практичні шляхи і рішення багатofакторних організаційних завдань на різних структурних рівнях спорудження об'єктів і їх експлуатаційного утримання. Надійність системи управління на певному рівні управління визначається ймовірністю реалізації цієї системою вироблених рішень щодо виконання основних функцій. У будівництві основною функцією систем управління є забезпечення директивної тривалості будівництва об'єктів і їх комплексів. Але слід враховувати, що на ефективність організаційно-технологічних систем залізничного будівництва впливає об'єднання в виробничому процесі не тільки технічних (матеріали, машини), а й соціологічних систем (робочі, фахівці). Взаємодія цих систем між собою і з зовнішнім середовищем носить імовірнісний характер.

Відмови в транспортному будівництві, будучи випадковими величинами, виражаються дискретно або безперервно в залежності від фізичного сенсу

досліджуваного явища і характеризуються функціями розподілу ймовірностей.

Можна зробити висновок, що ефективність організаційно-технологічної надійності будівництва залізниць базується на комплексному підході до визначення ефективності всіх елементів системи, на моделюванні та обліку зв'язків між об'єктами будівництва при його проектуванні, спорудженні, на обліку ймовірнісного характеру транспортного будівництва, оцінки якості та контролі проміжних рішень в ході будівництва і експлуатації об'єкта. Результати дослідження можуть бути використані в практичній інженерній діяльності для вирішення проблеми надійності організаційних систем управління в двох напрямках: дослідження впливу на надійність систем їх організації (склад, кількість, взаємозв'язок і надійність елементів систем); дослідження впливу на надійність систем ієрархічної структури управління.

УДК 658.5.012.1

ОСНОВА СОЦІАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА В ОРГАНІЗАЦІЇ ПРАЦІ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У сучасний період в Україні відбуваються процеси, які можна визначити як формування колективного трудового права. Кризовий стан економіки загострив потребу суспільства досягнути соціального балансу між найманими працівниками, власниками (роботодавцями) і державою. Зараз наочно видно, що правовими засобами індивідуального трудового права, в якому основними суб'єктами виступають індивідуальний найманий працівник і окремих роботодавець, не вирішити нагальних проблем. На перший план виходять, умовно кажучи, суб'єкти інших "вагових категорій" - колективи найманих працівників і колективи роботодавців. Узгодження соціально-економічних інтересів між вказаними суб'єктами, а також між ними і державою утворює цілу систему суспільних відносин, які отримали у зарубіжних країнах назву

інституту соціального партнерства, котрий пронизує соціально-економічні відносини від національного рівня до конкретного підприємства (роботодавця).

Предметом соціального партнерства в організації праці виступають колективні відносини між соціальними партнерами із участі трудових колективів у встановленні умов праці; з участі трудових колективів в управлінні організаціями, на яких вони працюють; щодо укладення і виконання колективних договорів та колективних угод на галузевому, регіональному, національному рівнях; щодо діяльності професійних спілок та інших представницьких органів трудового колективу в соціально-трудовах відносинах; щодо утворення та діяльності об'єднань роботодавців; з вирішення індивідуальних та колективних трудових спорів. До сфери соціального партнерства входять: досягнення консенсусу з питань забезпечення зайнятості, створення додаткових робочих місць, організації оплачуваних громадських робіт, захисту населення від безробіття; застосування найманої праці з дотриманням техніки безпеки, вимог з охорони здоров'я працівників у процесі праці, оплати праці й забезпечення відтворюючої і стимулюючої функцій заробітної плати, прав працівників на своєчасне отримання заробітної плати; забезпечення нормального режиму праці й відпочинку; забезпечення права працівників на участь в управлінні працею на підприємстві, в розподілі прибутку для забезпечення соціальної діяльності підприємства, у визначенні соціальних стандартів і встановленні їх мінімальних меж, у встановленні порядку проведення колективних переговорів, вирішенні колективних трудових спорів тощо.

Сьогодні, соціально-трудова відносини на всіх рівнях управління регулюються на основі колективно-договірної системи, яка набула офіційного статусу, закріплена законодавством і є ключовим елементом індустріальних відносин.

Виходячи з вищезазначеного постає питання співвідношення соціального партнерства в організації праці і колективного трудового права. У широкому розумінні предмет соціального партнерства ширший за своїм змістом предмета колективного трудового права. Останнє регулює лише

колективні відносини з приводу застосування наймані праці, а предметом соціального партнерства в організації праці можуть бути як окреслені нами питання, так і відносини, що знаходяться поза їх межами, зокрема сфера соціального забезпечення, охорони здоров'я тощо.

З прийняттям Закону України «Про колективні договори і угоди» вперше на законодавчому рівні закріплено право роботодавців і найманих працівників та їхніх представницьких органів самим визначати зміст колективного договору. Нині вони цілком вільні під час визначення структури та конкретних норм і зобов'язань стосовно умов праці. Однак закріплена в законодавчому порядку свобода дій не означає ігнорування загальних принципів колективно-договірного регулювання соціально-трудових відносин.

Розвиток соціального партнерства неможливий без інституціоналізації його сторін, тобто комплексу установ, в яких обрані члени груп отримують право на виконання дій, спрямованих на задоволення індивідуальних і групових потреб, для регулювання поведінки членів груп.

УДК 334.02:621(477)

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

Дикань В.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Забезпечення розвитку високотехнологічних виробництв України дає шанс нашій державі отримати значні конкурентні переваги у тому числі, і на міжнародному ринку, а також сприяє піднесенню економіки країни. Зазначене обумовлено тим, що насичення виробництва новими технічними засобами і технологіями є основним джерелом інноваційного розвитку і подальшого економічного зростання країни, підвищення ефективності і продуктивності суспільної праці і зростання добробуту населення.

В наш час Україна знаходиться на рівні індустріального суспільства, про що свідчать відсталі від світових аналогів технології,

техніка, швидкість удосконалення яких не витримує критики, а також структура формування ВВП, де висока питома вага належить добувній промисловості та сільському господарству (в постіндустріальному суспільстві – сектору високих технологій та інновацій). Отже, в Україні спостерігається низький рівень поєднання інтелектуальних ресурсів з новітніми технологіями, що не тільки визначають перспективи господарського зростання, але і є показником рівня економічної незалежності і добробуту країни, її національного статусу. Таке поєднання сьогодні є одним з найважливіших чинників, що визначають конкурентоспроможність національних економік.

Технологічний розрив між Україною та розвиненими країнами щороку поглиблюється. Ліквідація відставання потребує системних змін в методах державного регулювання розвитку економіки, освіти, формуванні інноваційної моделі високотехнологічного розвитку.

В моделі управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні слід виділити два ключових компоненти:

- необхідність створення сприятливих умов для розвитку високих технологій через вплив на макроекономічні чинники, які є необхідними умовами розвитку;

- синтез перспективних напрямів інтенсивного впровадження інновацій, знань та результатів інтелектуальної праці з використанням сучасних технологій.

Управління розвитком в Україні високотехнологічного виробництва потребує врахування того, що:

- в основі розвитку високотехнологічного виробництва в Україні знаходиться взаємодія держави та бізнесу, що ґрунтується на системі підтримки узгоджених рішень, яка відповідає вимогам стимулювання економічного розвитку високотехнологічного виробництва (прийняття узгоджених управлінських рішень щодо реалізації проектів в межах моделей державно-приватного партнерства);

- має відбуватися шляхом стимулювання зовнішнього ринку споживання високотехнологічної продукції на основі підвищення її конкурентоспроможності (для цього має бути створений новий механізм

управління вітчизняним виробництвом продукції, технологій на основі врахування та використання світового інноваційного досвіду;

– управління розвитком в Україні високотехнологічного виробництва має відбуватися шляхом стимулювання внутрішнього ринку споживання високотехнологічної продукції. Основні обсяги споживання мають сформуватися при реалізації крупних проектів, які мають загальнонаціональне значення, наприклад ті, що стосуються розбудови на території України існуючої мережі міжнародних транспортних коридорів за рахунок реконструкції або організації нових маршрутів.

Наразі необхідно розробити комплексну систему заходів стимулювання розвитку високих технологій, впровадження яких відбуватиметься за допомогою таких інструментів: вплив на макрофактори розвитку високих технологій; приведення законодавства до європейських норм в галузі високих технологій; державні програми щодо відкриття центрів конструкторських розробок і прототипування та розміщення виробництв мультинаціональних корпорацій; створення дієвого механізму відбору, підтримки та комерціалізації наукових досліджень та інновацій.

УДК 658.8

МАРКЕТИНГОВА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ЇЇ ПРІОРИТЕТИ

*Каличева Н.Є., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)
Науменко М.О., д.філ.екоп.напр,
професор (НАНГУ)*

В сучасних ринкових умовах фінансова криза негативно впливає на економіку всіх країн світу. Економіка України є відкритою тому, болісно відчуває на собі її вплив. Сьогодні на діяльність усіх вітчизняних підприємств істотно впливають зміни у політичному та економічному середовищі.

Під час кризи зростає рівень інфляції і споживачі опиняються в умовах економії.

Реклама та класичні інструменти для просування стали менш ефективними, а від так і ефективність маркетингової діяльності зменшилась через падіння купівельної спроможності споживачів. Адже, з метою зниження ціни на товар виробники часто погіршують його якість та зменшують сервіс.

У кризовий період маркетингова діяльність підприємства має бути націлена на пошук нових перспективних ринків та ринкових можливостей: припинення діяльності в тих сегментах, де фірма слабка, перегляд асортименту продукції чи послуг, корегування ціни та каналів просування, які використовує підприємство для того, щоб відповідні витрати стали більш ефективними.

Вплив кризи на розвиток продуктивних сил України має яскраво виявлений регіональний характер. Підприємства – основні експортери вітчизняної продукції за кордон (металургія, хімія та інші) в основному тяжіють до східних промислових регіонів України. Таким чином, можна припустити, що промисловість саме цих областей відчула на собі весь тягар кризи.

Так, одним із способів виходу з кризового стану є активізація використання активів внутрішніх інвесторів, які є досить значними. Однак, внутрішні інвестори, що мають потужні фінансові ресурси, значну їх кількість виводять за межі України та сприяють, таким чином, розвитку ринків інших держав.

Зазвичай стратегія виступає одним із найважливіших планів діяльності на довгострокову перспективу, в якому особливе місце відведено розробці інвестиційно-інноваційних пріоритетів розвитку підприємств. В умовах кризи розробка стратегічних планів, як ніколи, вимагає обґрунтування господарських рішень та оцінки ризиків, альтернативності розробок та пропонування інноваційних проектів, адже використання інвестиційних ресурсів на їх реалізацію є надто обмеженим.

Таким чином, раціонально продумана маркетингова політика позитивно впливає на діяльність підприємства, а це своєю чергою досягається через правильно розроблений комплекс маркетингу. Узагальнюючи викладене, можемо стверджувати, що дієва маркетингова політика може достатньо швидко вивести підприємство з кризового стану.

УДК 338.5:656.611.2

**ПРОБЛЕМИ ФІНАНСОВОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНИХ
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Кібік О.М., д.е.н., професор (НУ ОЮА)

Ефективна реалізація зовнішньоекономічної політики за умови максимального використання транспортного потенціалу є найважливішою передумовою включення України у світову господарську систему на правах рівноправного партнерства. Для нашої держави розвиток експортного потенціалу на підставі розвитку та оптимального використання її транзитних можливостей і різних елементів транспортної інфраструктури є надзвичайно важливим та актуальним завданням, яке необхідно розв'язувати як можна швидше.

Експортоорієнтовані підприємства, зокрема транспортні, повинні виробляти конкурентоспроможні товари, що відповідають вимогам клієнтури, які постійно підвищуються. Для цього, транспортні підприємства, що є експортерами, на всіх етапах виробництва продукції, робіт, послуг повинні мати достатні фінансові ресурси.

У сучасних умовах спостерігається зменшення обсягів вантажопотоків, які обслуговують транспортні підприємства, внаслідок впливу чинників, що мають переважно зовнішній характер. Відповідно зменшуються суми доходів багатьох транспортних підприємств, що обмежує можливості фінансування поточної діяльності та проектів адаптації техніко-технологічного рівня їх матеріальної бази до сучасних вимог експортної діяльності.

В умовах підвищення цін на різні види ресурсів суттєво обмежуються можливості з утримання на оптимальному рівні суми виробничих витрат транспортних підприємств. Координація зусиль різних структурних підрозділів та відповідальних осіб у сфері виявлення реальних потреб у ресурсах і оптимізації витрат з врахуванням особливостей сучасної діяльності транспортних підприємств, цілей функціонування, обсягів діяльності, техніко-технологічного рівня виробництва, номенклатури вантажів, що обробляються,

специфіки виконання інших робіт та надання послуг, масштабів та напрямків розвитку, обмежень (передусім, часових) їх досягнення дає деякі позитивні результати. Однак зовнішні негативні умови не дозволяють формувати витрати, які дозволяють сформувати прибуток, що є достатнім для забезпечення ефективного відтворення більшості транспортних підприємств.

Держава створює додаткові фінансові проблеми функціонування державних підприємств транспорту, зокрема морських портів, що штучно знижують рівень їх конкурентоспроможності. Такі підприємства повинні відраховувати значну частину свого чистого прибутку до державного бюджету (в залежності від періоду такі відрахування становили від 25 до 75 %). Відповідно власні кошти транспортних підприємств є вкрай обмеженими. Обсяги зовнішніх інвестицій в той самий час є незначними.

Засади валютного регулювання, що застосовуються нині в Україні, суттєво ускладнюють фінансову діяльність та зменшують фінансові можливості національних транспортних підприємств. Це робить їх менш конкурентоспроможними порівняно з іноземними конкурентами. Світова практика доводить, що зазначена сфера функціонує значною мірою завдяки використанню залучених фінансових ресурсів, переважно кредитних. Кредитування експортної діяльності транспортних підприємств є проблемним аспектом, що стримує розвиток не тільки їх експортних можливостей, але й інших суб'єктів господарювання, держави в цілому. Українські банки в умовах фінансово-економічної кризи, яка обумовлює численні ризики в сфері банківської діяльності, особливо пов'язаної з кредитними операціям, переважно не зацікавлені у наданні кредитів експортерам. В багатьох випадках умови кредитування не є прийнятними для експортерів, зокрема внаслідок завищених відсотків.

Для подолання більшості зазначених проблем необхідним є подальший розвиток вітчизняного законодавства, зокрема транспортного, з врахуванням необхідності його адаптації до транспортного законодавства ЄС, гармонізації нормативно-правової бази з відповідними міжнародно-правовими нормами та вимогами СОТ.

Таким чином, актуальним є створення економіко-правових передумов для оптимізації суми власних коштів вітчизняних експортоорієнтованих транспортних підприємств, залучення коштів національних та іноземних інвесторів у транспортну систему, зокрема на засадах державно-приватного партнерства.

УДК 656.025

ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПАССАЖИРА НА ОСНОВЕ КАЧЕСТВЕННЫХ КРИТЕРИЕВ

Кожевникова И.А., аспирант (БелГУТ)

Современный мир характеризуется интенсивными интеграционными процессами, на фоне которых объективно расширяются и углубляются культурные, научно-технические, а также иные виды международного и межрегионального обменов. Данные тенденции в совокупности с ростом материального благосостояния людей, их интеллектуального и духовно-нравственного уровня, предопределяют повышение мобильности населения.

Мобильность, как способность к быстрому передвижению, действию, становится неотъемлемой характеристикой современного человека, требующей от него оперативного принятия решений в различных сферах жизни, в том числе и в сфере транспортных передвижений. Потребность в передвижении для пассажира является вторичной по отношению к самой причине поездки, поэтому, выбирая путь следования, человек руководствуется конкретными целями, исходит из располагаемых ресурсов и учитывает наилучший из возможных в данных условиях уровень качества выбираемой транспортной услуги. Схема принятия решения о поездке представлена на рисунке 1.

Качество как философская категория характеризуется всем многообразием признаков рассматриваемого объекта. Принципиально набор таких признаков не ограничен. При оценке качества социально-экономического объекта, каковым является

система пассажирского транспорта, интерес представляет не весь набор признаков, а лишь определенное и ограниченное множество существенных признаков – показателей качества. Выбор уровня качества транспортной услуги для отдельно взятого пассажира носит вполне определенный характер. Однако, говоря в целом о пассажиропотоках, как о проявлении массового поведения большого числа людей при транспортном передвижении, определение качественных показателей связано с определенной долей вероятности. Поэтому построение модели принятия решения, применимой для отдельно взятого человека, является задачей практически нереализуемой. Обобщенно процесс принятия решения по выбору оптимального пути следования – это компромисс между затратами временных и денежных ресурсов. Для экономического анализа затрат времени, проведенного пассажиром в пути следования, целесообразно использование показателя 1 пассажиро-час. Под пассажиро-часом будем понимать единицу измерения затрат времени пассажира, пассивно следующего из пункта отправления в пункт назначения.

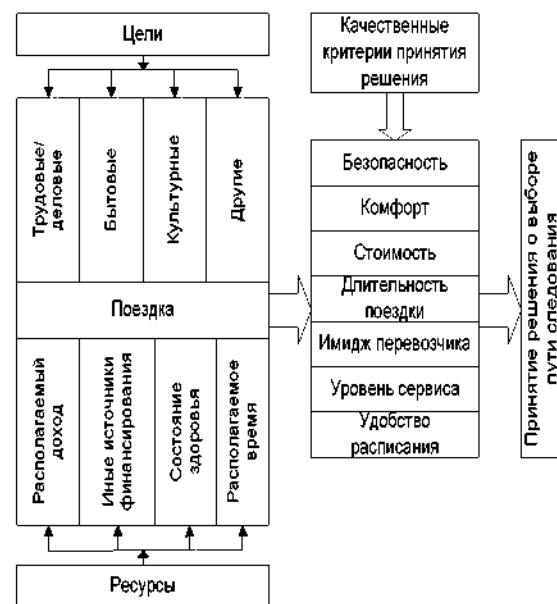


Рис. 1. Схема принятия решения пассажиром о выборе пути следования

Учет показателей качества при пассажирских перевозках имеет трехсторонний эффект, поскольку в данной системе перевозок взаимосвязаны интересы непосредственно пассажира, перевозчика и государства в целом. Дисбаланс на любом

уровне системы приводит к снижению эффективности всей системы.

Качественное оказание транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок обеспечивает эффект:

- для пассажира – снижение транспортной усталости, сохранение сил и энергии для целей производительного труда и полноценного отдыха;

- для перевозчика – повышение конкурентоспособности предоставляемых услуг и, как следствие, своей финансовой устойчивости,

- для государства – повышения производительности труда и качества производимых товаров и услуг, что имеет в целом положительный народнохозяйственный эффект.

УДК 339.138

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ DIGITAL-ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ПЕРСПЕКТИВНОГО ІНСТРУМЕНТУ ІНТЕРНЕТ- МАРКЕТИНГУ

*Корженко К.А., к.е.н., доцент
(ХТЕІ КНТЕУ)*

В сучасних умовах активних та динамічних перетворень у ринковому просторі, актуальності набуває інтенсифікація змін у світі маркетингу, розробка та впровадження трендових digital-технологій поведінки та взаємовідносин із потенційними споживачами. Так, лише десять років тому знання SEO-оптимізації вистачало для впевненості у Інтернет-середовищі, але з появою поняття цифрового маркетингу і його стрімкого розвитку, маркетологу особливо важливо тримати руку на пульсі, адаптуватися до нових правил гри та включати до арсеналу нові інструменти. Сухий математичний аналіз все більше поступається психологічній складовій, необхідності розуміння того, що відбувається у голові та серці потенційного споживача.

Все більшої розповсюженості та затребуваності набуває digital-маркетинг, який

включає сукупність інструментів просування інформації із використанням цифрових каналів. Основною метою цифрового маркетингу є on-line-передача повідомлень цільовій аудиторії.

Сьогодні, Інтернет став невід'ємною складовою життя сучасної людини, акумулюючи в собі необхідні інформаційні потоки. Тенденції пріоритетності on-line-взаємодії призводять до трансформації відносин між учасниками бізнес-ринку з реального спілкування до віртуального. Звідси набуває вагомості технологія digital-маркетингу, що впевнено витісняють застарілі інструменти просування.

На нашу думку, основними особливостями активного розвитку digital-маркетингу, як заслуговують на увагу є наступні:

1. Контент-маркетинг, що за останні роки був і залишається найважливішою часткою маркетингових бюджетів компаній. Маркетингові меми та короткі відео на зразок «Vine» – короткий популярний контент, що вірусно поширюється самою аудиторією. Звичайні текстові відгуки еволюціонують у сторімоніалс – відгуки у форматі відео, в яких пояснюється вибір клієнтом товару чи послуги, переваги відносно конкурентних продуктів. Вселяючий довіру storytelling продовжує працювати, із залученням блогерів, які сьогодні переживають справжній «бум». Вимоги користувача збільшуються. Так, «заспамлений» контент, створений для пошукових систем значно поступається унікальному матеріалу, орієнтованому на очікування відвідувачів.

2. Ера гаджетів та мобільних девайсів. З кожним роком відбувається ріст мобільного трафіку. Цілком зрозумілим є сценарій, що все більше сайтів адаптуються під мобільні пристрої. Слід враховувати той факт, що пошукові системи впроваджують алгоритм «Mobile Geddon», що оцінює рівень оптимізації сайту для перегляду на гаджетах та згідно цього формує пошукову видачу. Компаніям не достатньо обмежуватись сайтами, зручність мобільних додатків значно вище. «Мобільність» маркетологів дозволить супроводжувати користувача в онлайн та оффлайн режимах, моніторити його геолокаційні дані тощо.

3. Гіперсегментація та мікротаргетинг.

З кожним роком даних про активність користувачів у мережі збирається все більше. Тому розглядати аудиторію як однорідну масу сьогодні – помилково. Сегментації по таких банальних критеріях, як вік, стать, географічне положення недостатньо для максимального привернення потенційних клієнтів. Сьогодні у маркетингологів є можливість таргетувати аудиторію дуже вузьких ніш, як, скажімо, регулярні відвідувачі арт-кафе, барбершопів або езотеричних крамниць. Таргетована реклама вдвічі ефективніша за нетаргетовану, адже детальний таргетинг здатний приносити на 1000% більше переглядів продукту, що рекламується.

4. Живий образ бренду. Дивлячись правді в очі, потенційний споживач, як правило, налаштований скептично. Отримуючи тисячі маркетингових повідомлень на день, людина вчиться не помічати та відторгати рекламу. В digital значну роль грає SMM. Сьогодні клієнти прагнуть взаємодіяти із людьми, а не з брендами. Важливо знаходити підхід до аудиторії, створюючи «людське обличчя» бренду. Варто приділяти увагу формуванню дружнього зв'язку із лідерами, прихильниками, фоловерами в соцмережах, підписчиками email-розсилки. Слід утримуватись від кричущої реклами, нав'язуючих віджетів та програм для конверсії. Найбільш актуальними на сьогодні є натівна реклама (native advertizing), віджети на зразок «Callback» та інші гнучкі інструменти, адже турбота про клієнта – запорука успішного росту економічних показників.

5. Розвиток predictive-технологій. В останні роки відбувається залучення ряду технологій на основі Big Data. Прогнозна аналітика передбачає поведінку юзерів згідно їх минулого досвіду, дозволяє бачити шанси на продаж товару, очікуваний трафік через рік тощо. Прогресивне профілювання представляє собою використання повторного трафіку для збору відомостей про потенційних покупців. Автоматизоване перенаправлення релевантного трафіку через оголошення робить аналітику легшою.

Таким чином, digital-маркетинг превалює над іншими методами просування, адже дає змогу миттєво реагувати на зміни у поведінці або у вимогах цільової аудиторії.

Цифрові технології все далі стають необхідними та перспективними інструментами здійснення глибоких змін у способах взаємодії із користувачами on-line-середовищі.

УДК 658.71:656.2

ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ЗАКУПІВЕЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Крихтіна Ю.О., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Проблеми економічної безпеки та управління ризиками в даний час виходять на перший план у системі пріоритетів діяльності залізничного транспорту. Випереджаючий темп зростання рівня науково-технічного прогресу сприяє появі нових небезпек і зростанню нестійкості економічного середовища. Першопричина такого стрімкого зростання полягає в збільшенні кількості і якості технологічних показників, на які впливає конкурентна боротьба. Незважаючи на наявність величезних технологічних і виробничих потужностей залізничного транспорту, управляти ними стає все складніше в силу несистемного характеру аналізу критичних чинників, що впливають на стан безпеки.

Стосовно до інформаційно-технологічного простору функціонування вітчизняних залізниць можна виділити наступні небезпеки: скорочення часу, необхідного для прийняття рішень і протидії економічним небезпекам при розвиненості високошвидкісних електронних комунікацій, транспортних засобів і технологій; складність прогнозування наслідків технологічних досягнень на залізничному транспорті.

Стале і безпечне функціонування залізничного транспорту залежить від ступеня безпеки всіх сфер його діяльності, в тому числі і закупівельної логістики. Застосування критерію безпеки в цій галузі здатне вплинути на кінцеві економічні результати діяльності залізничного транспорту.

Критерій безпеки в закупівельній логістиці повинен аналізуватися в розрізі

взаємодій між учасниками бізнес-процесів закупівель і зовнішнім середовищем, стану та оцінки обліку небезпек та ризиків, що виникають у сфері закупівель компанії. Якщо безпека - це стан захищеності організаційно-економічного об'єкта від надмірної небезпеки, то термін "небезпека" передбачає ймовірнісну небажану подію або процес (поєднання небезпечних факторів). Зазначені події або процеси можуть призвести до порушення нормального функціонування закупівельної логістики, навіть до зниження рівня безпеки руху поїздів, погіршення якості продукції, що закуповується, порушення умов поставки і втрати прибутку.

Стійкість системи управління закупівельної логістикою буде залежати від: структури інформаційних ресурсів; нормативних параметрів закупівель; величини і виду зовнішнього впливу; величини резервування і швидкості переміщення матеріальних ресурсів в інфраструктурі постачання.

Основні напрямки підвищення рівня безпеки закупівельної логістики на залізничному транспорті слід формувати, виходячи з таких положень: контроль роботи всіх елементів закупівельної логістики; висока якість закупівельних процедур, що забезпечується динамікою і продуктивністю закупівель; підвищення загальної продуктивності системи закупівель, перш за все за рахунок ефективного функціонування верхнього ієрархічного рівня системи управління закупівельною логістикою, оскільки дестабілізація цього рівня чинить руйнівну дію на всю систему.

Одним з таких напрямків є організація стратегічних партнерств з ключовими постачальниками ресурсів для залізниць. В цьому випадку постачальники і замовники мають взаємний доступ до інформаційних ресурсів, що обумовлює застосування логістичних методів управління, електронного обміну даними. Такий підхід різко підвищує надійність поставок, в тому числі за принципом "точно в строк", знижує витрати на вхідний контроль в системі, веде до зниження рівня браку продукції, що закуповується.

Реагування на порушення стійкості і підтримання ефективного балансу в системі закупівельної логістики залежить від

надійності системи, якій відповідає певний рівень ризиків. Загальний результат визначається здатністю елементів ефективно взаємодіяти і адаптуватися.

Управління ризиками закупівель є найважливішою функцією сучасної транспортної компанії, орієнтованої на електронні системи обробки даних і інтегровану логістику. Управління ризиками повинно охоплювати не тільки самі бізнес-процеси закупівель та пов'язані з ними результати, а й процедури, що складаються на різних ієрархічних рівнях (системні чинники).

Управління ризиками закупівельної логістики розуміється як економічний механізм процесу регулювання і прийняття рішень щодо оптимального розподілу витрат на закупівлі продукції, зниження ризиків поставок в умовах обмеженості ресурсів. Цей механізм забезпечує такий рівень безпеки ієрархічних рівнів, бізнес-процесів і результатів закупівельної логістики, який можна досягти тільки в існуючих умовах функціонування системи.

УДК 658.8

ROLA KOLEI W PROMOCJI TURYSTYKI

*Melnyk A. V., student, Specjalnosc
Zarzadzanie zasobami ludzkimi, Wyzsza
Szkoła Humanitas (WSH), Polska,
m.Sosnowiec*

Wkład turystyki dla rozwoju społeczno-gospodarczeje i jego konsekwencji dla gospodarki światowej, zwłaszcza w obecnym kontekście globalizacji i internacjonalizacji, jest niezaprzeczalna i dość wysokie. Ten fakt zauważyli w swoich pismach wielu krajowych i zagranicznych naukowców, który zainteresowany zagadnień i problem, jak wewnętrzny i turystyki międzynarodowej wzrosła w ostatnich latach.

Turystyka to branża, która charakteryzuje się skomplikowany i obejmuje szereg powiązanych ze sobą działań. Poziom rozwoju turystyki zależy od infrastruktury turystycznej. Jej głównym i najważniejszym elementem wykonuje usługi transportowe: dostęp do

obszarów i atrakcji turystycznych, prędkość przepływu turystów jest określana na rozwój sieci transportowej.

Szybki rozwój turystyki międzynarodowej, które zaobserwowano pod koniec XX wieku, ze względu na intensywny rozwój transportu lotniczego, co przyczyniło się do wzrostu liczby i zakresu ruchu [1, s. 2]. Dla rozwoju turystyki krajowej ma większą wartość infrastruktury transportu lądowego, wśród których szczególne miejsce ważne, w szczególności na Ukrainie, to trwa kolejowy transport. Należy zauważyć, że turystyka kolejowa jest jeszcze oddzielny obszar w branży turystycznej.

W naszym kraju, turystyka kolejowa zaczęła się rozwijać w Związku Radzieckim, ale z jej rozpadu, był niemal utracone. Jednakże, pozostaje wiele doświadczeń, które jest tak dalece, jak to możliwe.

Od około 2008 roku kolej turystyki stanu na Ukrainie charakteryzował pewnego przebudzenia. Tak, co roku rośnie liczba miejsc, przeznaczone do zastosowań grupowych. W celu rozwoju turystyki w grudniu 2010 roku zostały wprowadzone grafikowe połączeń kolejowych do Worochta z Kijowa, Doniecka i Dniepropietrowska. Kolejna zima została wprowadzona grafikowy wiadomość pociągu Charków - Worochta, ale jego populacja nie spełnia oczekiwań [2, s. 209].

W 2010 roku z kolei Ukrainy pracował 81 Travel Company. W ich zastosowania pływali pociągi turystyczne zamówił specjalne trasy przeznaczenia. Jednak już w 2011 roku we współpracy udało się przyciągnąć tylko jedno biuro podróży - "Gamalia", specjalizuje się w organizowaniu wycieczek dla dzieci. Począwszy od roku 2013 do dnia dzisiejszego zorganizowanej współpracy z biurami podróży nie obsługują linie kolejowe, ich działania skupiają się na realizacji grupy ad hoc aplikacji (głównie tej grupy dzieci w czasie wakacji).

W następnych latach jako wersje próbne wprowadziła szereg szlaków turystycznych, choć potencjał krajowego transportu szynowego umożliwia corocznie nauczyć się kilku nowych tras i przyciągnąć dodatkowych przepływów turystów, w tym z zagranicy.

Rozwój turystyki kolejowej powinny być oparte na wynikach badań rynkowych. Ze względu na brak programu i finansowania marketerów kolejowym sektorze pasażerskiego

teraz można zwiedzać tylko kilka pytań związanych z organizacją tras turystycznych: Turysty podczas aktywnej latami intensywność wycieczki z przewodnikiem, najbardziej popularnych szlaków turystycznych i miejsc, popularność różnych rodzajów turystyki, zainteresowanie do zabytków, obiektów turystyki kolejowej. Aby odpowiedzieć na to marketerom pytanie sektora pasażerskiego od 2009 zorganizowano szereg badań marketingowych rocznie na ten temat: w przeddzień zimowych i letnich sezonów - określenie zapotrzebowania na poszczególne trasy podróży i na końcu zimowych i letnich sezonów - zidentyfikować najbardziej popularnych miejsc rekreacji, szlaków turystycznych i rekreacji. Wyniki tych badań stanowią podstawę do celów szlaków turystycznych w nadchodzących sezonach rekreacji publicznej, a także do wprowadzenia nowych tras pływających wagony do przewozu samochodów do celów turystycznych.

Tak więc, w celu określenia potrzeb w organizacji tras turystycznych pociągów pasażerskich na terytorium Ukrainy w sezonie letnim 2015, w miesiącu marcu przeprowadzono obszerne badanie z randomizacją, z udziałem 6457 respondentów (z wyłączeniem terytoriów okupowanych). Wyniki tego badania różniły się od poprzednich, w szczególności fakt, że wśród możliwych form uczestników badania rekreacji stał znacznie bardziej prawdopodobne, że wola wakacje z rodziną (19%), a resztę w placówkach służby zdrowia Ukrainy (18%). Wyniki pokazały, że oczekuje się, że popyt na wyjazdach turystycznych w kraju mniejsza niż przed rokiem 2014, choć może to być pewne ożywienie w porównaniu do poprzedniego lata. Ten ostatni jest ze względu na fakt, że latem ubiegłego roku, populacja nie była gotowa do zmian politycznych, co jest ze względu na pobyt w tradycyjnych miejscach stało się niemożliwe. Przez cały rok, przenosząc swój popyt oraz bieżącego sezonu letniego, większość ludności miał czas zastanowić się nad odpowiednimi miejsc.

W październiku 2015 roku przeprowadzono badania rynku na wyniki w sezonie letnim; wzięło w nim udział 8118 respondentów. Charakterystyka respondentów, podobnie jak w poprzednich podobnych badań, pozostaje fakt, że wszystkie regiony i miejsca rekreacji na Ukrainie turystów dostać się głównie koleją (62%), jednak znaczna konkurencja jest od

osób fizycznych (18%) i samochodowych (16,5 %) transport. Znacznie więcej niż oczekiwano, badani woleli odpocząć z rodziną, przyjaciółmi (18%), w ich własnych ogrodach (16%), a reszta za granicą, a wręcz przeciwnie, zmniejszyła się popularność (8% w porównaniu z 10% w poprzednim sezonie letnim). Końcowe wyniki badania wykazały dalszy spadek aktywności turystów, która rozpoczęła się w roku 2014. Wśród rozrywek dalszy spadek zainteresowania turystyką sportowych i wycieczek na dzień wolny, który można wyjaśnić, w uzupełnieniu do niekorzystnej sytuacji społeczno-ekonomicznej, braku ciekawych propozycji i programów rekreacyjnych przez agencje turystyczne.

Podobne badania przeprowadzono przed rozpoczęciem sezonu zimowego 2015-2016 gg. Żadne z badań nie wykazało trasy, które wymagają wprowadzenia pociągiem turystycznym. Jednakże, jeśli w 2014 roku liczba ludności w tym kraju nie zostały jeszcze dostosowane, gdzie wysłać zapotrzebowanie zamiast Krymie, a następnie w 2015 roku wyraźnie przejawia się rosnącym zainteresowaniem w Odessie i centralnych regionach kraju; przepływ turystów na wybrzeżu Morza Azowskiego oraz w Karpatach prawie nie uległa zmianie i obiecuje pozostać mniej więcej na tym samym poziomie w kolejnym sezonie letnim. Badania wykazały, że reorientacja popytu będzie jeszcze przez kilka sezonów, ze względu na szereg czynników obiektywnych, a zmiany te muszą być systematycznie monitorowane.

Wnioski. Koleje historycznie aktywnie uczestniczy w rozwoju turystyki. Ponadto, sama kolej może służyć turystyce, proponując wprowadzenie obiektów kolejowych, które mają historyczne, walory architektoniczne i może służyć jako miejsca rozrywki (na przykład koleje dzieci), rekreacji (np Podróż koleją autobus, kolejka wąskotorowa). Ponadto kolej ma tę zaletę, że może zaferować turystom, oprócz głównego - Transport - (. Te same wagony w nocy, długie salonów, hoteli i usług kompleksów stacji centra i inne); rekreacji i czasowego pobytu. Oznacza to, że kolej może zapewnić najbardziej kompletnego produktu turystycznego na rynku turystycznym. Jednak z tego punktu widzenia, transportu kolejowego nie zostały jeszcze przekazane krajowym rynku turystycznym.

Obecny stan turystyki kolejowej wymaga planowanego rozwoju. Należy pamiętać, że jego

rola i miejsce w przyszłości rynku turystycznego powinny znacząco różnić się od pozycji, jakie zajmuje w tej chwili. Oznacza to, że turystyka kolejowa wymaga repozycjonowanie i we wszystkich możliwych aspektach - gospodarczych, przemysłowych, technologicznych, społecznych i kulturalnych. To daje mu szansę na objęcie pozycji lidera w wielu innych rodzajów turystyki.

Lista źródeł wykorzystywanych:

1. Темник І. О. Умови та чинники розвитку міжнародного туризму / І. О. Темник. // Ефективна економіка. - 2011. - № 3. – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_3_23.
2. Мельник Т., Христофор О. Розвиток залізничного туризму на залізничному транспорті // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». Випуск 17. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 208-215.

УДК 658.8

ОСОБЛИВОСТІ ТА ОСНОВНІ НАПРЯМКИ МАРКЕТИНГОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

*Мельник Т.С., к.е.н. (Департамент
пасажирських перевезень далекого
сполучення Публічного акціонерного
товариства «Українська залізниця»)*

Сучасному етапі розвитку залізничної галузі України намітився ряд невирішених системних проблем, які полягають переважно у відсутності необхідного комплексного інструментарію управління розвитком галузі в складних фінансово-економічних та соціально-політичних умовах. Тому розробка нових, адаптивних, переважно маркетингових механізмів розвитку залізничної галузі, а також застосування маркетингового підходу при дослідженні проблем розвитку транспортного ринку та його інфраструктури, формуванні стратегічних програм розвитку галузі в цілому та її пасажирського сектору,

зокрема, які обумовлюють ступінь адаптованості залізничного комплексу до змін навколишнього середовища та характер його реагування на соціально-економічні вимоги стає надзвичайно актуальною.

Маркетинговий підхід до управління транспортним підприємством (корпорацією), як і будь-яким іншим суб'єктом господарювання, базується на системі маркетингових досліджень, які повинні охоплювати всю транспортну послугу і сервісний процес. Далі зупинимось на секторі пасажирських залізничних перевезень, який характеризується більш складними умовами діяльності, ніж сектор вантажних перевезень.

Теоретичні основи маркетингових досліджень ґрунтовно розглянуті у працях таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як Голубков Є.П., Малхотра Н.К., Черчилль Г.А., Ф.Котлер, Старостіна А.О., Федорченко А.В., Зозульов О.В., Солнцев С.О., Войчак А.В., Ілляшенко С.М., Гаркавенко С.С. та ін. Однак ринок послуг значно відрізняється від товарного ринку, а транспортна послуга має цілу низку відмінностей від інших послуг. На цих відмінностях необхідно будувати методологію маркетингових досліджень транспортного ринку, його суб'єктів та об'єктів.

Під маркетинговим дослідженням розуміють систематичний збір, відображення та аналіз даних по різних аспектах маркетингової діяльності. Тобто маркетингові дослідження – це функція, яка через інформацію зв'язує маркетологів з ринками, споживачами, конкурентами та іншими елементами зовнішнього середовища маркетингу, оскільки підприємству потрібно мати інформацію про всі елементи його зовнішнього оточення.

Крім вирішення інших завдань, маркетингове дослідження повинне виявити спроможність підприємства підготувати і здійснити ті заходи, які визнані доцільними під час аналізу стану цільового ринку. Ця частина досліджень досить глобальна за охопленням проблем і найменш методично забезпечена.

В контексті піднятих питань слід відмітити, що поняття «маркетингові дослідження» значно ширше, ніж поняття «дослідження ринку», не дивлячись на те, що дослідження ринку у багатьох визначає

ключові аспекти маркетингової діяльності в цілому: необхідність при організації маркетингової діяльності відштовхуватись від потреб ринку, споживачів, а не від пропонованої продукції, визначає логіку проведення маркетингових досліджень.

Всі маркетингові дослідження здійснюються у двох розрізах: оцінка тих чи інших маркетингових параметрів на поточний момент часу та отримання їх прогностичних значень. Прогнозні оцінки, як правило, використовуються для визначення цілей і стратегій розвитку як підприємства в цілому, так і його маркетингової діяльності.

На вітчизняному залізничному пасажирському транспорті із самого початку створення маркетингових підрозділів активно застосовуються маркетингові дослідження, які охоплюють різні аспекти маркетингової діяльності. При цьому маркетинг залізничних пасажирських перевезень являє собою систему управління, спрямовану на максимально повне та ефективне задоволення транспортних потреб населення. Він включає у себе: аналіз стану і динаміки споживчого попиту на ринку транспортних послуг для населення; виявлення і дослідження споживчих потреб; дослідження зовнішнього середовища; оцінку рівня конкуренції на транспортному ринку; визначення місткості ринку транспортних послуг для населення і ринкової частки (в тому числі відносної) залізничного транспорту; проведення сегментації ринку; виявлення існуючих та перспективних сегментів ринку; дослідження пасажиропотоків і виявлення напружених сполучень з незадоволеним попитом; розробку і просування на ринку нових сервісних послуг для пасажирів; тарифно-цінову політику для транспортної і сервісних послуг; інформаційно-рекламну підтримку і супровід пасажирів; дослідження детермінантів споживчої цінності транспортної послуги; методи стимулювання попиту на транспортні і сервісні послуги для пасажирів.

Результатом цієї роботи є прийняття обґрунтованих управлінських рішень, які дозволяють утримувати наявних пасажирів і залучати нових за рахунок створених (посилених) конкурентних переваг і надання населенню послуг бажаного рівня якості. Очевидно, що отримання такого результату

було би неможливим без маркетингових досліджень, які лежать в основі всієї маркетингової діяльності у сфері пасажирських перевезень.

Маркетингові дослідження пасажирських перевезень передбачають систематичний аналіз ринку транспортних послуг для населення і зовнішнього середовища для вирішення тактичних і стратегічних завдань управління пасажирським комплексом залізничного транспорту. Система маркетингових досліджень ринку послуг відрізняється від системи досліджень ринку товарів та є набагато складнішою: маркетинг послуг містить більшу кількість елементів, ніж маркетинг товару, тому й обсяг вхідної інформації, необхідної для здійснення маркетингової діяльності, суттєво розширюється. Принциповою особливістю спрямованості маркетингових досліджень пасажирських перевезень виступає те, що попит населення на транспортні послуги є вторинною потребою, яка слугує для задоволення потреб первинного характеру (робота, навчання, відпочинок, відвідування родичів та ін.). Тому при дослідженні ринку транспортних послуг доводиться враховувати зміни первинних потреб та фактори, які впливають на них.

До основних напрямів проведення маркетингових досліджень науковці, як правило, відносять:

- аналіз макросередовища;
- аналіз власне ринку підприємства;
- аналіз структури ринку (конкуренти, посередники, постачальники та ін.);
- дослідження продукту (товару, послуги);
- аналіз цін;
- дослідження методів і каналів збуту (розподілу, реалізації);
- дослідження способів просування продукції на ринку;
- вивчення споживачів.

Враховуючи специфіку транспортної послуги, вважаємо за необхідне розширити коло маркетингових досліджень такими напрямками:

- дослідження внутрішнього середовища підприємства – для оцінки можливостей підприємства розробити і

реалізувати заходи, що визнані доцільними в ході аналізу стану цільового ринку;

- дослідження «розривів (розломів) обслуговування» між очікуваннями споживачів та їх сприйняттям реальних послуг – для виявлення причин задоволеності / незадоволеності користувачів послуг;
- дослідження незадоволеного попиту – для утримання наявних клієнтів і недопущення їх переходу на інші види транспорту.

Висновок. В теперішній час значно посилились такі тенденції, як перехід від споживчих потреб до споживчих пріоритетів і запитів, перехід від цінової конкуренції до нецінової конкуренції та інші. Все це обумовлює необхідність отримання більш адекватної та широкої маркетингової інформації, відповідного інформаційного забезпечення. Актуальну та адекватну інформацію можуть дати тільки маркетингові дослідження, які відповідають усім принципам наукових досліджень.

УДК 005.95

ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ УПРАВЛІНСЬКИХ КАДРІВ ЯК ЗАПОРУКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

*Обиденнова Т.С., к.е.н.,ст.викладач
(УПА)*

Орієнтація економіки на ринкові відносини докорінно міняє підходи до рішення багатьох економічних проблем й, насамперед тих, які пов'язані з людиною. Тому зрозуміла та увага, що приділяється концепції керування, у центрі якої перебуває людина. Відповідно до неї всі системи керування націлені на більш повне використання здатностей працівника, що є основою ефективної діяльності підприємства. У ході здійснюваної радикальної реформи економічних відносин виникла необхідність привести у відповідність сучасними вимогами організацію підвищення кваліфікації кадрів управління.

Підвищення кваліфікації – це навчання після отримання освіти, направлене на послідовну підтримку та вдосконалення професійних та економічних знань та навиків.

Існують такі форми підвищення кваліфікації:

- Внутрішня (у рамках організації, на робочому місці чи за його межами) та зовнішня (у навчальних закладах, спеціальних центрах).

- Організаційна та неорганізаційна (самонавчання).

- Професійна чи проблемно-орієнтована, що направлена на відпрацювання необхідної організації поведінки.

- Побудована на стандартних чи спеціальних (загальних, конкретних) програмах.

Основні напрями підвищення кваліфікації: забезпечення ефективного виконання нових завдань; підвищення гнучкості управління і здатності до інновацій; підготовка до просування на посаді чи горизонтальному переміщенню; адаптація до нової техніки; вивчення нових форм організації і стимулювання праці. Сучасні програми по підвищенню кваліфікації мають за мету навчити управлінця самостійно мислити, вирішувати комплексні питання, застосувати підприємницький підхід до вирішення питань, до справи, працювати в команді. Вони дають знання, що виходять за рамки посади та викликають бажання вчитися надалі.

Підвищення кваліфікації управлінських кадрів повинно сполучити проблемні лекції з акцентуванням уваги на проблемах, висунутих економічною реформою, з навчанням практичним прийомом дії керівника і фахівця в умовах ринкової економіки, виробляючи в них нові методи, нові підходи до практичної діяльності. Для цієї мети широко використовуються активні методи навчання: ділові ігри; аналіз конкретних ситуацій; виїзні заняття на передових підприємствах галузі; обговорення проектів й ін.

Також для ефективності підвищення кваліфікації управлінських кадрів при невеликому витраченні часу на підприємствах необхідно застосувати короткострокове підвищення кваліфікації. Форми короткострокового підвищення кваліфікації

управлінського персоналу наведено на рис. 1.

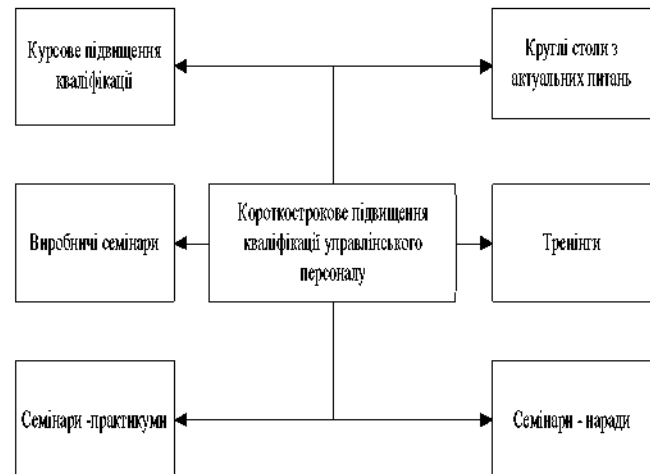


Рис. 1 Форми короткострокового підвищення кваліфікації управлінського персоналу

Короткострокове підвищення кваліфікації здійснюється з метою поглибленого вивчення певного напрямку виробничої діяльності, значних змін у нормативно-правовій базі, що регулює його діяльність. Короткострокове підвищення кваліфікації персоналу устанавлюється підприємством в залежності від виробничої потреби, взагалі бажано щоб періодичність була не рідше одного разу на рік.

Навчання керівників повинне здійснюватися як безупинний процес протягом усього періоду їхньої роботи. Кожен управлінець визначену частину часу протягом дня, тижня, місяця і року повинен присвячувати підвищенню кваліфікації, оволодінню сучасними досягненнями науки, техніки, культури і передового досвіду. Саме такі напрямки підвищення кваліфікації управлінських кадрів сприятимуть продукуванню ефективних управлінських рішень і, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

УДК 33.658.:336

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ

*Позднякова Л.О. д.е.н., професор,
Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Необхідність теоретичного обґрунтування та методичного забезпечення достовірного оцінювання, а на його основі – регулювання і досягнення необхідного рівня інвестиційної привабливості залізничного транспорту зумовили актуальність і вибір теми, визначили мету та завдання дослідження. Метою дослідження є розробка теоретичних положень та методичних рекомендацій щодо оцінювання та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту. Здатність суб'єкта господарювання в повному обсязі залучити необхідні для розвитку інвестиції є визначальною складовою його успіху в умовах динамічного середовища. Для вітчизняних господарюючих суб'єктів вирішення проблеми інвестиційної привабливості ускладнюється наслідками невдалих реструктуризаційних процесів, які зараз відбуваються на залізничному транспорті України, недостатньо сприятливим сучасним інвестиційним кліматом в країні, диспропорціями в підготовленості до ефективного використання капіталовкладень.

Основним засобом поживлення інвестиційної діяльності в країні й активізації конкурентної боротьби за капітальні ресурси є забезпечення необхідного рівня інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, а умовою оптимального використання отриманих інвестицій є тісна інтеграція таких суб'єктів з метою створення єдиних цілісних організацій у вигляді структур на підприємствах залізничного транспорту. Вагомий науковий внесок у висвітлення теоретичних та прикладних аспектів формування інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, розроблення методології ефективної реалізації на них інвестиційних проектів (програм), формування інвестиційного портфеля з привабливих цінних паперів підприємств зробили вітчизняні та зарубіжні науковці. Незважаючи на значні досягнення в теорії й

практиці управління інвестиційною привабливістю суб'єктів господарювання, є низка проблем, які залишаються предметом дискусій і обговорень вчених-економістів. Зокрема, мова йде про застосування комплексного підходу до оцінювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту та забезпечення необхідного її рівня.

Такий підхід повинен враховувати не тільки результати діяльності залізничного транспорту за кожною їхньою функціональною сферою, але й вплив на результат оцінювання інвестиційної привабливості цих структур їх регіонального (територіального) розміщення та галузевої приналежності. Малодослідженими залишаються інші питання забезпечення та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту: проведення систематичного моніторингу такої привабливості, обґрунтування стратегій розвитку цих структур, розроблення методів управління ризиками інвестування. В роботі обґрунтовано, що під інвестиційною привабливістю залізничного транспорту слід розуміти відносну характеристику цієї структури, яка базується на порівнянні значень показників оцінювання її інвестиційної привабливості з базовими значеннями.

Привабливість залізничного транспорту для інвесторів не може бути досягнута лише завдяки факторам її внутрішнього стану, оскільки її територіальна приналежність, а саме сприятливість інвестиційного клімату держави, регіону тощо також впливають на рух і спрямування капіталу. Так, тенденція до покращання інвестиційного клімату в Україні, яка спостерігається у притоку прямих вітчизняних та іноземних інвестицій.

У результаті проведених досліджень обґрунтовано оптимальний набір складових оцінки інвестиційної привабливості залізничного транспорту, який враховує глобалізаційні тенденції в сучасній економіці та динамічність світових економічних процесів, та дозволяє не тільки комплексно охарактеризувати результати діяльності виробничо-господарської структури за кожною функціональною сферою та визначити перспективи реалізації на базі цієї структури певних інвестиційних проектів, але й врахувати вплив на інвестиційну привабливість структури її галузевої приналежності та територіального

розміщення. Оптимізація складу груп показників для визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту залежить від вимог суб'єкта інвестування. Умовами реалізації оптимальної оцінки такої привабливості є взаємо вигідність умов капіталовкладень як для залізничного транспорту, так і для інвестора.

УДК 658.009.12

ЕФЕКТИВНІСТЬ КОНТРОЛІНГОВИХ МЕХАНІЗМІВ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Прохорова В.В., д.е.н., професор (УПА)

Сьогодення вимагає від підприємств необхідність мати здатність до перетворень для ефективної їх роботи, тому основне направлення переміщається з задач контрольного характеру на задачі аналізу, оцінки, розробки стратегії розвитку та моделювання господарської діяльності.

Як показує світова практика, сучасні умови управління підприємствами вимагають від менеджерів ефективного вирішення проблем, що виникають під впливом зовнішніх та внутрішніх факторів. Для вирішення таких проблем необхідно використовувати підходи в управлінні, що включали б модифікацію інформаційної та організаційної структури підприємства з метою формування та впровадження управлінських рішень щодо швидкого реагування на зміни, які відбуваються в суспільстві.

Саме використання міжфункціонального напрямку управлінської діяльності, як контролінгу дозволяє враховувати максимум зовнішніх та внутрішніх факторів і запропонувати рішення для досягнення тактичних і стратегічних завдань.

У працях вітчизняних вчених, зокрема, О.В. Ареф'євої, О.Ф. Балацького, І.К. Бистрякова, О.О. Веклич, С.Л. Виноградова, Б.М. Данилишина, В.Л. Диканя, О.А.Новикова, Т.В. Сухорукова, О.О.Терещенко, Р.А. Фатхудинова, В.І. Чобіток та інших, достатньо ґрунтовно досліджені

теоретичні питання, пов'язані із загальними процесами впровадження системи контролінгу на підприємствах. Але типової системи вирішення поставлених завдань і порядків розрахунку поки не існує, звідси витікає необхідність розробки системи впровадження контролінгу на підприємстві. Аналіз публікацій в області контролінгу і управлінського обліку дозволяє лише вивчити принципи і інструменти контролінгу, суть предмету контролінгу.

Виникає необхідність розробки підходу до планування і бюджетування впровадження системи контролінгу, врахування витратних і оціночних показників діяльності підприємства, побудова системи обліку витрат та інше.

Контролінг – поняття досить складне. У останньому німецькому виданні «Лексикону економіки підприємства» він визначений як концепція інформації і управління. Якнайповніше система контролінгу як система управління вперше була описана і застосована в США. Звідси семантичне значення терміну «контролінг» (від англ. *to control* – управляти).

Основними засобами ефективного функціонування підприємства є впровадження системи контролінгових механізмів в його діяльність. Необхідність системної інтеграції і координації різних аспектів управління на підприємстві є однією з головних мотивів впровадження концепції контролінгу.

У даний час існує необхідність впровадження системи контролінгових механізмів на багатьох вітчизняних підприємствах, тому, що зберігаються проблеми в системі управління, а саме: недостатній обсяг необхідної інформації для ухвалення управлінських рішень; неефективне планування виробництва та використання трудового потенціалу; складнощі з розділенням змінних і постійних витрат; відсутність контролю за досягненням цілей підприємства; низький рівень аналізу досягнення цілей; отримання прибутку часто є єдиною метою підприємства; відсутність стратегії розвитку підприємства.

Отже, в процесі моделювання рішень в рамках управління підприємством, важливим є застосування саме контролінгових механізмів, тому, що система контролінгу формує у менеджерів нового покоління сучасних підприємств бачення щодо прийняття ефективних управлінських рішень,

орієнтованих на визначенні, прогнозуванні та корегуванні стратегічного розвитку підприємства в сучасних умовах господарювання.

УДК 656.01:364.122.8

РЕАЛІЇ ТА МАЙБУТНЄ ЗЕЛЕНОЇ ЛОГІСТИКИ

Савченко Л.В., к.т.н., доцент (НАУ)

У 1987 році Комісія з навколишнього середовища та розвитку дала поняття та визначення стійкого розвитку як такого, що задовольняє потреби сучасності, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби.

Екологічна політика держави розвивається у трьох напрямках – регулюючому (заборони, дозволи, стандарти), фінансовому (доходи за покращення стану) та освітньому (екологічна звітність, аудит, маркування). Усі ці три напрямки мають сприяти мотивованості компанії до збільшення екологізованості своєї політики та до звернення уваги населення до екологічних аспектів учасників ринку. Поширення знань населення призведе до збільшення лояльності та прихильності клієнтів до компаній, що приділяють більше уваги екологічним та соціальним аспектам у своїй діяльності.

Ідеї стійкого розвитку знайшли своє відображення і у сучасному розумінні логістики.

Основні напрямки логістики були поштовхом до економічного розвитку більше ніж 50 років тому. З тих пір логістика почала розглядатися в якості ключового критерія ефективності бізнесу, окремої професії та важливим полем для досліджень. Тим не менш, у цей період логістика була цікавою суто з комерційних міркувань. Постійний тиск від суспільності та регулюючих органів грає важливу роль у прийнятті рішення щодо екологічного підходу у функціонуванні компанії. Проте, забезпечення стійких процесів та технологій часто призводить до збільшення собіватості продукції, і, відповідно, збільшення відпускної ціни. Мінімальні витрати, що є одним з найважливіших постулатів логістики,

завжди виражалися лише у грошовому еквіваленті. Зворотним боком було те, що усі ці роки соціальні та екологічні витрати, що є ключовими компонентами логістики на ряду з економічними, були проігноровані. У розрізі стійкого розвитку слід шукати шляхи зниження впливу на зовнішні фактори та прагнути досягати балансу між економічними, соціальними та екологічними цілями.

Велика кількість визначень зеленої логістики має у собі основне значення – здійснення заходів щодо оцінки та мінімізації впливу на оточуюче середовище при здійсненні логістичної діяльності.

Нажаль, стикувати три компоненти стійкого розвитку – економічний, соціальний та екологічний – досить важко. Нажаль, на даний момент український клієнт перш за все обере економічний, тобто дешевий товар, і чудова соціальна та/або екологічна політика виробника не змінить його рішення, якщо у цього виробника вартість буде більшою. Отже, у наших умовах слід проводити величезну роботу з обмежувальних та мотивувальних заходів з боку держави для заохочення збільшення екологізованості компанії. Але це має сенс лише у разі підтримки суспільства. Населення має бути чітко проінформовано про сучасний стан довкілля, про потенціальний його стан у майбутньому, про ризики при відсутності змін у ресурсозбереженні виробничих та сервісних підприємств. Отже, для кожного кінцевого споживача екологічний аспект повинен також бути враховуваний при виборі того чи іншого продукту, сервісної компанії тощо. Нажаль, поки українське суспільство дуже слабо освідчене у екологічних питаннях. Наш політикум має дуже мало часу для приведення рівня нашої екологічної свідомості до європейського рівня. У цьому сенсі, нажаль, відставання нашої країни є надзвичайно великим.

Проте, є і позитивні зрушення. Одним з важливих екологічних заходів став прийнятий у листопаді 2015 року Закон «Про внесення змін до закону "Про Митний тариф України" щодо ввізного мита на електромобілі». Згідно цього закону, ввізне мито на електромобілі відміняється. Таким чином, реалізація норм закону створює передумови для зменшення ціни на електромобілі та збільшення їх питомої ваги на українському автомобільному ринку, що сприятиме охороні навколишнього

природного середовища, забезпеченню енергетичної незалежності України, а також значною мірою спростить доступ українського населення до новітніх розробок та технологій.

УДК 331.214

ПРИНЦИПИ СОЦІАЛЬНО-ВІДПОВІДАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

Смачило В.В., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Стрімкі зміни, якими охоплені всі сфери соціально-економічного життя України в аспекті глобалізаційних та євро інтеграційних викликів, вимагають трансформації та оновлення багатьох управлінських парадигм. Трендом сучасних концепцій управління є оцінка впливу людського фактору на всіх стадіях економічного циклу з метою нівелювання його негативності на оточуюче середовище та формування оновлених цінностей на основі толерантності та відповідальності, що і є базисом, на якому здійснюється побудова економіки в багатьох високорозвинених країнах світу. Це викликає необхідність перегляду принципів ведення бізнесу і в нашій країні шляхом переведення його на соціально-відповідальні основи. Стосується це й концептуальних основ

управління персоналом, що дозволяє говорити про соціально-відповідальне управління персоналом. Запорукою його здійснення є обґрунтування відповідних принципів, які й будуть обумовлювати вектор взаємодії керованої та керуючої систем.

Аналітичний огляд в цій царині, проведений автором, виявило цілий ряд неузгодженостей щодо розуміння принципів управління персоналом, та дозволив представити власне бачення принципів управління персоналом, об'єднавши часткові прояви в більш загальне представлення: науковості, ефективності, економічності, демократизму, централізації та децентралізації; узгодженості; ієрархічності та зворотного зв'язку; адаптації та адаптивності; системності та комплексності; плановості.

Слід підкреслити, що великий вклад в розвиток та становлення соціальної відповідальності як базису здійснення бізнес-діяльності у всьому світі, внесли міжнародні організації: ООН, ЄС та ОЕСР. Саме ООН є розробником кодексу поведінки транснаціональних компаній та Глобального договору ООН [1], а в 2010 р. на міжнародному рівні було введено в дію міжнародний стандарт ISO 26000 «Керівництво з соціальної відповідальності», який є основою для бізнес-структур та державного сектора в сфері соціальної відповідальності [2]. Саме в наведених документах репрезентовано основні принципи соціальної відповідальності (рис. 1).

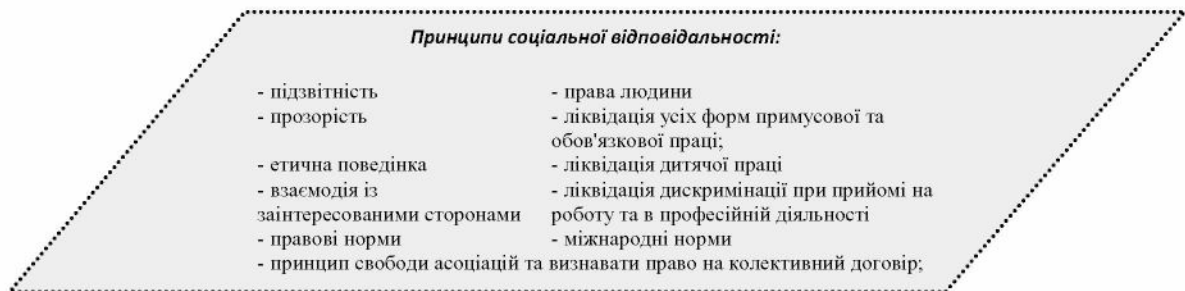


Рис. 1. Принципи соціальної відповідальності [3]

Узгодження принципів соціальної відповідальності та управління персоналом підприємства дає право сформулювати висновок, що принцип прозорості знаходить своє відображення в принципі демократизму; принцип взаємодії із заінтересованими сторонами проявляється в принципах

узгодженості, де особисті та суспільні інтереси погоджуються, та демократизму, шляхом врахування думок кожної із сторін. Принцип свободи асоціацій та визнавати право на колективний договір в деякій мірі презентовано в принципі узгодженості (передбачається наявність соціального партнерства,

обов'язковою складовою якого є колективний договір). Дотримання принципу демократизму під час управління персоналом дозволяє врахувати такі базові умови соціальної відповідальності як ліквідація усіх форм примусової та обов'язкової праці; ліквідація дитячої праці; ліквідація дискримінації при прийомі на роботу та в професійній діяльності [3].

В той же час, такий принцип соціальної відповідальності як підзвітність, що передбачає звітування перед зацікавленими сторонами, в даному випадку – працівниками підприємства, не знаходить відображення в повній мірі. Можна припустити, що принцип ієрархічності та зворотного зв'язку передбачає передачу інформації за ієрархією щодо управлінських рішень та їх виконання, але він не зобов'язує компанію звітувати за результати. Частково, в складовій принципу узгодженості щодо соціального партнерства, передбачено звітування за колективним договором.

Таким чином, необхідними до обов'язкового врахування під час управління персоналом є принципи підзвітності, етичної поведінки, прав людини та правових та міжнародних норм, доповнення якими обґрунтованого переліку принципів управління персоналом підприємства дозволяє сформулювати принципи соціально-відповідального управління персоналом.

Література

1 Глобальний договір ООН [Електронний ресурс]. Міністерство соціальної політики України/ Соціальне страхування та партнерство. – 2008. – Режим доступу: <http://www.mlsp.gov.ua/>

2 Керівництво з соціальної відповідальності ISO/DIS 26000/ Міжнародна організація стандартизації : Guidance on social responsibility. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: isotc.iso.org

3 Смачило В. В. Обґрунтування принципів управління персоналом підприємств в контексті соціальної відповідальності // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів : монографія / За заг. ред. д-ра екон. наук, проф. О. С. Іванілова. – Х. : ФОРМАНОВ А. М., Видав. дім «В справі», 2016. – с. 183-194

УДК 658.7:004

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Сторожилова У.Л., к.э.н., доцент
(УкрГУЖТ)

Современный этап развития логистики определяет два основных фактора: глобализация мировой экономики и глобальная научно-техническая и информационная революция, которые порождают новые потребности клиентов в информационно-логистических услугах и разнообразные формы их удовлетворения.

Современные логистические технологии неразрывно связаны с интенсивным информационным обменом и создают основу для решения всеобщих проблем человечества. Мировой

экономический кризис показал насколько важным является умение компаний не только сокращать не нужные затраты, но и находить новые инновационные решения для сохранения устойчивости на рынке. Компании, которые смогли правильно оценить ситуацию и вовремя перестроиться на новые схемы интеграции и координации, как внутренних логистических бизнес-процессов, так и взаимоотношений с контрагентами в цепях поставок, смогли не только удержать свои позиции, но и добиться высоких результатов в повышении конкурентоспособности рыночных позиций. Управление службой логистики компании постоянно должна быть направлено на теоретическую и практическую подготовку современного логиста в сторону знаний методов и моделей оптимизации в цепях поставок, принятия решений в условиях риска и неопределенности исходных данных, моделирование службных логистических систем, использование широкого спектра прикладных SCM – программных продуктов и информационно-компьютерных технологий.

Глобальная информационно-логистическая революция является последствием перехода на качественно новый уровень развития цивилизации всего информационного общества. В качестве последствий глобализационных процессов развития информационно-логистической цивилизации можно выделить следующие

преимущества:

- укрепление позиций свободной торговли на взаимовыгодных условиях, удовлетворяющей все стороны;

- усиление конкуренции, образование новых транснациональных компаний которые функционируют с помощью использованием передового научно-технического, технологического и квалификационного потенциала в кратчайшие сроки и при относительно меньших затратах;

- появление принципиально новых средств и технологий для информационных коммуникаций и непрерывного внедрения инноваций в мировом масштабе.

В настоящее время основная часть деловой активности сконцентрирована в Северной Америке, Европе и некоторых странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Страны в этом списке, подготовлены к неожиданно возникающим проблемам, связанными с информационно-логистической революцией. Эти государства имеют ряд преимуществ, заключающихся в развитой инфраструктуре, экономике и обществе, которые легко адаптируются к различным изменениям. Законодательство этих государств строится по принципу надежной защиты интеллектуальных прав собственности. Не смотря на то, что Япония, Сингапур, Тайвань, Южная Корея, Малайзия, Тайланд и Филиппины являются главным поставщиком высокотехнологичной продукции на мировом рынке, как утверждают специалисты, в период до 2025 года США будут оставаться лидером информационной революции.

Такие тенденции в мировом рынке требуют от информационно-логистической деятельности следующие:

- знание передовых концепций и технологий интегрированной логистики, позволяющих компаниям успешно конкурировать в динамичной среде бизнеса;

- овладение навыками и инновационными управленческими решениями по проектированию и стратегическому управлению современной логистической инфраструктурой предприятий;

- освоение принципиально новых методов аналитического исследование, экспертизы и аудита состояния и тенденции

развития логистической инфраструктуры на микро- и макроэкономическом уровне;

- создании различных моделей и методов мониторинга и анализа рынка логистического сервиса и логистической инфраструктуры в мире;

- развитие методологии и практических методов проектирования и управления системами интегрированной логистики и информационно-логистических кластеров;

- овладение международной методологией и практическими методами создания логистических центров в промышленности, торговле, в транспортном комплексе;

- знание современных систем интегрированной информационной поддержки стратегического планирования, проектирования и управления объектами логистической инфраструктуры в цепях поставок, а также навыки стратегического управления логистикой, оценка эффективности стратегии на основе сбалансированной системы показателей, механизмов логистической координации в цепях поставок.

Под воздействием логистико-информационной революции во всех странах мира будет постоянно увеличиваться доля граждан, задействованных в разработке и обслуживании информационных технологий, ориентированная на системное решение стратегических проблем создания и развития логистической инфраструктуры в контексте современной интегрированной логистики. Креативное мышление, представление о процессах решения стратегических задач проектирования, строительства и управления объектами логистической инфраструктуры как на уровне отдельной компании, так и на макроэкономическом уровне позволит логистам разрабатывать стратегические планы компании, уметь формировать бюджет компании по логистике, координировать работу функциональных подразделений по логистическим параметрам, планировать и управлять работой поставок, формировать организационную структуру службы логистики, а также выбирать информационную систему поддержки логистики.

УДК 656.2:330.322

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Токмакова І.В., д.е.н., доцент,
Дараган О.О., аспірант (УкрДУЗТ)*

У сучасних умовах підприємствам залізничного транспорту необхідний послідовний перехід до стійкого типу розвитку, що означає подолання кризових явищ і вихід на траєкторію інтенсивного типу економічного зростання. Для досягнення цієї мети потребує формування механізм управління інвестиційним процесом, адекватний змінам, з допомогою якого можна концентрувати інвестиції для вирішення найважливіших державних соціально-економічних проблем розвитку не тільки залізничного транспорту, але й регіонів. У зв'язку з цим питання формування, оцінки та використання інвестицій набувають особливої актуальності.

Сама структурна реформа на залізничному транспорті пов'язана з необхідністю підвищення інвестиційної привабливості галузі та формування джерел інвестицій, достатніх для забезпечення готовності залізничного транспорту до здійснення якісного та безперебійного перевізного процесу, а також для підвищення ефективності його роботи.

Технологічною особливістю залізничного транспорту є те, що центри формування доходів не збігаються з центрами формування витрат. Система формування та використання інвестиційних ресурсів і руху інвестиційних потоків в ході цього процесу проявляється у специфіці економічної системи залізничного транспорту. Централізація управління залізничним транспортом призводить до того, що рух інвестиційних потоків всередині залізничної системи також носить централізовано-перерозподільчий характер і диктує специфічний механізм формування та розподілу інвестиційних ресурсів.

Основними недоліками такої схеми є: недостатня фінансова прозорість фінансово-інвестиційної діяльності; обмежені можливості

залучення приватних інвестицій; дискримінаційне ставлення при розподілі інвестиційних ресурсів.

У процесі формування системи управління інвестиційною діяльністю підприємства залізничного транспорту повинні ґрунтуватися на принципах стратегічного менеджменту:

- для початку необхідно оцінити і проаналізувати ефективність інвестиційної діяльності в попередньому періоді. Аналіз проводиться шляхом оцінки внутрішніх інвестиційних можливостей підприємства і успішності її інвестиційної діяльності;

- вивчити інвестиційну сферу та інвестиційний ринок;

- визначити стратегічні цілі на основі запланованої інвестиційної діяльності;

- створити і розробити інвестиційну політику за напрямками інвестування.

Таким чином, сучасна система управління інвестиційною діяльністю має включати в себе наступні складові:

Систему планування інвестиційної діяльності.

Оперативний моніторинг реалізації інвестиційних процесів.

Систему прийняття управлінських рішень у сфері інвестиційної діяльності.

Управлінську звітність, максимально враховує інформаційні потреби менеджерів інвестиційного процесу.

Інноваційна діяльність на підприємствах залізничного транспорту повинна, перш за все, відбуватися за напрямками, які забезпечують його технічний розвиток і які в значній мірі визначають якість роботи та продуктивність праці в галузі, а саме:

- покращення структури перевезень (підвищення рівня розвитку контейнерних та комбінованих перевезень в змішаному сполученні);

- збільшення пропускної спроможності залізничної транспортної мережі шляхом її реконструкції та розвитку;

- збільшення вантажопідйомності та швидкості рухомого складу;

- удосконалення структури парку та створення нових видів та типів спеціалізованого рухомого складу;

- удосконалення потужних установок та енергетики.

Процес управління інвестиційною

діяльністю на підприємствах залізничного транспорту спирається на сукупність організаційно-економічних підходів до фінансування інвестиційних галузевих програм, одним із яких є диверсифікація джерел фінансування галузевих інвестиційних проектів. Тому подальший розвиток механізму управління інвестиційною діяльністю полягає в підвищенні рівня гнучкості та координації управлінської системи.

УДК 658.8

ДОСЛІДЖЕННЯ КЛЮЧОВИХ ФАЗ ПОВЕДІНКИ СПОЖИВАЧІВ ПОСЛУГ В ПОВЕДІНКОВІЙ ТЕОРІЇ ТА В МАРКЕТИНГУ

Христофор О.В., к.е.н., (Філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» ПАТ «Українська залізниця»)

На сьогодні напрацьовано значний інструментарій для вивчення процесів прийняття рішень споживачами, який застосовується маркетинговими підрозділами підприємств. Проте застосування цього інструментарію, як показав досвід, має різний ступінь ефективності. Іноді підприємствам вдається вгадати споживчі настрої, але досить часто маркетингові зусилля не досягають бажаної мети. Головна причина цього – недостатнє вивчення мотивів поведінки споживачів.

Поведінка споживачів – сфера досліджень, в центрі уваги якої перебувають дії споживачів. В міру розвитку напрямку досліджень у вивченні поведінки споживачів поступово змінювався предмет вивчення. Історично вивчення споживчої поведінки фокусувалось на поведінці покупця, або на тому, «чому люди купують». Аналіз споживання послуг – більш широка концептуальна схема, ніж традиційна споживча поведінка, оскільки розглядає чинники, які виникають до, в процесі та після закінчення споживання послуги. Ці чинники здебільшого чинять вплив на покупки і на задоволення, які

люди отримують в результаті споживання. Останні дослідження теоретиків і практиків зосереджують увагу на аналізі споживання, який пов'язаний не лише з тим, чому і як люди здійснюють купівлі, але і з тим, чому і як вони використовують придбані товари, або як вони себе поведуть в процесі отримання послуги, а також які дії чинять споживачі при позбавленні від придбаного товару або після отримання послуги. Саме особливості споживчої поведінки покупців послуг виступили предметом цього дослідження, результати якого можуть стати досить корисними і бути застосовані будь-яким підприємством, що надає послуги, незалежно від сфери своєї діяльності: медичні, туристичні, побутові послуги, послуги житлово-комунального господарства, послуги з перевезення, індустрія розваг тощо.

Розглянемо ключові стадії, на яких необхідно здійснювати аналіз поведінки споживачів при придбанні послуг. Умовно можна виокремити такі фази: передконтактна, контактна, постконтактна.

Передконтактна фаза – етап виникнення ідеї скористатись послугою або потреби в ній.

Даний етап є надзвичайно важливим з точки зору виробника, оскільки рішення, які приймаються споживачем, є вирішальними для його успіху. Вкрай важливим є донесення до свідомості споживача пропозиції виробника з формуванням у останнього відповідних позитивних асоціацій про майбутню корисність послуги і впевненості у правильному виборі. Мета виробника послуги – пріоритетне становище його пропозиції. При цьому слід зауважити, що рішення споживачів не завжди є абсолютно раціональними, вони приймаються під впливом суб'єктивних обставин, і задача виробника – скерувати їх у потрібне йому русло. Даний етап можна також охарактеризувати як процес конкурентного вибору – реакції потенційного споживача на пропозицію, його суб'єктивної оцінки корисності, яку він прагне отримати, і витрат, які він готовий понести. Алгоритмічна послідовність: потреба – пошук і отримання інформації – прийняття рішення.

Напрямки досліджень: виявлення причин появи потреби у послугах; аналіз зовнішніх мотиваційних чинників; оцінка здатності послуги повністю чи частково

задовольнити потребу. Джерела інформації для досліджень: споживчий досвід, інформація досвідчених користувачів; реклама у ЗМІ; соцмережах та Інтернет; робота пунктів продажу; аналіз комплексу маркетингу конкурентів.

Контактна фаза – безпосередня взаємодія конкретного виробника і користувача послуг. Як правило, маркетингові зусилля більшості підприємств сконцентровані саме на цій фазі. Контактна фаза включає дві стадії: придбання послуги та її отримання.

Придбання послуги – наслідок прийняття певного рішення клієнтом. На цій стадії потенційний споживач трансформується у клієнта. Дана стадія передуює безпосередньому отриманню послуги. При цьому важливим є момент обміну ресурсів споживача на гарантії виробника. Практично можливі ситуації, коли обмін ресурсів або оплата за послуги здійснюється до моменту їх надання (найбільш поширений варіант), в процесі надання або по закінченню. В основному це залежить від прийнятого в суспільстві порядку обміну і розрахунків, під який підлаштовуються підприємства досліджуваної сфери, та у меншій мірі – від специфіки самої послуги. Важливим є усунення психологічного бар'єру в процесі обміну, коли споживач або передбачає, або оцінює якість послуг із тими ресурсами, з якими йому доводиться розставатися, впевненості у вірному виборі. Вивчення такої реакції споживачів має впливати на організацію супутнього сервісу продаж, який може включати:

особистий, неособистий або дистанційний продаж;

достатню варіативність і простоту способів розрахунку;

цінові та нецінові варіанти заохочення.

Важливим моментом на цьому етапі є оцінка і врахування сукупних витрат споживачів в процесі розрахунків, зокрема, часу на придбання (зручність місцезнаходження, наявність черг), вартості попереднього резервування, наявності асортименту пропозиції та кваліфікована допомога у виборі.

Отримання послуги – власне безпосередня процедура надання послуг їх виробником. Можливі варіанти відмінності у часі між оплатою та отриманням послуги. Якщо така ситуація має місце, слід звернути

увагу на час прибуття клієнта до місця надання послуги, його поведінку при очікуванні, простоту і зручність орієнтації і місця надання послуги, наявність інформаційних табло та інформування клієнтів, ступінь інформування про послуги, їх асортимент і специфіку, простоту отримання необхідної інформації до отримання послуги. Зрозумілість процедури початкового входження клієнта в процес отримання послуги, зняття психологічних та інших бар'єрів, поведінка споживача в процесі отримання послуги, реакція на дії і побажання споживача в процесі надання послуги з боку персоналу підприємства, пропозиція додаткових індивідуальних особливих елементів і зручностей. Завершальна фаза отримання бажаного результату від послуги, корисності місця, часу, співставлення прямих і непрямих витрат з результатом – емоційно-психологічне задоволення.

Постконтактна фаза – передбачає дослідження споживачів, які скористались запропонованою послугою і набули певного досвіду. Визначення позитивного, нейтрального чи негативного відношення. З'ясування причин та суб'єктивних обставин нейтрального та негативного ставлення. Обставини та умови повторного користування послугою, інформування нових потенційних клієнтів постійними і минулими користувачами. Формування позитивних асоціацій.

Висновок. Поведінка споживачів – ключовий елемент розуміння того, чому споживачі купують ті чи інші товари і послуги. Для досягнення успіху на ринку і збереження своїх споживачів кожен елемент маркетингового комплексу підприємства повинен приділяти дослідженню і врахуванню споживчої поведінки достатньо уваги. Докладне вивчення поведінки споживачів має передувати формуванню маркетингової концепції – процесів планування і розробки, ціноутворення, просування і поширення ідей, товарів і послуг для стимулювання обміну, оскільки лише такий підхід дозволить досягти цілей, що ставить перед собою підприємство.

Секція
«ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор І.А. Дмитрієв

УДК 625.317/2

**ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО
ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ
ПІДПРИЄМСТВА**

*Басова Д.В., ст. викладач,
Лакуста Г.Г аспірант (УкрДУЗТ)*

Структурна реформа підприємств залізничного транспорту потребує в найкоротші строки вирішення завдань по оновленню технічних засобів та підвищенню ефективності роботи галузі на основі інформатизації, впровадження нових технологій, використання нових засобів зв'язку. В таких умовах особливого значення набувають питання розробки та впровадження на підприємствах транспорту ресурсозберігаючих технологій, що дозволить вивільнити частину засобів на першочергову модернізацію транспортної техніки. Тому актуальним є розробка пропозицій які забезпечать вирішення цієї проблеми

Описання нової транспортної системи залізничного транспорту - це робота з прямого інжинірингу, що починається з формулювання цілей і образу майбутньої, створюється загальне описання процесу, що включає замовників, постачальників, а також самий процес. Далі проводиться імітаційне моделювання різних процесів. Нарешті, обрана альтернатива реалізується.

Методики, засновані на моделюванні інформаційних систем, виходять із наступної парадигми. При описанні інформаційної системи передбачається, що вона містить, два типи сутностей: деякий аналог програми (операційні сутності, що виконують деяку обробку) і дані (пасивні сутності, що беруть інформацію, доступну для пошуку, читання і заміни). Іншими словами, інформаційна система описується як деяка абстракція комп'ютера. При моделюванні (розробці) складні інформаційні системи розбиваються на складові частини, кожна з яких розглядається окремо від інших. Такий

прийом називається декомпозицією. Класичний підхід до розробки складних систем являє собою структурне проектування, при якому здійснюється алгоритмічна декомпозиція системи по методу «зверху - вниз».

Життєвий цикл розробки складної системи складається з етапів аналізу, програмування, тестування і супроводу, що виконуються послідовно. Такий метод, названий каскадним, має наступні особливості: лінійність виконання етапів життєвого циклу розробки; чіткий поділ даних і процесів їхньої обробки; використання процедурних мов програмування. Недолік - послідовне виконання етапів, що приводить до великих втрат часу, не дозволяє швидко розробляти прототипи програмної системи. Каскадний принцип не погодиться з ітеративним характером розробки програмної системи, оскільки на останніх етапах може з'ясуватися необхідність внесення змін у рішення, прийняті на попередніх етапах.

Для усунення цього недоліку запропоновано спіральний підхід. Він полягає в тому, що розробка проекту ведеться якби по спіралі, причому на кожному її витку виконуються послідовно перераховані вище етапи, на яких уточнюється проект. Цей підхід доповнює каскадний метод елементами інтерактивності. Але і для нього характерний ряд істотних недоліків: трудомісткість внесення змін; великий об'єм документації по проекту, що утруднює програмування; серйозні обмеження можливості і складання системи з готових компонентів; складність переносу на інші платформи.

У розроблювача предметної області в якості об'єктів можуть розглядатися конкретні цілі, а також абстрактні або реальні сутності. Кожен об'єкт є представником деякого класу однотипних об'єктів. Клас визначає загальні властивості для всіх його об'єктів. До таких властивостей відносяться:

- склад і структура даних, що описують атрибути класу і відповідних об'єктів;

- сукупність методів - процедур, що визначають взаємодію об'єктів цього класу з

зовнішнім середовищем.

Інкапсуляція - приховування інформації. При об'єктно-орієнтованому програмуванні передбачена можливість заборонити будь-який доступ до атрибутів об'єктів, крім як через його методи. Внутрішня структура об'єкта в цьому випадку схована від користувача, тобто об'єкти можна вважати самостійними сутностями, відділеними від зовнішнього світу. Для того щоб об'єкт зробив деяку дію, йому ззовні необхідно послати повідомлення, що ініціює виконання потрібного методу. Інкапсуляція дозволяє змінювати реалізацію будь-якого класу об'єктів без побоювання, що це викличе небажані побічні ефекти в програмній системі. Тим самим спрощується процес виправлення помилок і модифікації програм.

Спадкування - можливість створювати з класів нові класи за принципом «від загального до приватного». Спадкування дозволяє новим класам при збереженні властивостей класів-батьків додавати свої риси, що відбивають їхню індивідуальність. Спадкування дозволяє створювати ієрархії класів і є ефективним засобом внесення змін і доповнень у програмні системи.

Поліморфізм - здатність об'єктів вибирати метод на основі типів даних, застосовуваних у повідомленні. Кожен об'єкт може реагувати по-своєму на те саме повідомлення. Поліморфізм дозволяє спростити вихідні тексти програм, забезпечує їх розвиток за рахунок введення нових методів обробки.

Об'єктно-орієнтована декомпозиція полягає в представленні системи у виді сукупності класів і об'єктів предметної області. При цьому ієрархічний характер складної системи відбивається у виді ієрархії класів, а її функціонування розглядається як взаємодія об'єктів.

Життєвий цикл об'єктно-орієнтованої розробки програмних систем містить декілька етапів, але на відміну від структурного підходу в ньому немає суворої послідовності їхнього виконання. Процес носить принципово ітеративний характер, що цілком відповідає потребам розроблювачів. Після обстеження починається об'єктно-орієнтоване проектування, у ході якого деталізується представлення класів і об'єктів, отриманих на етапі аналізу. Визначаються структури даних,

методи, відношення між класами, розробляються сценарії взаємодії об'єктів. При проектуванні системи можуть вводитися нові класи й об'єкти, якщо це буде потрібно для рішення поставлених проблем. У результаті проектування повинна бути створена детальна модель системи, складена специфікація об'єктів, класів і відношень, достатня для її програмування.

Об'єктно-орієнтований підхід забезпечує швидке створення прототипів проектованої системи, поступовий розвиток яких приводить до кінцевого результату. На цьому етапі також можливо введення нових класів, зміна структур даних, додавання нових методів. При даному підході модифікація не вимагає повного перегляду проекту, торкаючись лише необхідних для цього класів й об'єктів.

Головна особливість життєвого циклу при об'єктно-орієнтованому підході полягає в тому, що немає суворої послідовності виконання окремих етапів. При розробці може з'ясуватися необхідність додаткового обстеження, програмування і наступне тестування можуть зажадати повернення до проектування. Такий метод відбиває ітеративний характер розробки додатка.

Об'єктно-орієнтовані технології не дають негайної віддачі. Ефект від їхнього застосування починає позначатися після розробки двох-трьох проектів і нагромадження повторно використовуваних компонентів, що відбивають типові проектні рішення в даній області.

Висновок. Директива звичайно ініціює зусилля по реінжинірингу яка складена в термінах високого рівня, її загальний тон повинен виражати чекання від реалізації проекту. Щоб стимулювати істотні зміни в транспортному промисловому виробництві, приділяється увага серйозним проблемам і показуються, які радикальні зміни очікуються в майбутньому.

УДК 338.47:656.2

СПЕЦИФИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Воловельська І.В., к. э.н., доцент
(УкрГУЖТ)*

Экономическая безопасность – это такое состояние хозяйственного субъекта, при котором он нейтрализует негативные внешние воздействия и достигает поставленных целей при наиболее эффективном использовании имеющегося потенциала в условиях неопределенности.

Так как каждое предприятие имеет свой уникальный потенциал и свои собственные цели, то и система его экономической безопасности также будет уникальной.

Проблема обеспечения экономической безопасности становится первоочередной задачей и для предприятий железнодорожного транспорта из-за усиливающейся нестабильности внешнего и внутреннего рынка страны.

Отрасль железнодорожного транспорта является сложной производственно-экономической и социальной системой со своей, только ей присущей территориально-производственной и функциональной структурой, а именно: она выступает и как самостоятельная отрасль национального хозяйства, и как отрасль материального производства, непосредственно участвующая в процессе создания стоимости товаров в сфере обращения.

Нами обосновано, что система экономической безопасности железнодорожного предприятия должна быть комплексной, целью данной системы должны стать минимизация или нейтрализация внутренних и внешних угроз предприятия на основе разработанного и реализуемого комплекса мероприятий экономического, правового и организационного характера с учетом особенностей и специфики развития

предприятий железнодорожного транспорта.

Выявленные особенности предприятий железнодорожного транспорта указывают нам на то обстоятельство, что при построении системы экономической безопасности необходимо рассматривать эти предприятия как совокупность факторов рыночной среды и государственных методов управления, что существенно отличает систему безопасности предприятий железнодорожного транспорта от системы безопасности любого другого предприятия.

Использование предложенной системы экономической безопасности в практической деятельности предприятий железнодорожного транспорта позволит избежать существующих угроз и воспользоваться имеющимися возможностями, что значительно снижает как временные, так и материальные затраты и значительно повысит эффективность работы предприятий.

УДК 336

ВНУТРІШНІЙ ФІНАНСОВИЙ КОНТРОЛЬ ПІДПРИЄМСТВА ТА ЙОГО РОЛЬ В УМОВАХ КРИЗИ

*Єрмоленко О.А., к.е.н., доцент,
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Під системою внутрішнього фінансового контролю розуміють всі внутрішні правила та процедури контролю, запроваджені керівництвом підприємства для досягнення поставленої мети – забезпечення стабільного і ефективного функціонування підприємства, дотримання внутрішньої господарської політики, збереження та раціонального використання активів підприємства, запобігання та викриття фальсифікацій, помилок, точність і повноту бухгалтерських записів, своєчасну підготовку фінансової інформації.

У сучасних умовах у вітчизняній економіці, спостерігається скорочення ресурсного потенціалу галузей транспорту, промисловості, будівництва і агропромислового комплексу. Скорочення інвестицій зменшує можливості поновлення

зношеного обладнання. У таких умовах забезпечити стійку господарську діяльність можливо на основі посилення внутрішнього фінансового контролю.

Внутрішній фінансовий контроль слід розглядати як спостереження процесів, що протікають в режимі реального часу, порівняння цільових результатів з досягнутими. Одним з основних напрямків такого контролю виступає спостереження факторів і процесів розвитку підприємства під час кризи.

В даному випадку розвиток підприємства характеризується як збалансований рух системи в сферах економіки, соціальної сфери і навколишнього середовища, яке здатне протистояти виникаючим кризовим сигналам мобілізуючи наявний ресурсний потенціал. Найчастіше найбільш гострі проблеми розвитку підприємства виникають на початковій стадії життєвого циклу, коли відбувається поява нових організацій. Такі організації стикаються з проблемами виживання на ринку, які виникають через фінансові труднощі, невеликі темпи обороту та збитки.

Внутрішній фінансовий контроль є важливою складовою частиною господарського механізму, який використовує найновіші знання з теорії і практики планування, обліку, контролю, інформаційних систем з метою прийняття управлінських рішень. Здійснити таку координацію різних систем, що забезпечують виконання різновидів господарювання спроможний лише структурно відокремлений підрозділ підприємства - відділ внутрішнього контролю. До сьогодні на українських підприємствах немає єдиного підходу до організації роботи відділу внутрішнього контролю.

Таким чином, в сучасних умовах ведення господарської діяльності внутрішній фінансовий контроль стає центральною ланкою управління підприємством.

УДК 331.108:339.9

ВПЛИВ НА РОЗВИТОК ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНОГО ПІДПРИЄМСТВА МИТНИХ ПРОЦЕДУР ТА ЇХ УДОСКОНАЛЕННЯ

Згардан О.С., ст. лаборант (НУ «ОЮА»)

Одним із головних аспектів ефективного розвитку експортоорієнтованих підприємств є державна підтримка. Одним з вагомих аспектів виходу підприємства на світовий ринок є митні процедури.

Напрямок роботи митних органів України є боротьба з контрафактною продукцією, запобігання неправомірному використанню прав інтелектуальної власності, а також виготовленню, зберіганню, розповсюдженню, переміщенню через митний кордон України товарів. Останній часом Державною митною службою України помітно деякі кроки для підняття ефективності цієї роботи, але цього недостатньо.

Прогалини в митному законодавстві України потребують виправлень завдяки нормативним актам, метою яких має бути якісний механізм обґрунтування місця митного оформлення товарів. В свою чергу, підприємства, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, плануючи змінити перереєстрацію в іншу адміністративно-територіальну одиницю, повинні бути уважними і врахувати можливі наслідки цього вчинку.

Серед проблем, які вимагають вирішення у цій сфері в першу чергу, були виділені: відсутність механізму оцінки наукових досліджень, пропонувані до проведення, на предмет їх актуальності, наукової новизни і практичної значимості; недостатній зв'язок наукових розробок, які здійснюються локально в рамках митної системи, з потребами Держмитслужби; відсутність механізму систематизованого впровадження результатів наукових розробок у практичну діяльність.

Постала необхідність кваліфікованого та зваженого вирішення вищезазначених проблемних питань як з урахуванням

специфіки митної діяльності, так і ґрунтуючись на наукових підходах і аспектах. Логічним кроком на шляху якісної реалізації такого підходу слід вважати утворення в митній службі органу, кваліфікація, рівень знань і професійні навички кадрового складу якого створили б можливість для забезпечення об'єктивної оцінки наукових досліджень з усіх точок зору.

Для мінімізації можливостей вчинення корупційних діянь та службових порушень, визначення їх основних причин, в тому числі можливої недосконалості технологічних схем митного контролю та митного оформлення окремих груп товарів, необхідно здійснення щоквартального аналізу актів службових розслідувань, проведених у митних органах, результати якого слід враховувати при визначенні напрямів попереджувально-профілактичної роботи.

Покращення роботи митних органів України обумовлює необхідність удосконалення практично всіх рівнів законодавчої бази, управління та підготовки кадрів, врахування європейського та міжнародного досвіду. Також, удосконалень потребують такі сфери як інституційна структура, обмін інформацією, інфраструктура, розвиток кадрових ресурсів, корупція, оперативні процедури.

Тільки після повної реалізації запропонованих заходів рівень роботи митниці підвищиться та прийде у відповідність з європейськими стандартами і нормами.

Виконання вище сказаного усуне корупцію, збільшить доходи експорторієнтованих підприємств і держави, підвищить конкурентоспроможність організацій. Також це сприятиме стимулюванню економічного зростання і залучення інвестицій в підприємницьку діяльність в Україні.

УДК 658.14

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ТА СТАНУ ЙОГО БАЛАНСУ

Зіць О.Є., аспірант (ДЕТУТ)

Оцінка ефективності господарської діяльності підприємства є необхідною умовою грамотного прийняття управлінських і підприємницьких рішень. Одним з основних джерел для аналізу ефективності роботи підприємства є бухгалтерський баланс і форми бухгалтерської звітності.

Бухгалтерська (фінансова) звітність підприємства є завершальним етапом облікового процесу. У ній відображаються підсумкові дані, що характеризують майнове і фінансове становище підприємства, результати його господарської діяльності. Аналіз даних бухгалтерської звітності дозволяє визначити справжній майновий і фінансовий стан підприємства.

Фінансовий стан підприємства – комплексне поняття, яке характеризується системою показників, що відображають наявність, розміщення і використання ресурсів, фінансову стійкість підприємства, ліквідність балансу. Звітність дозволяє визначити загальну вартість майна підприємства, вартість іммобілізованих (тобто основних та інших необоротних) коштів, вартість мобільних (оборотних) коштів, матеріальних оборотних коштів, величину власних і позикових коштів підприємства. За даними бухгалтерської звітності встановлюється надлишок чи нестача джерел коштів для формування запасів і витрат, при цьому є можливість визначити забезпеченість підприємства власними, кредитними та іншими позиковими джерелами.

Сучасними російськими та зарубіжними економістами рекомендуються до 50 показників для оцінки фінансового стану підприємств. Багато авторів пропонують характеризувати фінансовий стан підприємства платоспроможністю, прибутковістю, ефективністю використання активів і власного (акціонерного) капіталу, ліквідністю, коефіцієнтами фінансової стійкості.

Платоспроможність підприємства – здатність виконувати свої зовнішні (коротко строків і довгострокові) зобов'язання, використовуючи свої активи. Коефіцієнт платоспроможності (Кп) визначається співвідношенням:

$$Kp = \frac{\text{Власний капітал}}{\text{Загальні зобов'язання}} \times 100\%$$

Коефіцієнт вимірює фінансовий ризик, тобто ймовірність банкрутства. Високий коефіцієнт платоспроможності відображає мінімальний ризик і хороші можливості для залучення додаткових коштів зі сторони.

Ліквідність підприємства відображає його здатність вчасно сплатити майбутні борги (зобов'язання), або можливість перетворити статті активу балансу (основні та обігові кошти, включаючи цінні папери та інші активи) в гроші для оплати зобов'язань.

Коефіцієнт загальної ліквідності (Кол) визначається відношенням:

$$Kол = \frac{\text{Обігові засоби в грошах}}{\text{Короткотривалі зобов'язання}}$$

Чим вище Кол, тим вища платоспроможність організації.

Коефіцієнт покриття (Кпо) визначається відношенням:

$$Kол = \frac{\text{Всі обігові засоби}}{\text{Короткотривалі зобов'язання}}$$

Коефіцієнт показує, якою мірою короткострокова заборгованість підприємства покривається його оборотними активами. Вибір та використання тих чи інших показників диктуються цілями проведеного аналізу. Слід зазначити, що для визначення реального стану справ підприємства необхідний аналіз його балансу і основних показників не менше ніж за три роки.

УДК 338.48:379.857 – 027.511

СИСТЕМНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Ковылина М.А., аспирант (НУ «ОМА»)

Конъюнктурные факторы развития сегмента круизного рынка предопределяют систему мер, гарантирующих достижение максимального результата работы основных подсистем в пределах жизненного цикла. В этом процессе выделяет защита корпоративных интересов, ценовая политика, формы сотрудничества в сегментах приоритетного влияния, инновационный менеджмент и технико-экономический уровень лайнеров и терминалов.

В развитии круизной индустрии особо выделяется метод сосредоточения внимания инвесторов на будущих чистых денежных потоках. Однако, несмотря на устойчивость роста сегмента, в круизном судоходстве не снижается уровень рисков из-за высокой зависимости пассажиропотоков от внешних условий. Стремление к нормализации экономической эффективности инвестиционных проектов усложняет выбор альтернативных решений на основе новой провозной способности. Поэтому, несмотря на достаточно широкое освещение проблемы обоснования проектов, сохраняется потребность в развитии методов оценки и выбора решений по соотношению результатов и затрат. В структуре кластерного подхода следует учитывать воздействие синергетических факторов.

С учетом временной глубины реализации круизных услуг (ранней оплаты) возникает возможность эффективно использовать дополнительный оборотный капитал. В круизном судоходстве в ценообразовании важнейшим наряду с принципом окупаемости становится определение ценности морских путешествий для потребителей. Это, с одной стороны, поддерживает цену на круизный продукт выше условий «затраты плюс норма накоплений», а, с другой, обеспечивает расширение стратегии экономики масштаба.

Поэтому при выборе конкурентного позиционирования в региональных сегментах круизного рынка следует учитывать положение: «... основополагающие экономические факторы, ведущие к появлению барьеров вхождения, могут, таким образом, быть определены в целом как барьеры мобильности, или факторы, препятствующие смене фирмами стратегической позиции». На протяжении длительного периода происходило изменение роли круизного судоходства как внутри морской транспортной индустрии, так и относительно внешних факторов развития. Процессы трансформации в целом были направлены на повышение роли данного вида деятельности с одновременным изменением структуры оперирования.

Первичность принципа прибыльности функциональной деятельности обуславливает концентрацию внимания в системе целей на выборе метода эффективного ценообразования. В круизном судоходстве особое место принадлежит компромиссному анализу ценообразования и принципу дифференциации пассажиров по характеру влияния на использование ценовой дискриминации. Первый основан на определении взаимосвязи цены (тарифной ставки) и других характеристик рыночных благ. В круизном судоходстве четко разделяются две составляющие пассажиропотоков:

- зависящие от уровня цены;
- фактические не зависящие от характера изменения цены. Поэтому необходимо контролировать влияние этого фактора на формирование отдельных региональных пассажиропотоков.

Только на основе полноты информации о преимуществах круизного продукта формируется оценка влияния тарифной ставки на величину спроса (загрузки круизной линии или маршрута). Круизный комплекс страны должен обладать потенциалом, который обеспечивает способность выполнить целенаправленную функциональную деятельность в соответствии не только с предложением, но с основными характеристиками спроса.

При фактически ограниченной дифференциации круизного продукта формирование цен (тарифов) на новых

маршрутах может основываться на текущем уровне качества предоставления услуг, характерном для альтернативных ренджей. Именно поэтому в круизном судоходстве фактически формируется идеальная конкуренция. Только при достижении определенных отличительных преимуществ можно использовать маркетинговый подход в ценообразовании.

В системе обоснования стратегии развития круизного судоходства недостаточно использовать мировой опыт не только из-за разнообразия факторов и условий, но и с учетом того, что статистические данные в ряде случаев не отражают экономические основы и особенности возникновения вероятности риска при выборе факторов формирования инвестиционных решений.

УДК 658.8:339.165.4

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УСТОЙЧИВОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА В РЫНКЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Колгаев И.М., аспирант (НУ «ОМА»)

Устойчивое позиционирование судоходных компаний в системе рынка морской торговли зависит от технико-экономического уровня флота, эффективности менеджмента и рациональности решения проблем компетентности плавсостава. Одной из особенностей конкурентного позиционирования в любом сегменте рынка морской торговли является достижение правовой и экономической ответственности за условия и оплату труда не только судовладельца, но и компании осуществляющей менеджмент труда моряков на условиях аутсорсинга. На стадии интеграционных процессов принципиальным становится эффективное взаимоотношение труда моряков и конкурентного состояния основного капитала судовладельца или оператора.

В этом отношении круизные компании являются коммерческими

предприятиями, обеспечивающими реализацию услуг в сегменте обращения. Независимо, в каком режиме они работают: свободного предпринимательства на рынке труда, выполняя функции департамента кадров судоходной компании, или работая в режиме аутсорсинга, они должны платить нормальные налоги. Среди методологических основ устойчивого позиционирования судоходных компаний следует выделить требование полного соответствия условий работы, отдыха и численности экипажей Конвенции «О труде моряков». При этом судоходные компании в процессе оптимизации технико-экономического уровня судов могут обосновывать предложения по минимальному составу экипажей судов. Система институционального администрирования становится более конкретной и жесткой. Достаточно упомянуть, что суда должны иметь соответствующий сертификат о безопасном минимальном составе экипажа.

В этом отношении следует обратить внимание на изменение инвестиционных потоков с явно выраженными критериями дешевого труда в 80-90 – е годы двадцатого века до приоритетности минимума риска в межкризисном периоде 1999 – 2008 годов. Именно отток инвестиций и предопределяет риск дефолта (Аргентина, Россия 1998 года), Греция 2009 – 2014 гг. Особое место в этом процессе занимает фактор изменения сравнительной стоимости валют. Падание по этому поводу покупательной стоимости населения отдельных регионов существенно влияет на динамику грузопотоков и на последующее развитие провозной способности торгового флота.

О значимости сбалансированного развития транспорта страны свидетельствует реализация перспективного плана Италией, разработанного на основании специального закона, подготовленного в свое время В. Леонтьевым. При расчетах результатов инвестиционной деятельности флота учитывается следующая сущность инновационных технологий и научно-технических решений, отличающихся от действующих по параметрам:

– экономии ресурсов и нормализованного использования производственного потенциала;

– повышения провозной способности, производительности флота и терминалов, сокращения стояночного их времени вне основных работ;

– повышения надежности работы флота и терминалов, безопасности мореплавания;

– снижения загрязнения окружающей среды.

Для обоснования основных параметров инвестиционного проекта судоходной компании и последующего контроля состояния предприятия относительно изменения ситуации в сегменте операторской деятельности необходимо рассчитывать сравнительные результаты конкурентов по показателям сбалансированности. Важно опережение по темпам прироста объема и качества транспортной работы; времени формирования затрат и получения эффекта; нормативам технико-экономического уровня; социальным и экологическим стандартам и по соотношению предельных затрат и цены.

В условиях морского транспорта основной проблемой становится выбор и уточнение совокупности эмерджентных результатов, отражающих эффект синергии. При расчете как приведенных затрат, так и чистой текущей стоимости важно обратить внимание на изменчивость не только текущих затрат, но и на необходимость уточнения капитальной стоимости объекта по годам жизненного цикла. В течение длительного периода использования любых типов судов наступает не только моральный износ, но формируются ситуации неадекватности достаточно производительных судов относительно требований безопасности или функциональной устойчивости судоходной компании.

Последняя в определенной мере зависит от судостроительной базы, способной обеспечить конкурентное пополнение торгового флота. Как показали проблемные годы (2009-2015), загрузка мощностей, а, следовательно, и ценовой выигрыш заказчиков в определенной мере обуславливались валютным курсом основных судостроительных стран: Японии, Китая и Кореи. Вследствие более благоприятных соотношений корейской денежной единицы относительно доллара по сравнению с

другими, особливо с юанем, підвисилась конкурентоспособность судостроения по ценовым характеристикам.

В системе конкурентных преимуществ, как по технико-экономическому уровню торгового флота, так и в технологии операторской деятельности сформировалась надежность и техническая эффективность примерно на одинаковом уровне. Поэтому конкуренция в устойчивости позиционирования смещается в область цен и обслуживания грузопотоков.

УДК 656.821:656

ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ФОРМУВАННЯ І РЕАЛІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВІ

*Кондратюк М.В. к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Сьогодні в розвинених країнах 70-85% приросту валового внутрішнього продукту припадає на частку нових знань, що втілюються в інноваційних технологіях виробництва і управління. Це дозволяє зробити висновок про становлення суспільства, заснованого на інноваціях.

Знання втілені в інноваційний продукт, стають основним капіталом в суспільстві на постіндустріальній стадії його розвитку. Тому науковці кажуть про нову цивілізацію, що формується на інноваціях.

Посилення ролі і значення інноваційної діяльності в суспільному розвитку приводить до того, що темпи розробки і реалізації інновацій різко зростають.

Ці темпи інколи характеризують за допомогою поняття тривалості життя певного продукту, яке до 19 століття вимірювалася століттями, в 19 столітті і в першій половині 20 століття – десятиліттями, а в другій половині 20 століття – роками, а останнім часом – місяцями.

У основі інноваційної економіки лежить виробництво людського капіталу високої якості, яка забезпечує високий базовий

рівень розвитку освіти і його вдосконалення у сфері досліджень і розробок.

В Україні в ході ринкових перетворень стався перехід від державного до ринкового механізму господарювання.

У ринково-орієнтованому механізмі формування і реалізації інноваційного процесу основним критерієм оптимізації і раціоналізації інвестиційних потоків стає використання інновацій для всіх учасників інноваційного процесу.

У зв'язку з цим виникає наукова і організаційно-економічна проблема розробки механізму формування і реалізації інноваційних процесів, що є сукупністю методів, процесів управління і їх компонентів, а також науковий опис способів формування управлінських рішень для досягнення прямих і непрямих цілей інноваційної діяльності промислових підприємств.

Таким чином, механізм формування і реалізації інноваційних процесів можна визначити як систему, що складається з сукупності компонентів, які визначають порядок інноваційної діяльності в ході залучення інтелектуальної власності до господарської діяльності підприємств.

Даний механізм повинен формувати функціональне забезпечення інноваційної діяльності в його прив'язці до розробленої моделі інноваційного процесу, що реалізовується на підприємстві.

Механізм формування і реалізації інноваційних процесів на підприємстві можна представити як сукупність наступних компонентів: ринковий механізм, ресурсний механізм, фінансовий механізм, мотиваційний механізм, механізм інноваційної інфраструктури.

Всі елементи механізму формування і реалізації інноваційних процесів на підприємстві повинні діяти в певній послідовності і характеризуватися зв'язаністю і узгодженістю дій.

Таким чином, зв'язок ринку інновацій з ринком основних засобів, матеріальних ресурсів, фінансовим ринком через ринковий, ресурсний, фінансовий, мотиваційний компоненти механізму формування і реалізації інноваційних процесів на підприємстві прямо впливатиме на здатність підприємства реагувати на безперервні зміни зовнішнього середовища.

УДК 658.14/17

ФІНАНСОВА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Коренюк Л.В., к.е.н., доцент,
Юр'єва Н.О. студентка (ДНУЗТ)*

Залізнична галузь представляє собою складну виробничо-економічну систему, що поєднує в інтегрованому технологічному процесі велику кількість діючих структурних підрозділів. Ця система вимагає зваженого управління на базі єдиної стратегії розвитку, зафіксованої у розпорядженні КМУ №1555-р від 16.12.2009 р. на період до 2020р.

Метою стратегії є покращення та модернізація інфраструктури залізничних ліній, технічне переоснащення колійного господарства, масове прискорення пасажирських поїздів, підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100-120 і пасажирських – до 160 – 200 км. на годину, створити нові робочі місця на підприємствах залізничного транспорту та машинобудування, задовольнити потреби суспільства у транспортному обслуговуванні та підвищити якість надання послуг з перевезення.

На початку 2010 року державна адміністрація оголосила про новий графік руху поїздів, на період з 2010 по 2011 рр., в якому було передбачено масове прискорення пасажирських поїздів. Графік включав розклад для 364 пар поїздів, з яких 251 пара (69%) мали категорію швидких.

В 2011 році було підписано контракт між «Укрзалізницею», Південною залізницею та Hyundai Rotem про поставку в 2012 році в Україну десяти нових міжрегіональних двосистемних електропоїздів у дев'ятивагонній комплектації. Поїзди були призначені для швидкісних перевезень пасажирів у вагонах високої комфортабельності. Нові потяги принесли багато дискомфорту пасажирам. Вони не витримали українських морозів. Часто вони зупинялися не в «зручному» місці і на довгий час. Із за цього порушувався графік руху поїздів, що проводило до незапланованих витрат.

В 2012 році державна адміністрація

залізничного транспорту «Укрзалізниця» створила Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ), метою якого декларується об'єднання всіх функцій з обслуговування вантажовідправників. Створення центру за даними Укрзалізниці, спростить управління залізницями, створить для клієнта-вантажовідправника єдине вікно взаємодії, дозволивши цьому уникнути укладання договорів на навантаження, вивантаження з кожної із шести залізниць. Завдяки цьому були створені нові вакантні місця, було спрощено систему укладання договорів між клієнтами та Укрзалізницею, що значного скоротило час на оформлення документів.

За підсумками рейдів, у 2013 році було виявлено понад 20 тисяч безквиткових пасажирів. У вересні в 5 тисячах електричок та на 11 тисячах станцій, платформ, вокзалів посилено працювали групи контролерів. Щоб утруднити безбілетникам вхід на перони, залізничники встановили на станціях турнікетні системи. Починаючи з 2001 року встановлено 302 такі системи. У жовтні 2013 ними було обкладена станція Роковата Придніпровської залізниці, встановлені турнікети системи на вокзалі Сімферополя наприкінці січня цього ж року. Завдяки цьому доходи від пасажирських перевезень збільшилися але нажаль поки що вони залишаються збитковими.

Порівняно з попередніми роками показники 2014 року гірші. На це вплинула війна на території функціонування однієї з ключових залізниць країни – Донецька, запуск українського експреса виробництва, пригальмовування реформи УЗ. Обсяги вантажоперевезень поступаються показникам минулого року. Порівняно з відповідним періодом минулого року обсяги перевезень знижені на 8,3 %.

В травні 2015 року, було оголошено про дефолт. Укрзалізниця не здійснила платежі за основною сумою боргу з деякими українськими кредиторами. Це призвело до перехресного невиконання зобов'язань за деякими іншими кредитами, включаючи позики за єврооблігаціями на суму \$500 млн. зі ставкою прибутковості 9,5 %. Також Укрзалізниця стала акціонерним товариством і 100 % акцій належать Кабінету Міністрів України.

Отже, з урахуванням усіх факторів які

впливають на кількість перевезених пасажирів, пасажирські перевезення знаходяться в занепаді. Один з таких факторів є скорочення чисельності рухомого складу. На даний момент частина Придніпровської та Донецької залізниць – паралізовані. Кількість населення яка тепер подорожує країною зменшилась на 17 %.

Укрзалізниця вносить нові корективи, намагається покращити та модернізувати залізницю. Але нажаль на це потрібно багато часу, так Українські залізниці вже протягом багатьох років залишаються предметом гострої критики. Ступінь зносу рухомого складу Укрзалізниці становить 95 %, залізничний транспорт України працює на межі можливостей.

УДК 658.14:338.45

ОЦІНКА СТАНУ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПРОМИСЛОВИМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

*Корінь М.В., к.е.н., ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

Сьогодні для подолання технологічної відсталості вітчизняних промислових підприємств України необхідним є, в першу чергу, впровадження інноваційних розробок у промислове виробництво та збільшення витрат підприємств на реалізацію інноваційних процесів в галузі. Із року в рік промисловий комплекс економіки України демонструє все більш загрозливі показники, які свідчать про поглиблення інноваційної кризи в промисловості. Так, за період з 2010 по 2014 року кількість промислових підприємств, що впроваджували інновації, зменшилася на 9 підприємств та, відповідно, складала 1217 та 1208 підприємств, з яких лише 905 підприємств реалізовували інноваційну продукцію. Зменшилися і витрати промислових підприємств на інноваційну діяльність: якщо у 2010 році в цілому в промисловості на інновації витрачалося 8045,5 млн. грн, з яких на проведення внутрішніх науково-дослідних робіт – 818,5

млн. грн, то у 2014 році розмір таких витрат скоротився до 7695,9 млн. грн, що на 349,6 млн. грн. менше.

Найбільш загрозливою тенденцією даного періоду є збільшення витрат вітчизняних підприємств на проведення зовнішніх науково-дослідних робіт, що свідчить про відсутність інтересу до використання внутрішнього інтелектуального потенціалу та втілення його результатів у власну інноваційну продукцію. Сьогодні промислові підприємства, як правило, фінансують інноваційну діяльність в частині закупівлі машин, обладнання та виконання зовнішніх науково-дослідних робіт, створюючи цим же додаткове фінансове навантаження та фінансуючи економічний розвиток зовнішніх суб'єктів.

Зберігається і тенденція, за якої основним джерелом фінансування інноваційних процесів в промисловості виступають власні кошти підприємств. Їх частина протягом останніх 5 років варіюється в діапазоні від 59,4% у 2010 році до 85% - у 2014 році. Бюджетні інвестиції в інноваційну діяльність становили лише 4,5% від загального обсягу фінансування.

Поглиблення політичної та соціально-економічної кризи негативно вплинуло і на приток іноземних інвестицій для фінансування інноваційної діяльності в промисловості. Якщо у 2010 році розмір таких вкладень іноземних держав сягав рівня 2411,4 млн. грн та складав 30% від загального обсягу фінансування інноваційної діяльності в промисловості, то у 2014 році спостерігає обвальне падіння обсягу цих інвестиційних ресурсів, розмір яких становить лише 138,7 млн. грн, що складає 1,8% від загального розміру інвестування.

Така ситуація в сфері інноваційної діяльності промислового комплексу України свідчить про поглиблення кризи інноваційного процесу в галузі, що обумовлено не лише не достатнім обсягом фінансування та скороченням самих джерел інвестування, але й пов'язане з фінансовою неспроможністю вітчизняних підприємств до інвестування в науково-дослідні розробки, з недовірою іноземних інвесторів та відсутністю державної підтримки процесів інноваційного розвитку промисловості. Наслідком таких тенденцій є втрата

вітчизняними промисловими підприємствами конкурентних переваг на міжнародному ринку промислової продукції та подальше збереження технологічного розриву з розвинутими країнами світу. Саме відсутність виробництва сучасної високотехнологічної промислової продукції та технологічна відсталість виробничої бази й надалі продовжує витіснити промислові підприємства України з загальносвітового ринку промислової продукції.

УДК 658.7:338.5

КОРПОРАТИВНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ВІТРАТАМИ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Процеси інтеграції, інформатизації, глобалізації, що відбуваються на всіх ієрархічних рівнях економіки, вимагають розробки нових підходів до управління економікою як на макрорівні, так і на рівні окремих корпоративних структур. У цьому напрямку ключову роль відіграє логістичний контроль господарської діяльності, який відображає принципи, методи, функції логістичного управління господарською діяльністю та на основі врахування відомої тріади «розрахунок – вигода – споживач» забезпечує формування відповідних конкурентних переваг.

Для вітчизняних корпоративних структур основними критеріями забезпечення конкурентних переваг є наявність високотехнологічного виробництва, спроможність швидко реагувати на зміни зовнішнього середовища в реальному масштабі часу, здатність забезпечувати необхідну якість при мінімальних витратах, висока гнучкість в стратегічному та оперативному управлінні витратами. Тому використання в сучасних умовах корпоративних логістичних систем управління витратами цих структур є досить актуальним. Необхідність впровадження корпоративних логістичних систем управління витратами також обумовлено тим, що традиційні методи

внутрішньогосподарського контролю не забезпечують повноту, достатність, оперативність інформації про обсяги витрат, та, в результаті, здійснюють негативний вплив на кінцевий сукупний результат функціонування.

На відміну від внутрішнього контролю корпоративні логістичні системи управління витратами покликані створити відповідні ланцюги цінностей через весь ланцюг створення вартості та забезпечити можливість прийняття адекватних управлінських рішень. Вони є упорядкованим та безперервним процесом відслідковування, обробки, аналізу логістичної інформації для виявлення відхилень в логістичних показниках, з'ясування причин їх виникнення з одночасним коригуванням поставлених завдань.

Для забезпечення ефективного управління витратами в корпоративних структурах впровадження корпоративних логістичних систем управління витратами має відповідати таким вимогам:

- 1) адекватність цілям управління та інтеграція на різних етапах управлінського процесу;
- 2) врахування основних факторів, що впливають на функціонування логістичної системи та врахування взаємозв'язків між ними;
- 3) відображення особливостей діяльності логістичної системи, деталізація логістичних показників та всіх її елементів;
- 4) гнучкість та адаптованість до умов вирішення поставлених завдань;
- 5) ефективність, що полягає у перевищенні результатів від функціонування системи над витратами на реалізацію даної системи.

Для виконання поставлених завдань впровадження корпоративних логістичних систем управління витратами доцільно формувати за такими напрямками:

1. Диференціювання і структурування видів логістичних витрат та доходів за центрами відповідальності. В даному випадку важливим є врахування нового підходу до виділення центрів відповідальності, який передбачає функціонування в корпоративній структурі поряд з традиційними центрами витрат, доходу, прибутку, інвестицій додатково центру створення вартості.

2. Чітке розмежування між елементами логістичної системи логістичних функцій. В даному випадку корпоративна структура має розглядатися як логістична система, в якій її елементами виступають підприємства-учасники та їх підрозділи. При цьому логістичні функції мають виконуватися чітко визначеними елементами. Це дозволить посилити рівень контролю за дієвістю елементів логістичної системи, визначити найбільш масивні та значимі функції для кожного елемента, та, в результаті, оцінити допустимі витрат на їх виконання.

3. Створення повноцінного інформаційно-аналітичного забезпечення. Реалізація зазначеного напрямку передбачає розробку методів здійснення контролю, визначення обсягів контролю, обґрунтування величин, які підлягають контролю в часовому та змістовному розрізах, постановку агрегованих завдань. Формування аналітичної інформації має здійснюватися із дотриманням встановлених схем, які включають розробку архітектури інформаційної системи, стандартизацію інформаційно-логістичних ланцюгів, вибір методів обробки інформації, збір та систематизацію даних, а також враховувати результати ведення управлінського і фінансового обліків. В свою чергу, визначена корпоративною структурою система бюджетів, яка утворює інформаційне середовище для здійснення контролю, має відображати особливості формування витрат елементами та логістичною системою в цілому. Це дозволить скоротити час і витрати на контрольні функції та мінімізувати фінансові ризики.

5. Прогнозування обсягів витрат, їх ранжування та структурування строків виконання логістичних показників. В межах даного напрямку має здійснюватися прогнозна оцінка логістичних показників через інтеграцію аналітичної інформації відносно формування витрат та їх ранжування за встановленими класифікаційними ознаками. При цьому важливим є пошук аналітичних залежностей, побудова вірогідних графіків руху логістичних потоків, оцінка прогнозних обсягів витрат з точки зору їх збалансованості, пропорційності, залежності від ступеня задоволення корпоративних потреб.

Застосування корпоративних логістичних систем управління витратами

забезпечить використання механізмів логістичного управління, що створюють синергію основних управлінських функцій (організації, планування, регулювання, координації, контролю, обліку, аналізу) та відповідну ієрархію управлінського персоналу. Це дозволить відслідковувати недоліки в управлінні логістичними потоками на основі виявлення невідповідностей в їх параметрах; проводити повноцінний аналіз логістичної інфраструктури у напрямку виявлення коливань в цінах на товари, роботи, послуги та прогнозування їх змін у показниках бюджетів; забезпечити ритмічність та синхронізацію руху фінансових, матеріальних, інформаційних потоків, що зумовить оптимізацію витрат корпоративної структури; координувати рух та рівень суттєвості інформаційних потоків, що надходить до елементів логістичної системи; використовувати принципи інтегрованості логістичних підходів, які передбачають включення до процесу управління витратами корпоративної структури всіх її елементів; оптимізувати витрати корпоративної структури за рахунок створення оптимальних логістичних ланцюгів руху логістичних потоків та вибору вигідних напрямів і форм проведення аутсорсинга.

УДК 657

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПОНЯТТЯ «ВИТРАТИ»

Ломінога І.В., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Українські вчені-економісти досі сперечаються та не можуть дійти єдиної думки до визначення поняття «витрати». У науковій літературі зустрічаються терміни «витрати», «затрати», «видатки», «втррати» та деякі інші. Автори пропонують безліч визначень сутності кожного з цих понять, порівнюють їх, поділяють за сферами використання, полемізують щодо правомірності та необхідності вживання. Одні вчені вважають їх синонімами, інші зовсім різними термінами, а треті взагалі заперечують право на існування всіх, окрім

«витрати».

Незначні відмінності у тлумаченні вітчизняними та зарубіжними науковцями терміну «витрати» врешті-решт не впливають на сутність, а завжди зводяться до використання певних видів ресурсів. Тому деякі фахівці й вважають вищезазначені поняття тотожними.

Розрізняють та підкреслюють значні відмінності між термінами у першу чергу ті науковці, які вказують на існування у російській економічній літературі аналогічних понять «расходы», «затраты», «издержки» тощо.

Заперечують використання будь-яких понять окрім «витрати» вчені, які звертаються до законодавчо затверджених категорій, спираючись у першу чергу на такі нормативно-правові акти як Положення(стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», а також Податковий кодекс України.

У подальших дослідженнях потрібно конкретизувати визначення поняття «витрати», а також розглянути проблему використання іншомовних термінів, щоб сприяти розвитку української наукової термінології.

УДК 656.073.7

**ПЕРЕДУМОВИ УДОСКОНАЛЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ
ОСНОВ ВИКОРИСТАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНИМИ
ПІДПРИЄМСТВАМИ
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
КРАЇНИ ПО ВАНТАЖНИХ
ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Лучникова Т. П., ст. викладач (ДЕТУТ)

Незважаючи на значний транзитний потенціал України загальний обсяг транзиту вантажів через її територію залізничним, автомобільним, річковим та авіаційним видами транспорту протягом останніх років значно зменшився. Тож Україна останніми роками продовжує втрачати свої позиції на ринку міжнародних перевезень. Поступове

зниження обсягів транзиту через територію України пов'язано як зі зміною структури зовнішньої торгівлі основних країн - власників транзитних вантажів, так і частковою переорієнтацією їхніх товаропотоків в обхід нашої держави, зокрема через Білорусь та прибалтійські порти.

В попередніх дослідженнях нами був проведений аналіз наукових здобутків у використанні транзитного потенціалу України, який дозволив дійти висновку, що досліджуване питання є актуальним на сьогоднішній день та потребує подальших досліджень. Нами доведено, що підприємства саме залізничного транспорту відіграють важливу роль в реалізації транзитного потенціалу України.

Таким чином, низка невирішених раніше питань, які намагались вирішити науковці та практики та ряд інших причин створили всі передумови щодо необхідності удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу по вантажних перевезеннях. В рамках даного дослідження ми виділили та систематизували основні передумови, попередньо дослідивши, сутність та зміст поняття «використання транзитного потенціалу» та надавши трактування терміну «передумова».

Тож, «використання транзитного потенціалу» (у т. ч. й залізничними підприємствами) - це створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально користуватися природно-територіальними, інфраструктурними, інформаційними, трудовими та виробничо-обслуговуючими ресурсами та можливостями, з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів від цього. Згідно словника української мови «передумова» - це попередня умова існування, виникнення, діяння і т. ін. чого-небудь.

Проведений аналіз та надане нами визначення поняття «використання транзитного потенціалу» дозволили нам дійти висновку, що всі передумови удосконалення організаційно-економічних основ використання транзитного потенціалу виходять з наявних невикористаних ресурсів, можливостей та низки проблем, які виникли в

результаті невміння вчасно використати вищезгадані ресурси та можливості, адже швидке реагування на вирішення проблем є однією з вимог ринкової економіки.

Нижче наведено ключові передумови:

- природно-територіальні (полягають у наявному запасі пропускної спроможності території);

- економічні (полягають у необхідності створення виваженої тарифно-цінової політики, справляння зборів, високої вартості послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами);

- організаційні (полягають у наявній потребі розвитку міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень);

- інформаційні (полягають у недостатності інформаційного, обслуговування на шляху транзиту);

- правові (полягають у відсутності комплексу правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування);

- техніко-технологічні (полягають у необхідності приведення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів пропуску через державний кордон України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; впровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень);

- інфраструктурні (полягають у необхідності досягнення певного рівня розвитку прикордонної інфраструктури, ефективності роботи митних служб, пропускній спроможності пунктів пропуску);

- інтелектуальні (полягають у необхідності підвищення ефективності використання інтелектуального потенціалу країни, всіх її людських ресурсів).

Отже, результати проведеного дослідження, а саме виявлені передумови, можуть бути використані у подальшому вивченні розглянутої проблеми та дозволять нам виявити фактори впливу на використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу країни, дослідити особливості функціонування залізничних

підприємств на ринку транзитних вантажних перевезень, виявити умови та обґрунтувати принципи ефективного використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу України.

УДК 657.92:624.04.69

ДЕФІНІЦІЯ ЕКОНОМІЧНОГО ВЕКТОРУ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ПРОЕКТНИХ РОБІТ

*Машишина Т.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Проектування нерозривно пов'язане з будівництвом, але як окремий продукт, використовується дуже обмежено. Вартість проектування є складовою вартості будівництва, його початковим етапом і є індикатором порівняння з урахуванням видів будівництва.

Існуючий механізм визначенні вартості проектних робіт в процентному відношенні від вартості будівельно-монтажних робіт сприяє зацікавленості проектувальників використання у проекті дорогих матеріалів, будівельних машин і механізмів без обґрунтованого завищення вартості машино-часу, пояснюючи відсутність вітчизняної техніки.

Перехід до формування вартості проектних робіт в залежності від ефективності прийнятих рішень є запорукою революційного переходу у будівництві, пов'язаного із зменшенням контролю держави у галузі будівництва.

Вектор контролю держави за якістю проектів для будівель I, II і III категорії складності, згідно чинного законодавства перенесено на проектувальника. Тому логічним є збільшення в кінцевому результаті заробітної плати проектувальника за підвищення відповідальності та якості проекту та зниження вартості будівництва, що є головним для замовника.

Для проектування, як галузі, важливим є кадрове питання, тому при формуванні нормативів необхідно враховувати кваліфікацію проектувальника, що буде

виконувати за нормовану роботу. Встановлення різних кваліфікаційних вимог та вартості робіт стимулюватиме проєктувальників до підвищення професіоналізму, що в кінцевому результаті позначається на якості проєкту.

Ключем до вдосконалення формування вартості проєктних робіт є надання механізму застосування кошторисних нормативів більшої гнучкості, більшої можливості враховувати зміни, що відбуваються в суспільних умовах виробництва, у тому числі в умовах ціноутворення не тільки галузі, а економіки в цілому, можливість співставляти індивідуальні і галузеві витрати на створення кінцевої будівельної продукції на основі ефективного використання прогресивних нормативів.

Наказом Мінрегіону від 12.11.2015 № 290 прийнято Зміну № 1 ДСТУ Б Д.1.1-7:2013 «Правила визначення вартості проєктно-вишукувальних робіт та експертизи проєктної документації на будівництво», в складі якої затверджені індекси визначення кошторисної вартості проєктно-вишукувальних робіт та показники кошторисної вартості цих робіт в розрахунку на один людино-день.

Останній перегляд цих показників було здійснено 01.07.2008р. Індекс відповідно складав 7,77, а вартість 1 люд. день. -355 грн. З 01.01.2016р. індекс визначення кошторисної вартості проєктно-вишукувальних робіт складає 11,27, а показник кошторисної вартості цих робіт в розрахунку на один людино-день - 515 грн.

Ціноутворення основної продукції будівництва проєктно-вишукувальних організацій при трансформації ринкових відносин змінює свій зміст і методи. У цих умовах витрати проєктувальників не є критерієм встановлення ціни проєкту для споживача. Найбільш обґрунтованою базою формування ціни є економічна ефективність від використання розробленої проєктно-кошторисної документації.

Кардинальне оновлення нормативів кошторисного нормування і ціноутворення призначене надати нові імпульси використанню цін в економічному стимулюванні не тільки будівельних, а і пов'язаних організацій, як то проєктних, виробників будівельних матеріалів, машин, механізмів, обладнання та інших, за основними напрямками їх діяльності – у

раціональному використуванні матеріальних, трудових, фінансових ресурсів і знизенні на цій основі виробничих витрат, прискоренні введення в дію виробничих потужностей і основних засобів виробництва.

Можливо передбачити, що перегляд існуючих нормативів у проєктуванні призведе до збільшення вартості проєктних робіт, але економічна складова, як то вимоги економії ресурсів при застосуванні нормативів призведе до загального зниження термінів та вартості будівництва.

Таким чином, вирішується науково-прикладна задача щодо підвищення обґрунтованості визначення вартості розроблення проєктно-кошторисної документації та ранжирування проєктних організацій на основі коефіцієнта, що встановлює залежність між продуктивністю праці та її трудомісткістю. Такий підхід до проблеми дозволяє вирішити питання дефініції економічного вектору формування вартості проєктних робіт тим самим вдосконалити діяльність проєктних організацій усіх форм власності.

УДК 330.322.5

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ, ЯК НАЙБІЛЬШ ПРІОРИТЕТНЕ ДЖЕРЕЛО ОНОВЛЕННЯ УСТАТКУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Мінка В. Ф., к. е. н., доцент (УкрДУЗТ)

Перехід України на ринкові умови господарювання, запровадження комерційних засад у діяльність підприємств, приватизація державних підприємств потребують нових підходів до формування фінансових ресурсів. Так, нині важливе місце в джерелах фінансових ресурсів належить пайовим та іншим внескам фізичних та юридичних осіб, членів трудового колективу. Водночас значно скорочуються обсяги фінансових ресурсів, які надходять від галузевих структур, обсяги бюджетних субсидій від органів державної влади. Збільшується значення прибутку, амортизаційних відрахувань та позичкових коштів у формуванні фінансових ресурсів

підприємств. Усе це змушує підприємства виявляти ініціативу та винахідливість, нести повну матеріальну відповідальність.

Пошук фінансових джерел розвитку підприємства, забезпечення найефективнішого інвестування фінансових ресурсів набуває важливого значення в роботі фінансових служб підприємства за умов ринкової економіки. Адже від величини фінансових ресурсів залежить зростання обсягу виробництва та соціально-економічний розвиток підприємства. Наявність фінансових ресурсів, їх ефективне використання визначають фінансове благополуччя підприємства: платоспроможність, ліквідність, фінансову стійкість, тощо.

Кожне підприємство, яке ухвалює рішення про розширення або запуск нового виробництва, вимушено вирішувати проблему пошуку і використання прийнятних шляхів фінансування капітальних вкладень. В умовах створення ринкових відносин основним мотивом приватних інвесторів виступає прагнення до високої рентабельності їх інвестицій. При цьому можливі різні схеми залучення засобів приватного сектора для фінансування заходів щодо оновлення діючого устаткування, такі як самофінансування, кредитування, додаткова емісія акцій, пільгове фінансування, субсидування тощо.

У зв'язку з цим, доцільно провести пошук і впровадження нетрадиційних фінансових інструментів оновлення матеріально-технічної бази підприємств різних форм власності. Одним з таких ефективних інструментів, який може дозволити здійснити великомасштабні капітальні вкладення – широко застосовний в світі лізинг.

Лізинг є додатковим джерелом фінансування. Він дозволяє фінансувати використання та користування підприємством активу, не відволікаючи існуючі на підприємстві грошові кошти. Таким чином, існуючі фінансові ресурси зберігаються і можуть бути використанні для інших цілей, звідси впливає грошовий потік. У порівнянні із іншими джерелами фінансування, лізинг також легше впорядковувати, а договори в більшості випадків дуже гнучкі. Розмір лізингових платежів зазвичай встановлюється залежно від розміру доходів лізингоодержувача та його потоку грошових коштів. Таким чином, підприємства, що не мають можливості надати

забезпечення (заставу) для фінансування своїх виробничих потреб, можуть виконати свої інвестиційні проекти. Це є однією з найважливіших переваг, що компанії можуть отримати, використовуючи лізинг. Досягаючи значних розмірів, лізингова галузь дозволяє значно зменшити вартість залучених фінансових ресурсів для компаній та стимулювати інвестиції.

На сьогодні реструктуризація діяльності залізничного комплексу неможлива без активізації інвестиційних процесів. У зв'язку з тим, що можливість значних реальних інвестицій за рахунок інвестиційних займів, державних вкладень, самофінансування значно обмежені, фінансовий лізинг як джерело реального фінансування має велике значення. Фінансово-економічна оцінка та обґрунтування вибору того чи іншого варіанту фінансування займає центральне місце в інвестиційній діяльності підприємства.

Практично всі підприємства функціонують в умовах дефіциту вільних грошових коштів. А якщо й мають необхідні кошти, як правило, не можуть без негативних наслідків вилучити їх з обігу.

В таких умовах фінансовий лізинг є найбільш пріоритетним джерелом оновлення устаткування підприємств залізничного комплексу. Впровадження фінансового лізингу дозволить направляти грошові кошти на будь-які господарські потреби, а лізингові платежі сплачувати за рахунок прибутку, отриманого внаслідок використання придбаного в лізинг устаткування.

Лізингова індустрія світу надзвичайно велика, і в багатьох країнах за його рахунок набувається більш як чверть усього обладнання. З огляду на нинішню економічну ситуацію в Україні, зокрема на велику потребу в оновленні виробничих потужностей, кризи неплатежів, погіршення збуту продукції та стан фінансового сектора, не можна не визнати, що потреба в лізингу стоїть досить гостро. В умовах недостатньо ліквідного банківського сектору підприємства майже не мають можливості отримати капітал.

На підставі економіко-математичних методів дисконтування грошових потоків розроблено обґрунтування ефективності залучення альтернативних джерел фінансування (фінансовий лізинг, кредит, власні кошти).

УДК 658:589:656.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЛОКОМОТИВНИХ ДЕПО ПАТ «УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Задорожній Д., магістр,
Цихончук Д., магістр (УкрДУЗТ)*

Економічна безпека (ЕБ) будь-якої галузі – важлива складова національної безпеки України. Особливо це стосується економічної безпеки залізничного транспорту, який виконує 61,6 % вантажообороту та 36,4 % пасажирообороту (дані 2015 року).

21.10.2015 р. було створене ПАТ «Українська залізниця», зміни у структурі та інших аспектах діяльності триватимуть ще близько двох років.

Реформування проводиться з метою розвитку конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях. Це ускладнюється фінансово-економічною та політичною кризою в Україні, військовими діями на Сході, що викликають зменшення обсягів виробництва в основних вантажоутворюючих галузях, а також зменшення пасажиропотоків; все це негативно впливає на стан залізничного транспорту та його ЕБ.

Економічна безпека транспорту визначається його спроможністю якісно забезпечувати попит економічних суб'єктів на внутрішні та міжнародні перевезення, конкурувати на ринках міжнародних перевезень; ефективно реалізовувати транзитний потенціал.

Забезпечення ЕБ залізничного транспорту включає забезпечення її на рівні підприємств – зокрема локомотивних депо. Економічна безпека локомотивного депо – це стан захищеності його діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, при якому досягається організаційно-технологічна єдність, висока якість та результативність транспортних послуг, шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов

середовища, що змінюється.

Метою даної публікації є пошук шляхів забезпечення ЕБ локомотивних депо ПАТ «Українська залізниця» в умовах подальшого реформування галузі.

Як вказано на сайті ПАТ «Українська залізниця», у локомотивному господарстві передбачається розділення виробничої діяльності на експлуатаційну та ремонтну складові з формуванням в експлуатаційній сфері вертикально-інтегрованої структури управління як єдиного центру відповідальності та бюджетування з наділенням її потужностями, необхідними для виконання технічного обслуговування локомотивів легких видів ремонту. Вказаний поділ призначений підвищити прозорість витрат за видами ремонту, а також поліпшити виконання вимог і нормативів при експлуатації.

Але досвід такого розділення у ВАТ «РЖД» свідчить про наявність негативних наслідків. Так, 1 липня 2014 року всі ремонтні депо були передані в сервісні компанії. Це стало втіленням моделі повного сервісного обслуговування локомотивного парку РЖД. Мета - скоротити витрати на ремонт, поліпшити його якість, налагодити зворотний зв'язок з підприємствами - виробниками локомотивів, залучити їх до сервісного обслуговування. У локомотивному комплексі в результаті вийшла дуже громізка схема контролю, узгодження, звіряння та звітності по руху тягового рухомого складу і запчастин, передачі з лінії в ремонт і назад. А якість ремонту краще не стала, кількість відмов навіть зросла на 17%.

На нашу думку, однією з найбільших загроз економічній безпеці локомотивних депо в процесі реформування галузі є недостатньо обгрунтоване наслідування досвіду ВАТ «РЖД» по розділенню депо на експлуатаційні й ремонтні та можлива передача (продаж) останніх на аутсорсинг приватним ремонтним фірмам. Такий сценарій призведе до значного зростання складності системи, що забезпечує перевезення справними локомотивами, та вимагатиме, згідно з законом необхідної різноманітності У. Ешбі, вироблення більш складних та різноманітних управлінських впливів, що буде вельми проблематичним при втраті висококваліфікованих кадрів, у першу чергу менеджерів, у зв'язку зі скороченням штатів та примусовим виходом на пенсію

зокрема найбільш кваліфікованих працівників та менеджерів, тільки тому, що вони досягли пенсійного віку. Тому не можна допустити втрати висококваліфікованих менеджерів, необхідно зберегти штат кваліфікованих працівників.

Враховуючи вищевикладене, наголошуємо на тому, що розділення локомотивних депо на ремонтні та експлуатаційні не буде ефективним, і створить набагато більше проблем, ніж вирішить. Крім того, необхідне впровадження чесної та прозорої оцінки працівників для прийняття кадрових рішень, боротьба з «кумівством», фаворитизмом.

Також пропонуємо для забезпечення ЕБ створити відповідні організаційні структури економічної безпеки. На рівні ПАТ «Українська залізниця» це буде Головне управління економічної безпеки, а на рівні підприємств залізничного транспорту, зокрема локомотивних депо, - служби економічної безпеки.

УДК 330.341.1:656.2

АКТИВІЗАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПАТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Івануна Я.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Інноваційний розвиток транспорту, зокрема залізничного, є важливою складовою сталого розвитку України, запорукою підвищення її конкурентоспроможності. Дослідженню можливого впливу акціонування залізничного транспорту на його інноваційну діяльність зокрема присвячені публікації. Метою даної публікації є розроблення пропозицій щодо активізації інноваційної діяльності залізничного транспорту.

У 2012 році ми передбачали, яке вплине реформування на активізацію інноваційної діяльності залізничного транспорту України:

- *по-перше*, акціонування залізничного транспорту сприятиме підвищенню його інвестиційної привабливості і відповідно,

залученню інвесторів для інноваційного оновлення галузі, передовсім основних фондів;

- *по-друге*, акціонування і реформа дозволять зробити структуру Укрзалізниці більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління і ефективність ухвалення рішень;

- *по-третє*, в процесі реформування структури управління можливо і доцільно створити спеціальну службу (відділ) з координації інноваційної діяльності, якої в теперішній час немає.

Був зроблений висновок, що реформування Укрзалізниці (за умови, що його будуть здійснювати коректно, виважено, прозоро) повинно сприяти активізації інноваційного розвитку і тим самим підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту та його інтеграції в Європейську транспортну систему.

Нарешті, 21 жовтня 2015 року, тривалий процес корпоратизації залізничної галузі завершився, було створене ПАТ «Українська залізниця».

Згідно зі Статутом, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735, публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Засновником товариства та її єдиним акціонером є держава в особі Кабінету Міністрів України.

У новому Статуті ПАТ «Українська залізниця» з величезного переліку предмету діяльності товариства безпосередньо стосуються інноваційної діяльності наступні:

- 25-й пункт «виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських, випробувальних, проектно-вишукувальних робіт»;

- 104-й пункт «науково-технічна, бібліотечно-бібліографічна, довідково-інформаційна діяльність».

Звісно, інноваційна діяльність присутня у неясному вигляді в багатьох інших пунктах, таких як виготовлення та постачання технологічного обладнання для залізничного

транспорті і його сервісне обслуговування, випробування, обстеження та визначення технічного стану штучних споруд, земляного полотна з його спорудами та інших об'єктів інфраструктури тощо, де неможливо не удосконалювати відповідні методи здійснення цих видів діяльності.

Заслуговує на увагу розділ «науково-технічна рада товариства», згідно з яким для розгляду основних питань науково-технічної діяльності товариства, визначення пріоритетів та забезпечення науково-технічного розвитку галузі у товаристві може бути утворена науково-технічна рада, очолювана головою управління товариства.

На нашу думку, до її створення доцільно залучити фахівців як Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту України (ДНДЦ УЗ), так і викладачів - докторів та кандидатів наук Українського державного університету залізничного транспорту та інших ВНЗ залізничного транспорту.

Зазначимо, що у структурі ВАТ «РЖД», окрім науково-технічної ради, функціонує Центр інноваційного розвитку, а також Управління з питань інтелектуальної власності.

Цей досвід та наведену вище пропозицію можна використати для активізації інноваційного розвитку ПАТ «Українська залізниця».

УДК 338.47:330.131.5:656.2

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

Концепція управління конкурентоспроможністю підприємства на сучасному етапі розвитку господарства будується на основні базових положень теорії управління - мета, об'єкт і суб'єкт, методологія та принципи, процес та функції управління.

Мета управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу - забезпечення його життєздатності та сталого функціонування за будь-яких економічних, політичних, соціальних та інших змін у його зовнішньому середовищі.

Об'єкт управління конкурентоспроможністю - це рівень конкурентоспроможності, що буде достатнім для забезпечення життєздатності структурного підрозділу як суб'єкта економічної конкуренції.

Суб'єкти управління конкурентоспроможністю - відповідальна група осіб, що діє з метою реалізації мети управління (керівник відповідного господарства, вищий управлінський персонал підрозділу (начальник, головний інженер), керуючі функціональними відділами, державні та відомчі управлінські структури та органи).

Управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу відповідно до процесного підходу розглядається як процес реалізації певної сукупності управлінських функцій - планування, організації, мотивації та контролю діяльності з метою формування конкурентних переваг та забезпечення його життєдіяльності як суб'єкта економічної діяльності.

Таким чином, процес управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу залізничного транспорту повинен складатися з наступних дій:

- моніторинг конкурентного середовища та оцінка конкурентної ситуації в галузі й на ринку;
- діагностика конкурентоспроможності структурного підрозділу;
- конкурентне позиціонування (вибір стратегічних функціональних відділів з перевагами у конкурентній боротьбі);
- розробка концепції та стратегії управління конкурентоспроможністю структурного підрозділу;
- реалізація конкурентної стратегії.

УДК 658.5:656.2

**ОБҐРУНТУВАННЯ
НЕОБХІДНОСТІ РОЗРОБКИ
НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРОГРАМИ
ПІДВИЩЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ВАГОНБУДІВНИХ
ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ**

Обруч Г.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Активізація процесу створення зони вільної торгівлі з ЄС та вступ України до СОТ, з одного боку, відкрили нові можливості для інтенсивного економічного зростання та вільного виходу вітчизняних виробників на міжнародний ринок, а з іншого – зумовили загострення конкурентної боротьби та, відповідно, неминучість захисту національних інтересів. Враховуючи, необхідність стратегічного вирішення проблем та визначення перспектив подальшого розвитку підприємств, саме підвищення їх конкурентоспроможності повинно розглядатися в якості стратегічної мети діяльності.

Першим кроком до вирішення поставленої задачі на державному рівні стала Концепція загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року, у якій наголошується, що насамперед необхідна державна програма розвитку промисловості, яка б об'єднала у собі збалансовані організаційно-економічні заходи, спрямовані на формування ефективної структури економіки та подолання її фрагментарності, підвищення рівня інвестиційної та інноваційної діяльності, зростання рівня конкурентоспроможності промислової продукції, захист внутрішнього ринку та нарощування експортного потенціалу країни.

Однак, недоліком вищезгаданої Концепції є неврахування питання розвитку окремих галузей, зокрема вітчизняного машинобудування, що необхідно деталізувати в рамках окремих програмних документів.

У сучасній структурі машинобудівної галузі значну частку займає транспортне машинобудування, яке представлено в основному вагонобудуванням та

автомобілебудуванням. Зараз, вагонобудування, як один із основних перспективних напрямків розвитку транспортного машинобудування, знаходиться вкрай критичному стані, тому необхідність розробки Національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств (далі – Програма) є обґрунтованою та доцільною.

Підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, звичайно, є процесом змін, та як будь-який процес, особливо той, який викликає певні протидії, потребує стратегічного підходу до управління. Оскільки зміни стосуються всіх основних складових конкурентоспроможності, то, відповідно, точкою відліку підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств є розробка такої національної програми, яка буде враховувати всі аспекти сприяння цьому процесу та протидії процесам загострення кризових явищ в сфері вагонобудування.

На нашу думку, Програмою підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств слід вважати комплекс цілеспрямованих дій, який передбачає розвиток кожної складової конкурентоспроможності – виробничого, ресурсного, експортного, технологічного, кадрового, інноваційного, транспортного, інвестиційного, інформаційного потенціалів, з визначенням точного часу виконання та проведенням аналізу можливих варіантів розвитку ситуації, а також враховує національні та світові тенденції розвитку як підприємств вагонобудування, так і залізничної галузі, як основного споживача вагонобудівної продукції.

Таким чином, розроблена Програма стане своєрідним шляхом сприяння ефективному розвитку вагонобудівних підприємств, розширенню як внутрішнього споживання вагонобудівної продукції, так й активізації їх експортного потенціалу.

УДК 658.001.42 (477)

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ СТРАТЕГІЧНОГО КОНТРОЛІНГУ

*Підпригора І.В., к.е.н, доцент
(УкрДУЗТ)*

В основі сучасної концепції системного управління підприємства лежить прагнення забезпечити успішне функціонування організаційної системи у довгостроковій перспективі шляхом:

- адаптації стратегічних цілей до мінливих умов зовнішнього середовища;
- узгодження оперативних планів зі стратегічним планом розвитку організаційної системи;
- координації та інтеграції оперативних планів за різними бізнес-процесами;
- створення системи забезпечення менеджерів інформацією для різних рівнів управління в оптимальні проміжки часу;
- адаптації організаційної структури управління підприємством з метою підвищення її гнучкості та здатності швидко реагувати на мінливі вимоги зовнішнього середовища.

Під контролінгом будемо розуміти комплексну систему підтримки управління організацією, спрямована на координацію взаємодії систем менеджменту і контролю їх ефективності. При цьому слід відзначити, що контролінг може забезпечувати інформаційно-аналітичну підтримку процесів прийняття рішень при управлінні організацією (підприємством, корпорацією, органом державної влади) і може бути частиною, що зумовлює прийняття певних рішень у рамках систем менеджменту.

Опорними компонентами концепції контролінгу є:

- 1) орієнтація на ефективну роботу організації у відносно довгостроковій перспективі – філософія прибутковості, яка означає:
 - переважну орієнтацію мислення і дій працівників організації на рентабельність;
 - чітке розуміння контролю витрат і заходів щодо їх зниження як безперервного процесу;
 - гармонійне поєднання орієнтації на

клієнтів і на дохід;

- зв'язок системи стимулювання працівників з їх конкретним внеском у досягнення цілей підприємства та особистісних цілей (особисті доходи, кар'єра);
- зростання суми активів підприємства як один з можливих засобів досягнення стратегічної мети;
- безперервну оцінку клієнтів за критерієм прибутковості, тобто знання того, скільки підприємство заробило на конкретному клієнті;

2) формування організаційної структури, орієнтованої на досягнення стратегічних і тактичних цілей;

3) створення інформаційної системи, адекватної завданням цільового управління;

4) розподіл завдань контролінгу на цикли, що забезпечує інтерактивність планування, контролю виконання і прийняття коригуючих рішень.

З метою формування ефективних систем управління підприємства з використанням методів та інструментів контролінгу економісти почали виділяти різні види контролінгу.

В сучасних умовах функціонування, що характеризуються політичною та економічною нестабільністю велике практичне значення для вітчизняних підприємств має виділення стратегічного і оперативного контролінгу. Тому детально розглянемо основні ключові моменти кожного з них.

Головною метою стратегічного контролінгу є підтримка стратегічного управління, забезпечення взаємодії планування і контролю на стратегічному рівні. Це досягається за рахунок забезпечення вищого керівництва підприємства якісної і своєчасної інформацією, достатньою для прийняття зважених управлінських рішень. Для цього використовуються такі інструменти: PEST-аналіз, SWOT-аналіз, портфельний аналіз і т. д.

Іншими словами можна сказати, що стратегічний контролінг покликаний забезпечувати весь процес стратегічного управління підприємством.

УДК 330.322.012

БІЗНЕС-РИЗИКИ ЯК ПЕРЕШКОДА ДЛЯ ЕФЕКТИВНОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

*Польова В. В., к.е.н., викладач
Іванчук А. П., студентка (ХНУБА)*

Одним із чинників модернізації економіки України є інноваційно-інвестиційне зростання економіки її регіонів. Реалізація інноваційної політики в несприятливому інвестиційному кліматі держави практично неможлива. Отже, проблемою, що потребує своєчасного вирішення, є підвищення обсягів залучення інвестицій в економіку регіонів України за рахунок зменшення бізнес-ризиків у їх підприємницькому середовищі.

За даними експрес випуску Державної служби статистики України у 2015 р. в економіку України інвестиції надійшли зі 134 країн світу. До десятки основних країн-інвесторів, на які припадає 83,0 % загального обсягу прямих інвестицій, входять: Кіпр – 11744,9 млн. дол., Нідерланди – 5610,7 млн. дол., Німеччина – 5414,3 млн. дол., Російська Федерація – 3392,1 млн. дол., Австрія – 2402,4 млн. дол., Велика Британія – 1852,5 млн. дол., Віргінські Острови – 1798,9 млн. дол., Франція – 1528,1 млн. дол., Швейцарія – 1364,2 млн. дол. та Італія – 972,4 млн. дол.

Інвестиції в економіку України дуже нерівномірно розподіляються між регіонами, це ж стосується і видів економічної діяльності. В установах фінансової та страхової діяльності акумульовано 11823,9 млн. дол., або 27,3 % загального обсягу інвестицій; на підприємствах оптової та роздрібною торгівлі, ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів – 5659,5 млн. дол. (13,0 %); в організаціях, що здійснюють операції з нерухомим майном – 3482,8 млн. дол. (8,0 %); у сфері інформації та телекомунікацій – 2308,7 млн. дол. (5,3 %); у галузі професійної, наукової та науково-технічної діяльності – 2174,5 млн. дол. (5,0 %).

Поряд із цим інвестиційний клімат в Україні погіршується, значно зменшуються обсяги інвестицій порівняно з минулими роками. Однією з першопричин такого

становища є високий рівень бізнес-ризиків для підприємств в Україні, тому що інвестиційний клімат в нашій країні формується під впливом нестабільних внутрішніх та зовнішніх чинників, які є ризикоутворюючими для бізнесу, а саме: політична нестабільність; нормативно-правове середовище, що постійно змінюється; низька стійкість макроекономічного середовища; нестабільний розвиток фінансово-кредитної системи та фінансового ринку; непередбачувана інвестиційна активність населення і низька купівельна спроможність; низький рівень розвитку інфраструктури та логістичної системи; низький рівень інтеграції у світову економіку та ін.

Згідно з «Барометром ризиків Allianz» (рис. 1), складеним німецькою страховою компанією Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), співробітники якої опитала 516 ризик-менеджерів і страхових експертів з 47 країн, в т. ч. 26 експертів з України, у 2015 р. на першому місці серед бізнес-ризиків в Україні були політичні й соціальні заворушення та війна, а на другому крадіжки, шахрайство та корупція. Третє і четверте місця займали пожежі, вибухи та тероризм.

Топ-10 бізнес-ризиків в Україні		Рейтинг-2014	Тренд
1	Політичні та соціальні заворушення, ВІЙНА	65%	новий ▲
2	Крадіжки, шахрайство, корупція	39%	1(45%) ▼
3	Пожежі та вибухи	35%	3(41%)
4	Тероризм	27%	новий ▲
5	Перерви у виробництві та постачанні	23%	2(45%) ▼
6	Стагнація або падіння ринку	15%	6(23%)
7	Природні катастрофи	15%	5(32%) ▼
8	Інфляція	15%	новий ▲
9	Ринкові коливання (ставок на біржах, процентних ставок)	15%	7(14%) ▼
10	Зміни в законодавстві	12%	4(36%) ▼

Рис. 1 - Топ-10 бізнес-ризиків в Україні в 2015 р. за даними страхової компанії Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS)

П'яте місце серед найважливіших ризиків посів ризик виникнення перерв у виробництві та постачанні (на перерви у виробництві і ланцюжку поставок припадає близько 50-70 %

всіх збитків за майновим страхуванням, у 2013 р. в Україні їх загальний розмір склав 26 млрд. дол.), шосте місце – стагнація або падіння ринку, сьоме – природні катастрофи, восьме – інфляція, дев'яте – ринкові коливання (ставок на біржах, процентних ставок) та десяте – зміни у законодавстві.

Для підвищення інвестиційної привабливості з метою збільшення обсягів залучених до економіки регіонів України інвестицій необхідно розвивати систему вчасного реагування на можливі негативні наслідки реалізації бізнес-проектів та попередження бізнес-ризиків, що повинно передбачати розробку організаційних та операційних процедур запобіжного (профілактичного) характеру, серед яких необхідно виділити внутрішні та зовнішні методи зниження ризиків, які повинні бути реалізованими на етапі бізнес-планування та планування інвестиційної діяльності.

До найефективніших внутрішніх методів зниження ризиків можна віднести: відмову від ризику, диверсифікацію ризику, лімітування ризику, підвищення рівня інформаційного забезпечення, формування запасів, резервів та спецфондів для самострахування у випадку прийняття ризику, а також залучення компетентних партнерів і консультантів.

Зовнішнім методом, що може застосовуватися для зниження ризиків, є делегування ризику шляхом хеджування або зовнішнього страхування. На жаль, керівники вітчизняних підприємств також не нехтують й таким способом уникнення ризику та ухиляння від сплати податків, як розміщення бізнесу в офшорних зонах.

Слід пам'ятати, що застосування тих чи інших методів мінімізації ризиків залежить від галузі економічної діяльності, масштабів та пріоритетів розвитку бізнесу.

Таким чином, ефективне управління ризиками на стадії бізнес-планування та подальшої реалізації бізнес-проектів є запорукою підвищення інвестиційної привабливості економіки України для зарубіжних та вітчизняних інвесторів. Зважаючи на рейтинги головних бізнес-ризиків в Україні у 2015 р., першочерговим завданням для вирішення означених проблем в Україні має стати стабілізація економічної та політичної ситуації, мирне вирішення військових конфліктів, попередження

терористичних актів, забезпечення прозорості нормативної бази та умов ведення бізнесу в Україні.

УДК 330.341.1

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ НА ОСНОВІ ІННОВАЦІЙ

*Синіговець О.М., к.е.н., доцент
(НТУ«ХП»)*

Інновації утворюють нову цінність, інновації є ключовим фактором зростання, прибутковості і конкурентоспроможності бізнесу. Чим вище ступінь розвитку інновацій, тим вище конкурентоспроможність економіки, така економічна система здатна виробляти продукцію більш якісну і з меншими витратами.

Успішні підприємства вже навчилися ефективно створювати і впроваджувати інновації, оновлювати виробництво. Підприємства, які впроваджують інновації, отримують вищі доходи і мають вищі темпи зростання. Формування ефективної системи управління інноваційними процесами повинно базуватись на баченні підприємства як інноваційно орієнтованої структури, діяльність якого пов'язана з безперервними інноваційними процесами. В Україні недооцінені можливості інновацій, які здатні виводити виробництво на новий, більш якісний рівень.

Мінливість соціально-економічних процесів в країні і в світовому суспільстві, зниження темпів зростання економіки, супутня невизначеність не створюють сприятливих умов реалізації інноваційних процесів, підривають впевненість в правильності інноваційних рішень, як результат суб'єкти господарської діяльності є недостатньо інноваційно активними.

Для вітчизняних підприємств в більшій мірі залишається прихильність до парадигми лінійної моделі, в той час коли в розвинених країнах, не відмовляючись від моделі з повним циклом, активно

розробляються і впроваджуються сучасні моделі. Сучасна модель передбачає втілення відкритих інновацій, де приймають участь сторонні організації в процесі створення кінцевого інноваційного продукту, в межах моделі реалізується взаємодія потрійної спіралі між владою, наукою та бізнесом. Зараз удосконалюється і ця модель, розробляється модель відкритих інновацій на основі чотирьох спіралей: влада, наука, громадянське суспільство і бізнес, в межах якої головним елементом стає не кластер, а інноваційна екосистема, в якій задіяна велика кількість учасників і яка є занадто великою для захоплення однією структурою. Для переходу до моделі відкритих інновацій створюються відповідні умови інтенсивного обміну інформацією. Але ж відзначається, що така система скоріше може бути реалізована в загальному інформаційному просторі.

На сучасному етапі розвитку визнана провідна роль науки в забезпеченні стійкого розвитку, але ж і суттєво змінюється система організації науки, впроваджуються відкрита наука, відкриті інновації, розробляється стратегія розумної спеціалізації, створюються великі дослідні інфраструктури, формуються можливості участі в дослідному і інноваційному просторі. Міжнародна відкритість дає доступ до нових технологій, фінансових активів, перевагою інноваційного розвитку в Єврозоні та США є їх інтенсивний двосторонній обмін дослідженнями та розробками.

Але ж наука в Україні не займає належної ролі в баченні майбутнього і практичній діяльності. В 2015 році на фінансування науки із всіх джерел планувалося до 0,5% ВВП, загальна сума фінансування науки в Україні – менш ніж 5 млрд. грн., з державної казни – 0,2% ВВП, раніше фінансування науки з державного бюджету здійснюється на рівні 0,3% ВВП. В той час, як нормою фінансування науки для країн Європейського Союзу є 3% ВВП, для Ізраїлю і Швеції 4% ВВП. Найбільш ресурсномістким вважається етап підготовки та освоєння виробництва, але ж за результатами досліджень збільшення питомої ваги витрат на пошукові роботи веде до збільшення ефективності нової техніки більшими темпами, тоді слід забезпечити обґрунтований вибір розподілу інноваційних

витрат між етапами створення та поширення інновації.

Недооцінена також роль інтелектуальної власності, частка нематеріальних активів в собівартості продукції лише 0,5-2%. Інтелектуальна власність слід розглядати теж як важливу складову інноваційного розвитку, існує потреба створення прозорого ринку об'єктів інтелектуальної власності, обліку нематеріальних активів у вартості підприємств, розробки відповідних механізмів захисту прав інтелектуальної власності.

Для формування передумов реалізації відкритих інновацій необхідна відповідна взаємодія науки та бізнесу, інтенсивний обмін інформацією, доступ до міжнародних ринків, інновацій міжнародних кластерів. Необхідно оцінювати внесок інноваційної активності підприємств в підвищення життєвого рівня за показниками продуктивності. Ще є необхідність створення накопичення ефекту від інновацій з тим, щоб сформувати його відображення в підвищенні продуктивності. Втілені інновації забезпечать належний вплив на зростання продуктивності праці, підвищення доходів. Таким чином, інноваційна активність повинна бути для підприємств їх ціленаправленою та організованою діяльністю.

УДК 658.5:656.2003.1

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту України відіграє важливу роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання залізничного транспорту та економіки в цілому, сприяє створенню умов для забезпечення конкурентоспроможності України в світовій економічній системі. Від ефективності розвитку підприємств залізничного транспорту залежать не тільки перспективи

подальшого соціально-економічного розвитку, але також можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші функції, як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для соціально-економічного розвитку регіонів. Їх стан та якість обумовлено сучасним рівнем техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, який представляє собою процес формування та вдосконалення техніко-технологічного рівня підприємства, орієнтований на підвищення ефективності виробництва та прогресивність розвитку. Він повинен охоплювати різні форми, стадії розвитку виробництва, які характеризують, з одного боку, техніко-технологічну базу підприємства, заходи з її підтримання на належному рівні та оцінку техніко-технологічного рівня виробництва, а з іншого — безпосередній розвиток шляхом удосконалення та нарощування.

Сучасний техніко-технологічний рівень підприємств залізничного транспорту характеризується високим рівнем зносу основних фондів, використанням неефективного механізму відтворення основних виробничих фондів, відсутністю інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низькою якістю ремонтних робіт та проектів капітального будівництва, незадовільним станом об'єктів колійного господарства, застарілістю технологій виконання колійних робіт, експлуатаційною несумісністю з залізницями європейських країн, застарілістю існуючих телекомунікаційних мереж та систем зв'язку, складністю експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, високою енерго- та матеріалоємністю транспортного процесу, обмеженістю швидкістю руху через невідповідний стан інфраструктури. Першочерговими в вирішенні зазначених проблем є визначення пріоритетів техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Слід зазначити, що техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту повинен здійснюватися на основі інтеграції процесів розвитку науки, техніки, технологій, інноваційних процесів, що дозволить

забезпечити внутрішню єдність, координацію та узгодженість діяльності всіх бізнес структур підприємств залізничного транспорту. До стратегічних пріоритетів розвитку підприємств пропонуємо віднести:

- розвиток інноваційної транспортно-логістичних систем в єдиному транспортному просторі на основі клієнтоорієнтованості;

- підвищення рівня безпеки виробничих процесів, експлуатаційної готовності та надійності технічних засобів;

- розробка та впровадження інтелектуальних систем управління перевізним процесом на основі безпечних автоматизованих систем управління технологічним процесом (АСУ ТП) за рахунок інтегрованої оцінки функціональної, інформаційної та інших аспектів безпеки і на всіх етапах життєвого циклу систем.

- розробка і впровадження технічних засобів і технологій організації високошвидкісного і швидкісного пасажирського, великовагового руху в вантажному повідомленні при забезпеченні оптимальної взаємодії рухомого складу і елементів інфраструктури;

- розвиток і обслуговування інфраструктури та рухомого складу на основі впровадження високопродуктивних машин і обладнання, інноваційних систем діагностики і моніторингу;

- впровадження інноваційних матеріалів, конструкцій, технічних систем;

- розробка нормативної бази в галузі стандартизації та технічного регулювання для стимулювання імпортозаміщення та закупівлі інноваційної високотехнологічної продукції;

- підвищення енергетичної ефективності основної діяльності та зниження енергоємності перевізного процесу;

- науково-технічне забезпечення заходів щодо поліпшення показників природоохоронної діяльності;

- розвиток і впровадження залізничної електрозв'язку на базі інноваційних телекомунікаційних рішень та обладнання;

- організація практичного застосування фундаментальних і прикладних досліджень з метою розробки інноваційних послуг, технологій і технічних засобів;

- зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення

транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускних спроможностей залізничних ліній, розвиток високошвидкісного руху;

- впровадження інноваційно-інвестиційних механізмів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту;

- розвиток системи управління якістю.

Інтеграція пріоритетів розвитку науки, техніки, технології та інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволять поєднати в єдину науково-технічну політику проекти та заходи техніко-технологічного розвитку, що в свою чергу, сприятиме підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту та його спроможності забезпечити реалізацію своїх основних функцій.

УДК 658.5

СУЧАСНІ ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*Стешенко О.Д., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Сучасні умови господарювання гостро поставили питання щодо процесу оптимізації структури капіталу, що є своєрідним віддзеркаленням усіх тих економічних перетворень, які тривають у вітчизняній економіці. Це обумовлено тим, що капітал є основою створення і функціонування будь-якого суб'єкта господарювання, тому своєчасне коригування його структурних елементів суттєво підвищує рівень фінансової стійкості підприємства, зокрема рентабельності власного капіталу. Саме тому проблема формування раціональної структури капіталу набуває особливої актуальності з точки зору ефективності діяльності підприємства.

Як відомо, підприємство, що використовує тільки власний капітал, який є одночасно важливим критерієм у його фінансових взаємовідносинах з усіма учасниками ринку, має максимальну фінансову стійкість і незалежність від

зовнішніх джерел фінансування. Проте це обмежує темпи його розвитку у майбутньому, оскільки відмовившись від залученого капіталу в період сприятливої ринкової кон'юнктури, підприємство позбувається додаткового джерела фінансування приросту активів (майна). Зазвичай підприємство, що використовує залучені кошти у формі банківських кредитів, має вищий фінансовий потенціал для свого економічного зростання й можливості значного збільшення результативних показників. Однак значне збільшення частки залучених коштів у пасиві балансу автоматично призводить до зростання витрат з обслуговуванням боргових зобов'язань, збільшує ймовірність неспроможності сплати відсотків та основної суми боргу, знижує в цілому фінансову еластичність підприємства. Таке підприємство генерує значний фінансовий ризик і загрозу банкрутства.

У зв'язку із цим, одним з основних завдань фінансових аналітиків є здійснення оптимізації залучення позикових коштів, що призводить до можливості підвищити рентабельність власного капіталу. У теорії фінансового менеджменту таке збільшення цього показника відоме як ефект фінансового важеля (левериджу).

В абсолютному розумінні леверидж означає невелику силу, важіль, за допомогою якого надається можливість перемішувати досить значні предмети. Стосовно його економічного змісту, то леверидж — це важіль, при незначному посиленні якого можливо суттєво змінити результати фінансово-господарської діяльності підприємства.

Процес оптимізації структури позикового капіталу повинен здійснюватися за допомогою двох основних критеріїв: орієнтація на існуючу структуру позикового капіталу, а також за критерієм мінімізації його середньозваженої вартості. Можна стверджувати: оптимальна структура позикового капіталу підприємств, за визначеним критерієм, — це співвідношення елементів позикового капіталу, метою якого є наближення до оптимального значення.

Згідно із критерієм мінімізації середньозваженої вартості позикового капіталу, перевага у формуванні структури капіталу підприємства надається відносній

дешевизні того чи іншого джерела ресурсу. Оскільки ступінь обмеженості кожного джерела капіталу різний, а, відповідно, змінюється у певний момент його вартість, постільки доводиться з часом переходити від одного джерела до іншого, орієнтуючись щораз у на мінімальну ціну. Цей підхід щодо оптимізації структури капіталу є типовим для вітчизняних підприємств.

Процес оптимізації структури власного капіталу за критерієм мінімізації його середньозваженої вартості заснований на попередній оцінці вартості всіх складників позикового капіталу при різних умовах залучення і здійсненні багатоваріантних розрахунків середньозваженої вартості позикового капіталу.

Отже оптимізація фінансової структури капіталу з позиції мінімізації його середньозваженої вартості передбачає перевірку так званого «зворотного зв'язку» отриманих результатів оптимізації за цим критерієм із критерієм рентабельності капіталу.

УДК 338.46.656.211.5

ТРАНСПОРТНА ПОСЛУГА, ЯК ФАКТОР ВИРОБНИЦТВА В СФЕРІ ПОСЛУГ

*Тройнікова О. М., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Як відомо трьох секторний підхід до економіки включає в себе видобувальний (розробка природних ресурсів); промисловий (перетворення результатів видобувального) сектори та сектор послуг, який набуває останнім часом все більший розвиток особливо під впливом розвитку інформаційних технологій. Послуги охоплюють всі види діяльності, що не завершуються виробництвом продукта, але сприяють процесу виробництва, покращуючи продуктивність.

Міжнародний стандарт ISO 8402-86 визначає послугу, як результат діяльності або процесів. Ця діяльність пов'язана з обміном вартостей, направлена на задоволення потреб, виражених у формі попиту, але результат діяльності не зводиться до передачі права власності на деякий матеріальний продукт.

В сфері послуг доволі помітно місце належить транспортним послугам. Згідно класифікатору, який застосовується у ВТО (всесвітня торгова організація), на транспортні послуги припадає 8,2% загальносвітового виробництва послуг.

Займаючи значну долю серед інших груп послуг в третьої сфері економіки, транспортні послуги забезпечують та підтримують існування інших груп послуг, являючись для них фактором виробництва.

Транспортні послуги належать до сфери матеріального виробництва, не перетворюючи безпосередньо сировину і матеріали, транспорт створює споживну вартість. Транспортна послуга є кінцевим процесом матеріального виробництва і одночасно початковим етапом виробничого або кінцевого споживання.

До кінця ХХ століття поняття «транспортна послуга» не застосовувалося при організації та управлінні транспортом. В умовах ринкової економіки це поняття крім обсягів виконання включає в себе: рівень якості і сервісу, що супроводжує здійснення послуги. Тому транспортна послуга це складне та багатопланове поняття. Яке доцільно досліджувати за певними стадіями та ознаками.

УДК (330.34)477

УПРАВЛІНСЬКИЙ ОБЛІК ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ПІДПРИЄМСТВ

*Чебанова Н.В., д.е.н., професор,
Ревуцька Л.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Одним з найважливіших напрямів розвитку економіки України є нарощування промислового потенціалу. Задача виходу на світовий ринок, яка стоїть перед вітчизняними промисловими підприємствами, вимагає не тільки підвищення конкурентоспроможності продукції, а ще й активного пошуку напрямів оптимізації витрат основного виду діяльності, які здатні визначити їх конкурентні переваги на ринку. Разом з тим треба зазначити, що підходи до управління ризиками підприємств не повною мірою вивчені та вимагають адаптації до умов, у яких знаходяться

українські промислові підприємства.

Аналіз ризиків в перше чергу пов'язано із аналізом витрат, які перш за все мають забезпечити необхідною інформацією управлінський персонал підприємства, який відповідає за планування, проведення контролю за господарчими операціями та приймає різні управлінські рішення.

В умовах глобалізації економіки підприємства промисловості повинні розробляти та впроваджувати такі управлінські рішення, які б сприяли одержанню максимально можливої виручки від реалізації, що не можливо без якісного планування витрат підприємств.

Практика господарювання на українських промислових підприємствах свідчить, що витрати сьогодні є суто об'єктом обліку, тоді як ринкові умови вимагають обов'язкового розгляду їх як об'єкта планування.

Головне завдання планування витрат - зведення до мінімуму ризику діяльності промислового підприємства. Процес планування витрат передбачає проведення усестороннього аналізу діяльності підприємства, при здійсненні якого виявляються резерви їх зниження, що використовуються при плануванні витрат на наступні періоди.

У процесі планування вирішуються такі завдання: розрахунок вартості ресурсів, необхідних для виробництва продукції; визначення загального обсягу витрат на виробництво; розрахунок собівартості виготовлення кожного виду продукції (в частині змінних витрат).

Облік і калькуляція витрат - як одна із стадій управлінського циклу - практично у всіх вітчизняних підприємств базуються виключно на традиційній формі бухгалтерського, а точніше кажучи, фінансового обліку. Тоді як посилювання конкуренції, не пробачаючи управлінських помилок, вимагає доповнення фінансового обліку управлінським (виробничим) обліком.

Управлінський облік - це не тільки й не стільки облік, скільки отримання й обробка економічної інформації, необхідної для ухвалення господарських рішень про розвиток підприємства, тобто по суті, частина системи менеджменту, яка зв'яже обліковий процес і управління підприємством, створює

можливості різноманітно впливати на внутрішній стан підприємства і його положення на ринку. Будучи вбудованим у серцевину економіки підприємства, у центри зосередження витрат, він акумулює інформацію з усіх етапів трансформації сировини в готову продукцію. Управлінський облік накопичує інформацію в об'ємі і якості, достатній для ухвалення різноманітних управлінських рішень. Традиційний бухгалтерський облік такої докладної й своєчасної інформації дати не може і навіть здатний створити неправильне уявлення про діяльність і розвиток підприємства. Буває, наприклад, що дані бухгалтерського обліку свідчать про наявність на розрахунковому та валютному рахунках підприємства значних сум, а насправді воно вже знаходиться в зоні збитків. Трапляється й таке, що бухгалтерський баланс показує відсутність ліквідних засобів, а підприємство продовжує одержувати прибуток. Подібне може легко дезорієнтувати при оцінці майбутнього. Уникнути помилок дозволяє перехід до концепції управлінського обліку, який по суті являє собою інструментом управління ризиками підприємства.

Таким чином при формуванні системи планування, її пропонується здійснювати за допомогою управлінського обліку, який оперативно впливає на вирішення конкретних виробничо-господарських задач і своєчасне прийняття управлінських рішень. Це дозволить посприяти виходу більшості промислових підприємств України з кризисних умов господарювання.

УДК 331.108.2:656.2

СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Чудомех І.О., аспірант (УкрДУЗТ)

В наш час забезпечення ефективності роботи залізничного транспорту та його стійкого розвитку в майбутньому безпосередньо залежить від процесів реформування в залізничній галузі. Завершується процес корпоратизації,

результатом якого є реєстрація публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Уряд уже затвердив проект Статуту публічного акціонерного товариства, який змінить модель керівництва підприємством з одноосібної на колегіальну. Створення ПАТ покликане розділити державну та бізнесову функції, які досі поєднувала «Укрзалізниця». Функції державного управління відійдуть до новостворених державних структур – Агентства залізничного транспорту, а також Нацкомісії з регулювання у сфері транспорту, яка відповідатиме за тарифоутворення. «Укрзалізниця» здійснюватиме бізнес-функцію. Такий підхід має підвищити ефективність управлінських процесів та привести їх у відповідність до європейського зразка.

Однак цілком зрозуміло, що процеси реформування поряд з позитивними змінами несуть і масу загроз, серед яких на особливу увагу заслуговують кадрові ризики, так як реформування пов'язане зі зміни в складі та чисельності персоналу, а тому питання збереження кадрового потенціалу підприємств залізничної галузі залишаються актуальними.

Персонал підприємства в сучасних умовах господарювання вважають одним з основних ресурсів, що обумовлює ринкову стійкість, ефективність функціонування, перспективи стратегічного розвитку. Рівень розвитку персоналу підприємства визначає конкурентний потенціал або конкурентні переваги підприємств в ринкових умовах господарювання. У зв'язку з зазначеним потребують зміни підходи щодо управління персоналом, зокрема існує необхідність у впровадженні стратегічного управління персоналом, яке спроможне забезпечити формування високоякісного людського капіталу підприємств залізничної галузі та об'єднати всю кадрову роботу для реалізації конкурентної стратегії підприємств і досягнення конкурентних переваг.

Стратегічне управління персоналом втілюється через процес розробки та реалізації стратегії, яка спрямована на оптимізацію кадрової політики і забезпечення на цій основі конкурентоспроможності залізничної галузі у довгостроковій перспективі.

Ключовими завданнями стратегії управління персоналом на підприємствах

залізничного транспорту в умовах реформування слід визначити такі: упровадження в системі управління персоналом принципу управління компетенціями; забезпечення потреби у персоналі на перспективу; регулювання рівня оплати праці; високий пріоритет розвитку лідерства на ключових посадах; забезпечення ефективних програм навчання і розвитку для підвищення кваліфікації всього персоналу та формування високої внутрішньої динаміки персоналу; розвиток ефективних систем комунікації між управлінською ланкою і іншими співробітниками, між департаментами та відділами; створення механізмів боротьби з наслідками психологічного сприйняття змін; удосконалення системи соціального забезпечення персоналу галузі.

Формування стратегії управління персоналом є дуже важливим питанням сьогодення, оскільки забезпечує підприємства залізничного транспорту висококваліфікованими кадрами, створює умови для підвищення продуктивності праці, забезпечує використання засобів мотивації та контролю, збалансування інтересів підприємства і персоналу, що в свою чергу як результат підвищує загальну ефективність діяльності залізничної галузі.

УДК 330.142:656.2

УПРАВЛІННЯ ЗНАННЯМИ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Юсупова Т.М., ст. викладач,
Гонтар Н., студентка (УкрДУЗТ)*

Модель управління знаннями є одним з найважливіших факторів забезпечення ефективного розвитку та конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту.

В наш час в межах кожного підприємства, незалежно від сфери його діяльності та інтенсивності взаємодії з зовнішнім світом, здійснюється безперервний

процес руху знань, який проходить декілька етапів: виявлення потреби в знаннях; створення знань; застосування знань.

Етапами життєвого циклу знань, які забезпечують підтримку бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту, в тому числі всіх його зовнішніх учасників (партнерів, клієнтів, споживачів продукції та послуг) є їх виявлення, створення, зберігання, розповсюдження та використання. За цими основним етапам життєвого циклу знань визначаються наступні корпоративні стратегії управління знаннями:

- виявлення та ідентифікація корпоративних знань;
- стимулювання процесів створення нових знань;
- удосконалення корпоративної системи зберігання та пошуку знань;
- розвиток систем і форм розповсюдження та обміну знаннями;
- підвищення ефективності використання знань.

Ефективне управління знаннями на підприємствах залізничного транспорту націлене на вирішення таких стратегічних завдань:

- підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту як роботодавців на ринку праці за рахунок систем розвитку кадрового потенціалу, оплати праці, мотивації, оцінки персоналу та його соціальної підтримки;
- забезпечення відповідності компетенцій менеджерів середньої та вищої ланки в області корпоративних фінансів, управління бізнесом, впровадження принципів і технологій управління організацією вимогам стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця»;
- формування оптимальної вікової структури і якісного складу персоналу;
- реалізація інноваційного потенціалу персоналу за допомогою системи постійних покращень виробничих і соціальних умов роботи;
- формування корпоративної системи безперервного навчання працівників на основі планування індивідуального розвитку і контролю знань;
- підвищення ефективності діяльності персоналу за рахунок вдосконалення системи оцінки і мотивації;

- зростання продуктивності праці, що співвідноситься з фінансово-економічними показниками виробничої діяльності;

- забезпечення високої привабливості роботи;

- застосування в сфері управління персоналом передових інформаційних і управлінських технологій на рівні провідних залізничних компаній світу..

Найбільшу актуальність в аспекті управління знаннями набуває компетентністний підхід, в межах якого відбувається постійний процес навчання та підготовки працівників, що і потребує створення специфічного освітнього середовища, яке має включати в себе елементи як професійної освіти та безперервного підвищення кваліфікації, так і освоєння корпоративних компетенцій, заснованих на розвитку підприємницького мислення, знань та навичок успішного менеджменту.

УДК 336.64

ІНСТРУМЕНТИ ФОРМУВАННЯ ПОЛІТИКИ ФІНАНСУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В УМОВАХ КОРПОРАТИЗАЦІЇ

*Якімова А. М, к.е.н., доцент,
Лаврська А. В, студентка (ДНУЗТ)*

Фінансова політика ПАТ «Укрзалізниця» в умовах зміни її організаційно-правової форми та реорганізації набуває вирішального значення для успішної реалізації стратегічних планів розвитку залізнично-транспортної галузі.

Регіональна структура українських залізниць перебудовуватиметься у вертикально інтегровану. Крім того, нова організаційно-правова форма господарювання дозволить перейти від територіального принципу формування залізничного бізнесу до національного. Зокрема, дозволить за функціональною ознакою створити кілька компаній, що спеціалізуються на певних видах перевезень, вантажних, пасажирських, а також

компанію, що займається інфраструктурою.

Загалом передбачається кілька етапів реформування залізничної галузі. На першому етапі діятиме перехідна структура, побудована за функціональним принципом, - єдина акціонерна компанія з відокремленими за напрямками роботи департаментами.

Під час другого етапу, впродовж 2016-2017 років, здійснюватиметься повноцінне виокремлення філій та залежних компаній за основними напрямками роботи. А формування кінцевої структури ПАТ «Укрзалізниця» має відбутися у 2020 році.

Корпоратизація залізничної компанії створюється для того, щоб чітко диверсифікувати джерела фінансування своєї діяльності, яка включає реалізацію великої кількості різно направлених інвестиційних проєктів. Це потребує розкриття корпоративної інформації та зіткнення інтересів окремих стейкхолдерів.

До основних інструментів реалізації політики фінансування діяльності Укрзалізниці та його департаментів можна віднести:

- відстеження та лімітування рівня фінансового рівня компанії в цілому та за дочірніми компаніями;
- відстеження та лімітування рівня фінансових ризиків;
- контроль за відповідністю строків та обсягів залучення й розміщення капіталу;
- пошук нових та диверсифікація існуючих форм залученого капіталу.

УДК 658.15

УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОМ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Якімова А.М., к.е.н., доцент,
Кондратенко Н.Ю., (ДНУЗТ)*

Умови сучасного існування фінансової системи є дуже не стабільними, враховуючи той факт, що вже на протязі багатьох років здійснюється перехід до такої економічної системи як ринкова економіка. Ця система має на увазі принципи вільного підприємництва основною роллю регулятора економічних

відносин якої виступає саме ринок. Дані умови потребують від підприємств раціонального і економічного обґрунтованого підходу до планування своєї діяльності, до визначення фінансової та виробничої політики, аналізу і оцінки отриманих результатів.

Метою будь-якого підприємства в сучасних умовах є досягнення максимальної кількості прибутку при мінімальних витратах. Саме розвиненням такої тенденції займається фінансовий менеджер, для здобуття ефективності збільшення прибутку є необхідність оптимальних рішень у сфері капітальних вкладень, управління структурою та вартістю капіталу, доходами і витратами, основним і оборотним капіталом підприємств.

Управління прибутком підприємства полягає у наступних складових

Одним із найважливіших понять є резерви зростання прибутку. Під цим поняттям розуміють – кількісні можливості зростання прибутку за рахунок: збільшення обсягу реалізації продукції, зменшення витрат на виробництво і реалізацію продукції, постійного зниження позареалізаційних збитків, удосконалення структури продукції.

Процес виявлення резервів зростання прибутку є складним та потребує поетапного підходу, таким чином можна поділити процес на три етапи: перший етап – аналітичний – виявлення та кількісна оцінка резервів; другий етап – організаційний – розробка комплексу інженерно-технічних, організаційних, економічних і соціальних заходів, які являють собою основу забезпечення використання виявлених резервів; третій етап – функціональний- реалізація обраних заходів і здійснення контролю їх використання.

Пошук напрямів резервів зростання прибутку дуже багато, однак потрібно не забувати про те, що сьогодення спрямоване на автоматизацію всіх процесів, та вилучення людської праці з виробничих процесів, тобто це є прямим шляхом, до зниження витрат на оплату праці. Якщо розглядати ситуацію як власник підприємства, то можна впроваджувати організаційно-технічні заходи, які дадуть змогу зростанню продуктивності праці і зниженню трудомісткості; зменшення кількості працівників; усунення деяких виплат, таких як позаурочні години.

Такий підхід є дуже жорстким з боку

працівників та суспільства в цілому, тому необхідно обирати комбінований вид пошуків резервів зростання прибутку та мати на увазі, що потрібно також ефективно управляти прибутком.

Ефективність управління прибутком і рентабельністю підприємства відіграє найважливішу роль при прийнятті рішень, щодо організаційних питань фінансової діяльності та господарсько-управлінської направленості підприємства. Це створює сприятливий ґрунт для реалізації планів і програм по нарощенню прибутку. Інакше кажучи, кожне підприємство повинно усвідомлювати і мати на увазі резерви збільшення прибутку, від яких факторів він залежить і які аспекти впровадження фінансової політики впливають на його величину.

До основних методів управління прибутком підприємства належать:

- економічні методи (спонукання);
- організаційно-розпорядчі (адміністративні стягнення);
- соціально-психологічні методи управління прибутком (переконання).

Якщо обирати один із зазначених методів і не використовувати інші, то це не призведе до стабільних та розмірених результатів здобуття прибутку від підприємницької діяльності, тобто необхідний комплексний підхід до використання методів управління прибутком.

Розглянемо більш детально кожний із методів. Економічні методи - це система заходів, яка впливає на виробництво опосередковано, за допомогою певних економічних стимулів і важелів, що направляють діяльність підприємства і його працівників в потрібне для суспільства русло. Між економічною зацікавленістю держави, колективу і особистості існують об'єктивні діалектичні протиріччя.

Організаційно-розпорядчі методи управління прибутком підприємства на кожному рівні господарювання засновані на правах і відповідальності людей. Припускають використання керівником влади і відповідальність підлеглих. Дані методи включають різні прийоми і способи впливу суб'єкта управління на його об'єкт за допомогою авторитету влади і сили - указів, постанов, законів, наказів, інструкцій,

розпоряджень і тощо.

Соціально-психологічні методи управління прибутком підприємства засновані на формуванні і розвитку громадської думки щодо моральних засад у суспільстві, моральних цінностей, ставлення до особистості і тощо.

Обирати методи управління може кожне підприємство на свій розсуд. Це залежить від наступних факторів: від мети бізнесу, форми власності та господарювання, від масштабів підприємства, його забезпеченості матеріальними і трудовими ресурсами; від рівня підготовки кадрів; кон'юнктури ринку; від політики держави.

Таким чином, для ефективного управління прибутком підприємства необхідно враховувати безліч факторів, що залежать як від самого господарюючого суб'єкта (обґрунтованості прийнятих управлінських рішень, наявних внутрішніх можливостей і раціональності їх використання), так і від навколишнього його зовнішнього середовища (податкової, грошово-кредитної, інвестиційної, реформи банківської системи і тощо).

УДК 658.009.12

СИСТЕМНО-ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТНИМ СТАТУСОМ ПІДПРИЄМСТВА

Яценко Б.І., здобувач (УІПА)

Сучасні дослідники розглядають конкурентний статус підприємства з позиції системно-інноваційного підходу, тобто як інноваційну систему, що складається з безупинно взаємодіючих факторів і ступінь, що характеризує реалізацію інноваційних потенційних можливостей підприємства щодо утримання протягом досить тривалого періоду часу конкурентного статусу. Можна сказати, що конкурентний статус підприємства - це відносна характеристика, яка відображає інноваційні тенденції розвитку певного підприємства-виробника від виробників-конкурентів, як за ступенем задоволення

власними товарами, так й за ефективністю інноваційної управлінської та виробничої діяльності.

При такому теоретичному підході основний акцент робиться на інноваційну здатність підприємства в максимально стислий термін і найбільш раціональним чином привести своє внутрішнє середовище у відповідність із зовнішніми умовами, що безупинно змінюються, забезпечуючи у процесі адаптації підтримку й інноваційний розвиток уже наявних, а також створення нових конкурентних переваг. Конкурентний статус при цьому виступає не тільки як результат, але і як процес, що становить системну категорію, яка вимагає детального дослідження з погляду теорії стратегії.

Узагальнюючим для всіх розглянутих категорій є те, що вони відображають здатність досліджуваного об'єкта ефективно виконувати свої функції в умовах формування конкурентного середовища. Конкурентний статус підприємства залежить від його внутрішнього стану, а також зовнішнього положення підприємства. Конкурентний статус підприємства не є його постійною характеристикою, вона визначає здатність вести успішну конкурентну боротьбу, протистояти в певний період основним

конкурентам.

З точки зору впливу зовнішнього середовища на дану категорію, конкурентний статус підприємства розглядається як відносна категорія, тобто кожне підприємство за одними або іншими характеристиками зіставляється з конкурентами (при чому, як правило, усередині однієї галузі) на тому самому ринку.

Отже, основними умовами формування і забезпечення конкурентного статусу підприємств є внутрішні та зовнішні фактори. Дослідження інноваційного управління конкурентним статусом підприємства слід здійснювати в обов'язковому взаємозв'язку впливу факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища, яка є багаторівневою, багатоаспектною системою. На макрорівні формується сукупність таких факторів: економічних, міжнародних, демографічних, правових, географічних, науково-технічних, технологічних, політичних та соціокультурних факторів. На мезорівні на конкурентний статус впливають: продуктивність галузі, наукоємність, оплата праці в галузі, капіталоємність, наукоємність, технічний рівень продукції, сукупність необхідних знань, ступінь експортної орієнтації.

Секція

«ЗАГАЛЬНОЕКОНОМІЧНІ ПИТАННЯ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор О.Г. Дейнека

УДК 65.012.8:355.02(477)

**СИСТЕМАТИЗАЦІЯ
ІНДИКАТОРІВ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ОБОРОННОЇ
ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ**

*Аванесова Н.Е., к.е.н., професор
(ХДТУБА)*

Сьогодні відбуваються зміни в міжнародній обстановці, що поклали початок новим підходам у сфері політичних, економічних і військових відносин країн світової спільноти. У цих умовах забезпечення національної безпеки тісно пов'язане з вирішенням економічних питань.

Українська оборонна промисловість за час незалежності накопичила значні проблеми, які пов'язані не стільки із відсутністю внутрішніх замовлень, як із відсутністю гармонізованої стратегічно орієнтованої державної політики спрямованої на прискорений розвиток наукоємних галузей виробництва із наближенням до замкненості виробничого циклу (для деяких зразків озброєння та військової техніки імпорт комплектуючих та матеріалів досягають 80%). Зношеність обладнання, за оцінками експертів, досягла критичної межі, що ставить питання про необхідність створення виробництв, на базі існуючих технологій, фактично «з нуля» таких сегментів, як бронетанкобудування, радіолокацію, оптико-електронну промисловість. Це свідчить про наростання кризових явищ у розвитку оборонної галузі та зниження її економічної безпеки практично до нульового рівня.

По відношенню до оборонної промисловості доцільно визначити показники (індикатори) рівня економічної безпеки галузі в умовах загострення зовнішньої агресія, яка загрожує не тільки економічній безпеці нашої держави, а й національній безпеці України у цілому.

Вибір індикаторів економічної безпеки оборонної промисловості України залежить

від ряду критеріїв, серед яких доцільно виокремити: реальні та потенційні загрози розвитку галузі; нормативно-правову базу регулювання відносин як всередині галузі, так і з зовнішнім оточенням; засоби забезпечення економічної безпеки галузі; стратегію розвитку оборонної промисловості; напрям дії викликів і загроз економічній безпеці; ступінь значущості впливу макроекономічних показників; характер і тривалість впливу ризиків, тощо.

При цьому побудова системи індикаторів економічної безпеки оборонної промисловості являє собою певний процес, результатом якого є не тільки формування системи індикаторів, а й визначення на їх основі рівня економічної безпеки оборонної промисловості України.

Він проходить у декілька етапів. На початку визначаються мета та завдання діагностики стану економічної безпеки оборонної промисловості за двох умов. За першої умови, коли мова йде про мирні часи, діагностика стану економічної безпеки оборонної промисловості проводиться з метою оцінки можливостей виходу підприємств оборонного комплексу України на світові ринки озброєння та військової техніки. За другої умови – в період загострення зовнішньої агресії – метою діагностики стану економічної безпеки оборонної промисловості є оцінка можливостей забезпечення збройних сил держави озброєнням і військовою технікою у відповідності до нових методів ведення бойових операцій.

Далі виконується підбір та оброблення необхідної інформації. На цьому етапі вивчаються зовнішні умови розвитку оборонної промисловості за допомогою проведення маркетингових досліджень ринків озброєння та військової техніки, визначаються потреби збройних сил держави, а також виконується SWOT-аналіз оборонного комплексу. Інформація отримана й оброблена на попередньому етапі є вихідною базою формування системи індикаторів економічної безпеки оборонної промисловості.

Індикатори економічної безпеки оборонної промисловості доцільно розділити на такі групи, як:

- соціально-економічні – рівень ефективності використання фінансових ресурсів, рівень соціального захисту працівників галузі, тощо;

- техніко-технологічні – рівень зношення матеріально-технічної бази галузі, рівень прогресивності використовуваних технологій і т.д.;

- науково-інноваційні – рівень модернізації матеріально-технічної бази галузі, рівень впровадження передових технологій, тощо;

- організаційно-управлінські – рівень автоматизації управлінських процесів, рівень відкритості управлінських структур і т.д.

Процес побудови системи індикаторів економічної безпеки оборонної промисловості України являє собою процес послідовного проходження етапів визначення мети та завдань діагностики стану економічної безпеки оборонної промисловості, підбору й оброблення необхідної інформації та, безпосереднього, формування системи індикаторів економічної безпеки оборонної промисловості, результатом якого є визначення рівня економічної безпеки досліджуваної галузі як інтегрального показника, побудованого на основі сукупності соціально-економічних, техніко-технологічних, науково-інноваційних та управлінсько-організаційних індикаторів з обов'язковим врахуванням критеріїв, пов'язаних із зовнішнім і внутрішнім середовищем функціонування оборонної промисловості.

УДК 332.1; 332.122 (1-21)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ УКРАИНЫ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

*Александрова О.Ю., ст. преподаватель
(УкрДУЗТ)*

На современном этапе в центре внимания государственных органов находятся вопросы стабилизации социально-

экономического развития в региональном разрезе. Все разнообразие проявления негативных последствий сложившихся и ожидаемых кризисных ситуациях, имеющих место в целом по стране, свое конкретное содержание находит на региональном уровне. Региональная кризисная ситуация выражается в таком изменении социально-экономического состояния региона, предотвращение которого требует вмешательства институтов власти и использования чрезвычайных методов государственного регулирования регионального развития.

Для отслеживания социально-экономической ситуации в регионах Украины использует шесть групп индикативных показателей: социальные и экономические индикаторы, индикаторы, характеризующие ситуацию в сельском хозяйстве, инвестиционные и финансовые индикаторы, индикаторы, характеризующие результативность институциональных преобразований.

Территориальные диспропорции в размещении производительных сил и неравномерность социально-экономического развития - естественные признаки, характерные как для отдельных регионов, так и для страны в целом. В современных условиях проблемы неравномерности развития на региональном уровне приобретают особую остроту. География региональных диспропорций не является чем-то незыблемым - она меняется под воздействием научно-технического прогресса, технологических новаций, структурных сдвигов в производстве, иногда под влиянием политических факторов. Превращение отсталых ранее районов в высокоразвитые требует длительного времени, больших финансовых затрат и согласованных действий властей всех уровней. Цена отсталости, издержки для тех, кто не успевает вписаться в новую, формирующуюся под воздействием глобализации систему мирового хозяйства, по сравнению с прошлым многократно возрастают. Шансы на включение в глобальную экономику у отдельных регионов явно не равны.

Сложившаяся административно-территориальная форма регионализации Украины далеко не всегда является продуктивной. В ряде случаев старые

административные границы сковывают развитие социально-экономических процессов в Украине, сдерживают экономический рост ее регионов, существенно понижают масштабность региональных стратегий развития. В частности, старые административные формы украинских регионов оказались мало восприимчивы к идущему в мире процессу нового регионального строительства, облачаемого в соответствующие правовые формы. Так, в мире новые крупные регионы становятся более активными игроками на глобальном рынке: они способны продуцировать более масштабные проекты; их столицы претендуют на более высокий статус в мировой региональной иерархии; схемы развития транспортных путей, системы расселения становятся более простыми и понятными.

Доминирующая в стране внутренняя производственно-территориальная организация большинства регионов не обеспечивает их конкурентоспособность в глобальном рынке. В результате еще советской политики размещения производительных сил, в Украине не существует практически ни одного конкурентоспособного территориального кластера как динамичной и внутренне конкурентной сети близко локализованных предприятий, производящих одну и ту же, или смежную продукцию и совместно обеспечивающих хорошие рыночные позиции для страны, отрасли и самих предприятий.

Безопасность региона - это системное свойство этого региона, позволяющее ему развиваться и процветать в условиях неопределенности риска. Сущностным элементом конкурентоспособности региона, «линзой», через которую рассматриваются все аспекты и стороны этой региональной характеристики, является стабильное и устойчивое развитие, в пределах региона, целостного комплекса - человек, социум, природа, экономика.

Целостность этого комплекса достигается при условии выработки единой системы ценностей, целей и интересов

каждого человека, жителя данного региона, целостного социума (государства, общества, наций, народностей и др.) и той части природы, которая очерчивается границами данного региона.

УДК 336.71

БЕЗПЕКА БАНКІВСЬКОГО СЕКТОРУ ЯК СКЛАДОВА ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

*Бойко Д.І. к.е.н., доцент
Коковіхіна О.О. к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Економічна стабільність та незалежність функціонування всіх складових фінансової системи в умовах сьогодення є пріоритетними завданнями Уряду нашої країни у контексті майбутнього економічного зростання. Фінансова безпека визначається ефективністю функціонування фінансової системи в цілому, стійкістю та міцністю розвитку кожної її складової.

На основі узагальнення аналітичного матеріалу сучасних науковців та з урахуванням статистичних даних було проведено оцінювання основних складових банківської безпеки України за 2012-2015 рр.

Пріоритетом зміцнення фінансової безпеки держави є забезпечення успішного розвитку банківської системи та підтримання банківської безпеки в допустимо прийнятних межах.

Значення отриманих показників свідчать про достатню капіталізацію банківської системи України. Частка простроченої заборгованості протягом періоду 2012-2015 рр. викликає занепокоєння та демонструє негативну динаміку. Частка іноземного капіталу у статутному капіталі банків на початок і кінець досліджуваного періоду перевищувала допустимі межі. Показники рентабельності мали негативну динаміку.

Таблиця 1

Показники банківської безпеки України за 2012-2015 рр.

Показник	2012	2013	2014	2015	Оптимальне значення
Достатність (адекватність) регулятивного капіталу (Н2), %	18,9	18,26	15,60	12,74	не менше 10-15
Частка іноземних банків у загальній кількості банківських установ, %	31,3	30,1	30,1	20,0	не більше 30
Частка іноземного капіталу у статутному капіталі банків, %	41,9	34	33,2	43,3	30-40%
Частка простроченої заборгованості за кредитами у загальному обсязі кредитів, %	9,6	7,7	13,5	22,1	не більше 5
Рентабельність активів, %	-0,76	0,12	-4,07	-5,46	тенденція до зростання
Рентабельність капіталу, %	-5,27	0,81	-30,46	-51,91	тенденція до зростання

До основних напрямів зміцнення банківської безпеки України можна віднести: відновлення ліквідності банківського сектору економіки, запобігання банкрутства системних банків та зменшення долі іноземних банківських установ в загальному обсязі капіталу банківської системи країни.

УДК 336.77:334.7

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДЕФІНІЦІЇ ПОНЯТТЯ ФІНАНСОВИЙ МОНІТОРИНГ

*Бормотова М.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Визначення змісту фінансового моніторингу надається в Законі «Про запобігання та протидію легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним

шляхом», де його метою визначається тільки запобігання та протидія легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, або фінансуванню тероризму, що включають проведення державного фінансового моніторингу та первинного фінансового моніторингу відповідно до назви Закону. Відповідно до Закону виділяють обов'язковий фінансовий моніторинг і внутрішній фінансовий моніторинг. Обов'язковий фінансовий моніторинг розглядають як сукупність заходів спеціально уповноваженого органу виконавчої влади з питань фінансового моніторингу з аналізу інформації щодо фінансових операцій, що надається суб'єктами первинного фінансового моніторингу, а також заходів з перевірки такої інформації відповідно до законодавства України. Внутрішній фінансовий моніторинг визначено як діяльність суб'єктів первинного фінансового моніторингу по виявленню, відповідно до цього Закону, фінансових операцій, що підлягають обов'язковому фінансовому моніторингу, та інших фінансових

операцій, що можуть бути пов'язані з легалізацією (відмиванням) доходів.

Отже, ключова сутність фінансового моніторингу відповідно до законодавчої бази полягає в зборі, аналізі інформації та перевірці отриманої інформації з метою запобігання та протидія легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом, або фінансуванню тероризму. Достатньо велика група вчених також звужують мету проведення фінансового моніторингу лише до виявлення фінансових операцій, які можуть бути пов'язані з легалізацією (відмиванням) доходів, здобутих злочинним шляхом.

Інші вчені в якості мети вказують тільки спостереження за показниками фінансового стану підприємства з метою їх прогнозування. Такі вчені як А.Клименко, О. Орлюк, Ю. А. Литвин визначають фінансовий моніторинг тільки як державний. Деякі вчені звужують сутність фінансового моніторингу тільки до фінансового контролю.

Таким чином, на підставі критичного аналізу існуючих визначень сформулюємо визначення фінансового моніторингу: фінансовий моніторинг - це система заходів по здійсненню постійного спостереження за діяльністю суб'єктів господарювання, збору і систематизації даних про його фінансовий стан для оцінки поточного стану справ і прогнозування його розвитку на перспективу, а також з метою запобігання легалізації грошей та іншого майна, отриманих злочинним шляхом. Це визначення охоплює усіх суб'єктів фінансового моніторингу, є достатньо повним, і в той же час кратким, комплексно враховує мету фінансового моніторингу.

УДК 368.021

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХОВОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

*Головкова Л.С., д.е.н., професор,
Удовиченко А.О., студент (ДНУЗТ)*

Досвід показує, що розвиток вітчизняного страхового ринку перебуває під дедалі наростаючим тиском процесів глобалізації та міжнародної інтеграції. За оцінками фахівців нині не існує у чистому

вигляді національних страхових ринків, усі вони через експансію іноземного капіталу, через систему перестраховування ризиків на зарубіжних страхових ринках, створення спільних страхових компаній злилися в єдиний страховий простір та зазнали суттєвих змін. При цьому загострилися проблеми, пов'язані із забезпеченням економічної конкурентоспроможності в новому економічному середовищі.

Страховий ринок активно співпрацює з населенням, створюючи розгалужені мережі обслуговування громадян. Водночас, як у період розвитку, так і сьогодні багато проблем страхового ринку залишаються не вирішені. Як наслідок, страховий ринок не забезпечує потреб суспільства в сучасних страхових послугах. На ринку існують страхові компанії, які практикують демпінг, не забезпечуючи при цьому виконання взятих на себе зобов'язань, прикриваючись недостовірною звітністю, яка не дає змоги оцінити реальний фінансовий стан таких страховиків, що спотворює можливість споживача зробити усвідомлений вибір.

Розвиток страхового ринку гальмує недосконале, застаріле законодавство, неефективні, непрозорі, непередбачувані та вибіркові правила державного регулювання і нагляд. Заходів, що вживаються для фінансового оздоровлення страховиків, виведення з ринку тих страховиків, які не мають можливості найближчим часом покращити свій незадовільний фінансовий стан, не достатньо. На неналежному рівні забезпечуються потреби ринку в кваліфікованому персоналі, насамперед, страхових агентів, андеррайтерів, актуаріїв, страхових інженерів, страхових детективів.

Страховий ринок перебуває під дією значних ризиків. Основними з них є:

- глобальні ризики, зумовлені циклічним характером розвитку світової економічної та фінансової систем, неможливістю передбачити час та масштаб чергової кризи;

- макро- та мікроекономічні ризики, пов'язані, зокрема, із збереженням тенденцій до зниження темпів зростання національної економіки або окремих галузей, рівня інвестиційної активності, високих рівня інфляції та відсотків за банківським кредитуванням, низького рівня життя

населення України, недостатнього рівня розвитку внутрішньої інфраструктури;

- фінансові ризики, що включають, зокрема, незадовільний фінансовий стан значної частини страховиків, низький рівень якості активів, залежність інвестиційних доходів від депозитної політики банківської системи.

Таким чином, перспективами розвитку страхового ринку є:

1. Створення та розвиток інституціонального та інфраструктурного середовища, сприятливого для страхового бізнесу і виконання ним своїх функцій.

2. Успішне функціонування страхової системи, спроможної захистити майнові інтереси держави, громадян та господарюючих суб'єктів.

3. Формування незалежної, справедливої та компетентної контрольно-наглядової системи, спроможної забезпечити баланс між контролем за дотриманням встановлених правил і втручанням у діяльність суб'єктів страхової системи.

4. Створення механізмів рівноправного діалогу страхових організацій, страхувальників та держави з ключових питань розвитку, результати якого стають основою нормативних рішень, що приймають.

5. Відновлення довіри суб'єктів страхового ринку до державних інститутів, боротьба з корупцією на основі формування процедур і правил контролю за діяльністю органів влади.

6. Створення умов для того, щоб страхові інновації стали головним інструментом конкурентної боротьби.

7. Повномасштабна інтеграція страхового ринку України у світовий страховий простір. Щоб досягти бажаних цілей, треба створити інституційну систему для вироблення стратегії модернізації, сумісну з наявними культурними, політичними й інституційними обмеженнями, систему інтерактивного управління зростанням страхового ринку. Її функціонування повинне спиратися на такі коаліції інтересів, які в нинішній ситуації мають шанси стати коаліціями дії.

УДК 338.47

ТРАНСІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК ЯК ЦЕНТР ГЕНЕРУВАННЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДУЗТ)

Як напрямок підвищення ефективності функціонування трансіндустріального парку Харківської області (ТП), продукція якого забезпечить покращення технічних, технологічних, організаційних та інших можливостей промислових та транспортних підприємств, визначено необхідність його створення. Однак, виникнення наукової ідеї з подальшим її втіленням, чи поява інновацій є результатом праці цілої низки висококваліфікованих працівників (працівників науково-дослідних лабораторій, конструкторських бюро, вчених-теоретиків та працівників виробників та робочих) і неможлива без належно розвинутої структури, яка б забезпечувала дифузію інновацій у всі сфери діяльності галузей народного господарства.

Саме тому, основною формою та структурним елементом ТП, що сприятиме використанню наукового потенціалу вітчизняних промислових підприємств, розвитку на них сучасних напрямків виробництва, визначено створення трансіндустріального парку, як логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру, основна функція якого – генерування нових технологічних ідей для потреб відповідного регіону.

ТП є технологічно активним комплексом продукування нових технологічних та інноваційних ідей, який покликаний, використовуючи надбання світового та вітчизняного науково-технічного прогресу в поєднанні з інтелектуальними можливостями вітчизняних конструкторів, забезпечити промислові підприємства промислові підприємства сучасними зразками наукоємної та високотехнологічної продукції, здатної задовольняти потреби в технічних, технологічних та іншого роду інноваціях, створити основу його подальшого інноваційного розвитку. Це забезпечується за рахунок координації спільних зусиль всіх напрямків даного парку.

ТПП на основі поєднання наукових досліджень, передового світового досвіду, функцій економіки, маркетингу і логістики створить умови для використання набутих світового науково-технічного прогресу в напрямку техніко-технологічного оновлення матеріально-технічної бази регіону.

Місія ТПП – підвищення рівня інноваційної та технологічної активності поєднання промислових та транспортних підприємств за рахунок поєднання наукових досліджень, передового світового досвіду з власними виробничими та інтелектуальними можливостями.

Метою ТПП є сприяння активізації інноваційних процесів на промислових підприємствах, в основі якого лежить використання їх виробничого потенціалу шляхом освоєння передового досвіду та налагодження власного виробництва сучасної високотехнологічної продукції, наукоємних технологій та інших організаційно-технічних рішень для задоволення потреб транспортної галузі в нових техніко-технологічних, організаційних та іншого роду рішеннях, залучення нових інвестицій, підвищення якості продукції та розвитку ІТ технологій, економічного розвитку регіону, створення додаткових робочих місць. Для молодого бізнесу, найкращий варіант - не самостійно будувати виробничу інфраструктуру, а інвестувати в індустріальний парк. Отримані інвестором земельні ділянки в індустріальному парку, суттєво скоротять очікування до початку виробництва продукції. Замість декількох років, випуск нової продукції розпочинається вже через 6-9 місяців.

Індустріальні парки зазвичай будуються поблизу від ринків збуту і транспортних зв'язків. Також, на місце розташування індустріальних парків, впливає наявність трудових ресурсів, близькість соціальної інфраструктури та фінансових партнерів.

УДК 658.7:656.2

ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ЯК ОСНОВА СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПОТОКАМИ

*Глушенко Т.М., ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

Сучасну галузь залізничного транспорту характеризує період активних реформ, що вимагає підвищення якості послуг, що надаються, господарської діяльності та оптимального використання резервів ефективності. В умовах відкритого ринку і посилення конкуренції завдання зниження собівартості за рахунок скорочення витрат, оптимізації фінансів і інформаційної бази господарювання стає найбільш актуальною. У цих умовах особливого значення набуває управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками підприємств, застосовуючи на практиці методи і інструменти логістичного менеджменту.

З виникненням необхідності вивчення і застосування логістичного менеджменту безпосередньо на практиці, виникли різні трактування і визначення цього поняття. І як правило, єдиної загальноприйнятої думки з даного питання серед вчених не існує. Більшість західних фахівців рідко виділяють логістичний менеджмент, як самостійний напрям в логістиці, розглядаючи його в основному, як окрему функцію з управління логістичних процесів. На відміну від західних фахівців, у вітчизняній літературі зроблено не тільки теоретичне обґрунтування, а й виділена практична значущість логістичного менеджменту. Мета логістичного менеджменту - адаптація діяльності фірми до запитів споживачів.

Логістичний підхід до управління матеріальними (фінансовими, інформаційними і т. ін.) потоками принципово відрізняється від традиційного управління. Різниця полягає в тому, що при логістичному підході управління здійснюється шляхом інтеграції окремих ланок ланцюга в єдину систему, здатну адекватно реагувати на вплив зовнішнього середовища, причому інтеграція охоплює всі ланки: технологію, економіку, методи планування та управління

матеріальними та іншими потоками.

Новизна логістичного підходу до управління матеріальними потоками полягає, перш за все, в зміні пріоритетів між різними видами господарської діяльності на користь посилення значущості діяльності з управління матеріальними потоками. Лише порівняно недавно людство усвідомило, яким потенціалом підвищення ефективності володіє раціоналізація поточкових процесів в економіці.

Як управлінська теорія і система управління, логістичний менеджмент перебуває в стадії розвитку, значно випереджаючи за темпами розвитку і застосування в бізнесі маркетингу.

Основними факторами, що визначають майбутнє логістичного менеджменту з великою часткою ймовірності можна назвати:

- глобалізація світогосподарських зв'язків, яка призведе до формування і розвитку транснаціональних логістичних мереж;
- перехід провідних країн світу на шлях сталого розвитку і створення інноваційного виробництва, що забезпечить соціальну статистику і підвищить заощадження навколишнього середовища;
- зміна матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, пов'язана з утворенням нових геоелекономічних центрів (Індії, Китаю, Росії, Бразилії);
- розвиток електронної торгівлі та економіки призведе до вирівнювання шансів нових і добре відомих компаній і дозволить взаємодіяти підприємствам в режимі реального часу;
- розвиток логістичних систем, аутсорсингу, управління ланцюгами поставок через логістичних провайдерів викличе різке зниження рівня запасів і витрат в русі товару.

Отже, розвиток логістики в нашій країні нерозривно пов'язаний з глобальною логістикою і інтеграцією підприємств України в світову логістичну мережу. А глобальна логістика представляє собою стратегію і тактику створення стійких макрологістических систем, що зв'язують бізнес-структури різних країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі договорів, угод, загальних планів, підтримуваних на міждержавному рівні. Прийняті державні програми в цій області

сприятимуть інтеграції України у світовий логістичний простір.

УДК 656.61(477) – 027.511

ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

*Голубкова И. А., д.э.н., профессор
(НУ «ОМА»)*

В течение XXI века отмечается постоянный, однако неравномерный рост дедвейта мирового флота. Этот процесс обусловлен как расширением мировых хозяйственных связей и спросом, так изменением экономико-политической роли отдельных государств. Достаточно высокие темпы прироста дедвейта балкерного и контейнерного флота отражают характер трансформации роли Китая в международном разделении труда. Одновременно с учетом теории устойчивого роста снижаются темпы увеличения грузоподъемности танкерного флота в связи с реализацией стратегии снижения энергоемкости производства и борьбы с парниковым эффектом.

Одновременно усложняется совокупность объективных и субъективных факторов экономического роста. Появляются несистемные риски в форме экономических санкций. Поэтому изменяется форма морской транспортной политики государств, что и трансформирует структуру морского транспортного потенциала и систему управления его деятельностью. Поэтому важно сконцентрировать внимание на изменении характера влияния отдельных принципов на построение национальной морской транспортной системы оказывают. Системно выделяются:

- расширение параметров участия в страны в международном разделении труда и достижение фрахтовой независимости внешней торговли;
- выбор направления и способа эффективной реализации политики

государства в обеспечении национальной морской транспортной индустрии;

– нормализации отношений к расширению многообразия форм собственности в структуры производственного потенциала морского транспорта;

– достижение и поддержание адекватности технико-экономического уровня торгового флота флага государства относительно характера конкурентного позиционирования флота других флагов;

– оптимизация управления и поддержания конкурентоспособности национального флота в интеграционных процессах основных участников глобального рынка морской торговли.

Характер реализации отмеченных принципов требует активизации инвестиционных стратегий, что и формирует возможность при поддержке государственных структур привлечь ресурсы глобальных инвестиционных организаций. Так по прошлым оценкам Мирового банка реконструкции и развития при нормализованном наращивании транспортного потенциала системы СНГ возможен рост потока доходов до 100 млн. долларов. Особо важны интеграционные стратегии в обслуживании грузопотоков Восток – Запад. Украина по своему расположению имеют значительный потенциал для обслуживания межрегиональных связей. Главным становится реализовать потенциальные преимущества, обусловленные расположением Черноморских портов относительно мировых центров производства и потребления продукции. К сожалению, по ряду внешних и внутренних факторов не реализованы возможности загрузки национального транспортного комплекса.

Выделяются два важнейших условия максимизации транспортной составляющей в платежном балансе Украины – нормализация технического состояния подсистем морского транспорта и гармонизация институциональных положений с законодательством Европейского Союза.

Как показывает новейшая экономическая история XXI века, разброс экономического роста может предопределять как текущую финансовую нестабильность, так

формировать последующие экономические риски. Именно это повышает значимость интеграционных процессов в системе устойчивого развития. Особенно неблагоприятен период, последующий кризисной ситуации, ограничивающий реализацию стратегии обновления флота. Значительные объемы инвестиций в суда торгового флота с большой единичной стоимостью требуют специальных мер поддержки, в свое время реализовали США, а в настоящее время демонстрирует Китай. Проблемой остается несбалансированность ввода судов в эксплуатацию и формирование необходимой денежной и товарной массы.

Национальная морская транспортная индустрия обеспечивает фрахтовую независимость экспортно-импортных операций и при нормализованном развитии формирует значительные валютные поступления. Это стратегия снижает зависимость страны от внешних кредитов. Поэтому государства, обладающие морским транспортным потенциалом, проводят активную морскую транспортную политику. В Украине после потери торгового флота не сформулирована стратегия становления страны как полноценной морской державы. За весь период государственного строительства накопились проблемы, ограничивающие процесс эффективного экономического развития.

Системный результат сбалансированности национальной морской транспортной индустрии выражается в снижении времени доставки товаров и положительном влиянии на формирование валового внутреннего продукта. Эффект интеграционных стратегий включает результаты и затраты не только транспорта, но также грузовладельцев и других подсистем народного хозяйства. Транспортная составляющая эффекта интеграционных технологий отражает результаты оптимизации развития и функционирования объектов производство – доставка – реализация – потребление. Это подчеркивает положение: «Ценность, создаваемая компанией, измеряется той стоимостью, которую покупатели готовы заплатить за ее товары или услуги. Именно это ограничение предопределяет принципы дифференциации глобального рынка морской торговли.

УДК 004(477)

ОСВІТА МЕНЕДЖЕРІВ В КОМП'ЮТЕРНІЙ ГАЛУЗІ

*Громова О.В., к.е.н., доцент,
Білецька Д.О., асистент (УкрДУЗТ)*

На теперішній час сьогодні зобов'язує йти підприємства пліч-о-пліч з розвитком інформаційних технологій. Одна з вимог до менеджера високого рівня – знання програмного забезпечення для професійної роботи з документами. Ці вміння мають постійно оновлюватися, адаптуватися до вимог зарубіжних партнерів, тощо.

В Україні, в більшості, підприємства працюють з документами в програмах Word різної модифікації. З огляду на спрямованість на європейський простір, та маючи досвід співпраці з зарубіжними підприємствами, можна сказати, що Word втрачає свої позиції, як програма першочергового використання.

Однією з популярних програм є Nitro. Вона схожа на звичний для українських менеджерів Acrobat reader, але її особливості у роботі з документами формату pdf, такі як можливість редагування документів у повному обсязі та одразу, вставка підпису керівництва та інші переважають над Acrobat reader. Ці пріоритети дають суттєві можливості, наприклад, значна економія часу та дає змогу не використовувати принтер для ланцюга «друк – мокра печатка та підпис – сканування - відповідь», що, безумовно, прискорює процес роботи з партнерами.

На жаль, на пострадянському просторі до змін та нововведень відносяться досить скептично та повільно, але швидкий розвиток інформаційних технологій потребує вміння прискореної адаптації до навколишнього середовища.

Приділення більшої уваги в освітніх програмах напряму «Менеджмент» вивчення найактуальніших програм для редагування документів є запорукою більш якісної освіти менеджерів, адже, менеджер – це людина, яка має планувати, організувати, координувати та контролювати процеси на підприємстві. Інакше кажучи, це керівник або управлінець, який відповідає за ефективну роботу цілого підприємства, окремого підрозділу або певного напрямку.

УДК 330.322:332.122

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОПТИМИЗАЦИИ ЭЛЕМЕНТОВ ИНВЕСТИЦИОННОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор
(УкрГУЖТ)*

Инвестиционная политика, реализуемая в регионах, является составной частью региональной экономической политики государства, которая направлена на создание необходимых организационно-правовых и экономических условий по представлению регионам равных возможностей развития предприятий, организаций и учреждений и удовлетворения материальных, культурных и духовных потребностей населения.

Под региональной инвестиционной политикой обычно понимается система действий по привлечению инвестиций в экономику региона, в том числе: средств государственного и регионального бюджетов, иностранных инвестиций, свободных средств граждан. При этом цель каждого инвестора заключается не в размещении свободных средств, а в получении права на предлагаемые доходы от инвестиций, и, в конечном счете, в получении дохода, существенно превышающего объем вложенных средств.

Эффективность региональной инвестиционной политики во многом зависит от того, как она соотносится с действием объективных законов рынка, с государственной инвестиционной политикой, а также с возможностями региона.

Непременным участникам инвестиционного рынка следует считать нелегальный сектор экономики, который представлен теневым рынком товаров, теневым рынком факторов производства, нелегальными предприятиями и домашними хозяйствами, работающими на теневых рынках. Безусловно, на инвестиционный рынок должны поступать ресурсы либо легальных изначально, либо каким-то образом легализованные. То есть инвестиционный рынок - это рынок в своей основе легальный.

К стратегическим инвестиционным задачам на уровне региона или крупного города следует отнести:

– создание эффективно работающей инфраструктуры инвестиционного рынка; расширение платежеспособного спроса, в том числе спроса на инвестиционные ресурсы;

– создание условий, стимулирующих направление в инвестиции внутренних ресурсов предприятий (амортизации и прибыли);

– интеграция регионального инвестиционного рынка в государственный и международный рынки капитала;

– создание благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций в экономику региона.

Инвестиционные задачи тактического характера на уровне региона следующие: создание инфраструктуры реализации расчетов между субъектами регионального инвестиционного рынка; насыщение потребности реального сектора экономики региона в ликвидности для текущего оборота, в том числе за счет региональных ценных бумаг; мобилизация внешних для предприятий региона финансовых источников; создание надежных каналов для инвестирования привлеченных капиталов; включение в хозяйственный оборот, имеющихся в регионе ресурсов.

Региональный инвестиционный рынок следует рассматривать как инфраструктуру обмена инвестиционными ресурсами, в том числе правами на пользование землей, водой и другими природными ресурсами, которыми располагают региональные органы исполнительной власти и местного самоуправления. Привлечь в регион сколько-нибудь значительные денежные ресурсы областная государственная администрация сможет в том случае, если создаст инфраструктуру регионального инвестиционного рынка и включить в оборот принадлежащие региону права.

Региональная специфика инвестиционного рынка заключается в относительной ограниченности собственных финансовых ресурсов администрации и ее способности влиять на законодательство при относительно больших возможностях по вовлечению в экономический оборот прав на использование природных ресурсов и других имущественных прав.

Решение проблемы реального инвестиционного обеспечения процесса социально-экономического развития

приобретает особую актуальность. Существует тесная связь между уровнем экономического развития страны, секторной структурой экономики и социальным устройством ее, а также общая для переходных экономик динамическая взаимосвязь между инвестированием и трансформационными рыночными процессами.

Стратегические задачи инвестиционной политики связываются, прежде всего, с формированием макро- и микроэкономической среды, с технологическим прорывом национального промышленного производства, включая выход на мировые рынки отечественных товаропроизводителей.

УДК 330.322:658.5

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Управління інвестиційною діяльністю реалізується на принципах проектного підходу, у зв'язку з цим інвестиційні програми Укрзалізниці розділені на окремі інвестиційні проекти.

Річний інвестиційний бюджет формується виходячи з необхідності в інвестиційних коштах по всіх проектах, включених для реалізації в планованому році.

Інвестиційний проект розробляється, розглядається та проходить стадії відбору по наступним етапам:

- експертиза стратегічних пріоритетів інвестиційного розвитку галузевого рівня;
- наукове супроводження пріоритетного напрямку інвестиційного розвитку;
- попередній відбір пріоритетних інвестиційних проектів;
- техніко-економічне обґрунтування обраних інвестиційних проектів;
- остаточний вибір пріоритетних

інвестиційних проєктів;
- реалізація пріоритетних
інвестиційних проєктів.

Розглянемо більш детально особливості здійснення кожного з вищезазначених етапів.

На першому етапі проводиться експертиза стратегічних пріоритетів інвестиційного розвитку галузевого рівня, тут відбувається формування стратегічних напрямків інвестиційного розвитку у вигляді інвестиційних пропозицій.

Враховуючи особливості кожної інвестиційної пропозиції відбувається їх аналіз. До участі у ньому залучаються усі учасники Інвестиційного комітету, які отримують кур'єрською поштою матеріали щодо інвестиційного проєкту та вивчають їх на протязі 1-2 тижнів, що передують засіданню комітету.

Засідання Інвестиційного комітету, що відбувається не рідше ніж один раз на квартал, повинно розпочинатися з активного обговорення інвестиційних проєктів» и к представника Головного управління розвитку і технологічної політики, так і осіб, що прийматимуть участь у їх оцінці. Це повинно стати конструктивним моментом и обговоренні як перспектив стратегічного розвитку галузі, так і в формуванні узгодженості думок експертів щодо пріоритетності інвестиційних проєктів.

В основі використання експертних методів знаходяться глибокі знання спеціалістів, вміння узагальнити вітчизняний та світовий досвід досліджень і розробок по певній проблемі, гіпотеза про наявність у експерта так званої «практичної мудрості», далекоглядності, що стосується певної області знань і практичної діяльності. Прогнозні експертні оцінки відображають індивідуальне судження спеціалістів щодо перспектив розвитку об'єкта і ґрунтуються на мобілізації професійного досвіду доповненого знаннями та інтуїцією. Перевага експертних методів полягає у швидкості отримання інформації про досліджуваній об'єкт для обґрунтування управлінських рішень за неможливості виміряти параметри і характеристики об'єкта кількісними методами.

На другому етапі відбувається наукове супроводження пріоритетного напрямку інвестиційного розвитку. Зрозуміло, що будь-

який інвестиційний проєкт повинен бути направлений на інноваційний розвиток галузі. Міжнародний досвід показав, що країни, які зробили ставку на інтелектуальні ресурси, нині є світовими лідерами економічного розвитку. Основною рисою конкурентоспроможності країни є її спроможність генерувати та швидко освоювати наукові, технологічні, промислові, організаційні інновації. їх формування та реалізація неможливе без включення науки та освіти в інноваційний процес. їх інтеграція в стратегічному плані є важливим фактором розвитку не лише науково-освітньої сфери, але й усього суспільства. Так, вищими навчальними закладами або компетентними організаціями формуються пропозиції щодо науково-дослідних робіт, які розглядаються Головним управлінням розвитку і технічної політики та виносяться на затвердження Інвестиційним комітетом.

Третій етап системи управління інвестиційною діяльністю полягає у попередньому відборі пріоритетних інвестиційних проєктів. Головною задачею на даному етапі є акумулювання інформації щодо запропонованих до реалізації інвестиційних проєктів та відбір пріоритетних до виконання. Як зазначалося раніше, джерелами таких пропозицій є: 1) установи науково-дослідного сектору залізничного транспорту; 2) науковий сектор вищих галузевих навчальних закладів; 3) підприємства залізничного транспорту - залізниці; 4) промисловий сектор залізничного транспорту.

Четвертий етап присвячений техніко-економічному обґрунтуванню обраних інвестиційних проєктів. Техніко-економічне обґрунтування являє собою аналіз інвестиційних проєктів з погляду комерційних, технічних і фінансових аспектів.

Техніко-економічне обґрунтування - це розрахунок економічної доцільності здійснення проєкту, заснований на порівняльній оцінці витрат і результатів ефективності використання, а також строку окупності вкладень.

Відповідно до основних вимог і стандартів таких організацій, як Всесвітній Банк, ЮНІДО, Європейський банк розвитку і реконструкцій техніко-економічне обґрунтування інвестиційного проєкту має містити наступні дані:

1. Мета проекту;
2. Пропозиції по конкретному проекту і переслідуючій меті;
3. Пропонована структура кредиту або субсидії;
4. Дані про компанію та її діяльність: історія компанії, місцезнаходження; продукція (послуги), споживачі, постачальники; діяльність, виробничий процес; організація, керівництво (персонал); особливі переваги діяльності компанії;
5. Опис ринку на якому функціонує дана компанія: визначення, оцінка ринку; робота компанії на ринку; аналіз конкуруючих фірм;
6. Маркетинг і реалізація: стратегія маркетингу; план реалізації;
7. Заходи щодо поліпшення діяльності компанії: виробництво, фінанси, маркетинг і реалізація;
8. Заходи для залучення інвестицій: підстави для інвестування в країну (регіони), на ринку діяльності компанії; підстави для інвестування в компанію;
9. Інформація про фінансову діяльність за минулі роки, яка представлена у вигляді історичної довідки про фінансові дані;
10. Фінансова інформація: джерела фінансування і використання коштів; перелік виробничого устаткування та активів; звіт про доходи, про рух готівки; аналіз критичного обсягу виробництва, передбачуваних витрат;
11. Прогнозовані доходи у разі здійснення інвестиційного проекту, припущення і пояснення
12. Додатки.

На п'ятому етапі, ознайомившись з техніко-економічним обґрунтуванням, що містить найбільш повну інформацію про запропоновані інвестиційні проекти, відбувається остаточний вибір пріоритетних проектів.

Шостий етап системи управління полягає у реалізації обраних інвестиційних проектів за результатами техніко-економічного обґрунтування за сукупністю критеріїв та характеризують інвестиційну та експлуатаційну фази циклу інвестиційного проекту.

Однак, на сьогоднішній день затвердження інвестиційних проектів на залізницях України не супроводжується ні глибоким техніко-економічним

обґрунтуванням, ні фінансовим аналізом, а Інвестиційний комітет в силу об'єктивно існуючих причин не має можливості повноцінно оцінити матеріали, які надаються на погодження.

Разом із зростанням якості проектних розробок і методичного рівня оцінки ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті і ухвалення рішень, стає все більш помітним відставання методичного забезпечення оцінок проектних ризиків і методів управління ними. Практично дана система не містить адекватної оцінки проектного ризику.

В той же час нестабільність української економічної кон'юнктури обумовлює високий ступінь невизначеності, в умовах якої реалізуються інвестиційні проекти, що у свою чергу обумовлює високий ступінь ризику і робить питання управління проектними ризиками найактуальнішими.

Експрес-оцінка впливу ризику на ефективність інвестиційних проектів з використанням методу коректування ставки дисконтування на величину премії за ризик широко використовується на практиці і в Україні, і в Росії і за рубежом, завдяки простоті використання і наочності результатів. Проте, даний метод часто не дозволяє дати адекватну оцінку, зважаючи на суперечливість вибору самої ставки дисконтування - необхідної норми прибутковості за багатьма інвестиційними проектами.

Після розгляду в Управлінні проекти прямують на затвердження. Потім за затвердженими проектами виділяється необхідне фінансування і здійснюється контроль за витрачанням грошових ресурсів і виконанням плану введення об'єктів в експлуатацію. Дані про профінансовані і введені в експлуатацію об'єкти є об'єктом статистичного обліку. Таким чином, механізми системи проектного фінансування і управління проектами знаходять вживання тільки на передінвестиційному і інвестиційному етапах.

Згідно загальним принципам побудови систем управління інвестиціями і ризиком моніторинг і контроль проектної діяльності повинен здійснюватися на всьому інтервалі реалізації проекту, а також після його закінчення повинен здійснюватися післяінвестиційний контроль (пост-аудит

проекту), метою якого є створення статистичної бази для подальших проектів. Результатом такого виду відстеження розвитку інвестиційних процесів є розробка методів управління проектами певного виду діяльності, заснована на вивченні планових і дійсних показників (актуалізація проекту) і коректуванні можливих помилок в прогнозах і проектуванні.

Таким чином, можна зробити висновок про можливість і необхідність вдосконалення процедур системи відбору, фінансування і управління інвестиційними проектами на залізничному транспорті, що у свою чергу підвищить ефективність використання власних інвестиційних ресурсів.

УДК 656.073

УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

*Дейнека А.Г., д.э.н., профессор,
Курилова Л.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

Грузовые перевозки в номенклатуре работы железнодорожного транспорта Украины занимает важнейшее место. При общем падении перевозок по железным дорогам а так же сокращении объема перевозок грузов только последние определяли жизнеспособность железных дорог в течении десятилетий. Грузовые перевозки за счет перекрестного субсидирования обеспечивали жизнеспособность пассажирских и пригородных перевозок Укрзалізниці, что несомненно являлось негативным следствием работы всего транспортного комплекса.

Как известно, железнодорожные администрации мира имеют практику субсидирования убыточных пассажирских и пригородных перевозок за счет других источников финансирования. Это муниципальная поддержка, а также отчисления от федеральных и прочих государственных бюджетов с привлечением участия крупных предприятий и организаций.

В условиях реформирования железных дорог Украины грузовые перевозки

постепенно избавятся от бремени финансовых потоков которые имели место раньше и были направлены в сторону поддержания убыточности пассажирских и пригородных перевозок.

Отмечаем также важную задачу необходимости коренного обновления парка грузовых вагонов и активного участия в этом процессе украинского и зарубежного капитала, которые должны выступить в качестве инвесторов названного процесса. Отдельно следует остановиться на целесообразности не только обновления вагонного парка но и на улучшении качественных характеристик его. Для этого следует использовать опыт железнодорожных администраций Европейских администраций а также США, Японии и других стран, которые эксплуатируют абсолютно новый парк, созданный в последние годы.

Представляется целесообразным определить направление движения больше грузовых составов а также составов специального назначения включая контейнерные и контрейлерные поезда. Учитывая конъюнктуру рынка международно-грузовых перевозок следует разработать программу развития и совершенствования транзитных грузовых перевозок учитывая географическое положение Украины.

В связи с тем, что реформирование железных дорог предполагает формирование конкурентной среды в рамках приватизации инфраструктуры, а также формирование и расширение операторов перевозки грузов различной номенклатуры и их конкуренцию на внутреннем транспортном рынке, требует дополнительной проработки вопрос взаимодействия различных видов транспорта в рамках транспортных узлов и терминалов.

Новые подходы в управлении грузовыми перевозками требуют нового мышления руководителей транспортных подразделений.

УДК 658.7:656.073

УДОСКОНАЛЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В РАМКАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Дейнека А.Г., д.е.н., професор,
Лейба Д.А., магістр (УкрДУЗТ)*

Вантажні перевезення в Україні мають пріоритетне значення для розвитку національної економіки.

Всі види транспорту, які залучені в перевізному процесі, виконують значні обсяги перевезень. Серед них доцільно виділити особливо залізничний транспорт, на долю якого припадає основна частина зазначених перевезень.

В рамках реформування ДП «Укрзалізниця» та організації ПАТ «Українська залізниця» відбуваються значні зрушення щодо ефективності вантажних перевезень. Цьому сприяє орієнтація залізниць України до європейського транспортного простору.

З точки зору підвищення ефективності вагонних перевезень необхідно запропонувати наступні заходи:

1) в стислі терміни модернізувати існуючий парк вантажних вагонів та локомотивів;

2) упорядкувати та оптимізувати взаємодію власників вагонів з відправниками, в рамках діючого законодавства України;

3) модернізувати сітку залізниць та напрямів перевезень, які виконують транспортування основної номенклатури вантажів.

4) активно впровадити технологію логістичних перевезень, у першу чергу на рівні зовнішньоекономічної діяльності залізничного транспорту, тим скоротити терміни перетину кордону вантажів на рівні зарубіжних партнерів;

5) активізувати навантажувально-розвантажувальну діяльність портових терміналів Одеського та Іллічівського з метою скорочення термінів перебування вантажів, що адресовані зарубіжними споживачами.

Тому для підвищення ефективності вагонних перевезень, необхідно впровадити

досвід провідних Європейських терміналів.

Визначені пропозиції вважаються достатніми за умов підтримки національними та зарубіжними інвесторами.

УДК 629.4.083

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ СОБІВАРТОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Бредун К.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Рационалізація тарифної політики ПАТ «Укрзалізниця» при здійсненні залізничних перевезень є життєво важливим в умовах реформування галузі та значного зниження обсягів перевезень. В будь-якому випадку визначення рівня собівартості вантажних перевезень за видами сполучення є важливим моментом для встановлення обґрунтованого рівня тарифів.

Негативним фактором, який суттєво впливає на собівартість перевезень, є зниження обсягів перевезень. У 2015 році залізничним транспортом допущено падіння обсягів перевезень на 9,4% (до 350 млн т), вантажообіг знизився на 7,5% (до 194 млрд т-км).

Залишаються певні труднощі у впровадженні індексації тарифів у внутрішньому та експортно-імпортних перевезеннях. До цього часу не почала функціонувати Національна комісія з регулювання транспорту (НКРТ), проект нового закону «Про залізничний транспорт» відізняно з Верховної Ради. З урахуванням цього та протидії певних вантажовласників підвищення тарифів, яке планувалося з 01.01.2016 року відбулося лише з 30.04.2016 року, тобто за цей період Укрзалізниця недоотримала за вантажні перевезення по 25-27 млн грн. за добу (в цілому - близько 3 млрд грн.). Згідно з фінансовим планом «Укрзалізниця» середньорічне підвищення тарифів на залізничні перевезення

декларується на рівні 10%.

Додаткові доходи за рахунок 15% зростання тарифних ставок за оцінками складе близько 4,1 млрд. грн. Вважаємо, що не менше 40% цієї суми необхідно направити на оновлення рухомого складу – вантажних вагонів і локомотивів (знос вантажних вагонів перевізника на сьогодні досяг 91%, локомотивного парку – 95,7%). До цього плани оновлення вантажного рухомого складу хоча і декларувалися, проте не виконувались. Для модернізації рухомого складу необхідна відповідна програма та стратегічний інвестор, який сумісно з ПАТ «Укрзалізниця» у вигляді сумісного підприємства буде випускати вагони та локомотиви. Вагонобудівна галузь України переживає тяжкі часи. ПАТ «Дніпровагонмаш» завершив 2015 рік зі збитками майже 100 млн. грн., вагонів реалізовано лише на 53,7 млн. грн., ПАТ «Азовощемаш» побудовано за 2015 рік лише 48 цистерн. В 2015 році галузь вантажного вагонобудування України знизилася випуск майже в 6 разів – з 6000 до 1054 одиниць.

В сучасних умовах суттєво змінюються підходи до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, оскільки з одного боку вони мають відповідати вимогам чинного антимонопольного законодавства (стосовно внутрішніх та експортно-імпорتنних перевезень) та законодавства щодо захисту економічної конкуренції, вимогам пакету директив ЄС по залізничному транспорту, а з іншого боку – сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Залізничний транспорт як природний монополіст перебуває в нерівних економічних умовах з іншими галузями промисловості, тоді як, ціни на продукцію промислових підприємств формуються, як правило, в умовах ринку, а тарифи на послуги залізничного транспорту є державно-регульованими.

Кошти в сумі близько 7,5 млрд., які отримані від індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України з січня 2015 року, було знівельовано додатковими витратами, пов'язаними із зростанням цін виробників промислової продукції, індексу інфляції та девальвацією гривні, з них: збільшення витрат на обслуговування запозичень – 4 млрд. грн., закупівля товарно-

матеріальних цінностей для забезпечення експлуатаційних витрат 1,6 млрд. грн., закупівля електроенергії для здійснення перевезень – 1,4 млрд. грн. та ін.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів відображені в «Тарифній політиці залізниць України», мають вищий рівень в порівнянні з внутрішніми і не є державно-регульованими. Конкурентність їх досягається шляхом надання знижок експедиторам, яка ні в якому разі не повинна бути нижчою за собівартість перевезення. При визначенні собівартості таких перевезень необхідно враховувати низку особливостей: більшість транзитних перевезень виконується міжнародними транспортними коридорами, на шляху прямування менша кількість переробок вагонів тощо.

Пропозиції щодо врахування особливостей визначення собівартості конкретного як транзитного так і експортно-імпортного перевезення як станом на сьогодні, так і на перспективу: собівартість вантажного перевезення повинна виділяти інфраструктурну, локомотивну і вагонну складову; номенклатура витрат повинна відповідати змінам у структурі ПАТ «Укрзалізниця» та вимогам директив ЄС по залізничному транспорту; при встановленні рівня тарифів повинна враховуватись конкурентоспроможність тарифів за видами сполучення.

УДК 656.23:656.224

ВПРОВАДЖЕННЯ АУТСОРСИНГА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В сучасних умовах, коли Україна все більше впливається в світову економіку, для успішного розвитку компанії, зростання її конкурентоспроможності та привабливості для інвесторів необхідно підвищення ефективності роботи і зниження витрат. Одним із способів вирішення цих завдань є аутсорсинг, тобто передача окремих функцій, технологічних операцій або бізнес-процесів зовнішнім виконавцям.

Основний ефект аутсорсингу повинен

створюватися за рахунок того, що спеціалізована організація забезпечує більш ефективно і якісно виконання переданих їй процесів або функцій. Незаперечною перевагою аутсорсингу є відсутність об'ємних довгострокових інвестицій.

Аутсорсинг застосовується в більшості філій залізниці, але його напрямки не скрізь можна вважати оптимальними, оскільки в ряді випадків на аутсорсинг виводяться види діяльності та роботи, передача яких призводить до збільшення витрат ПАТ «Українська залізниця». В даний час існує рекомендований перелік професій, а також робіт і послуг для зовнішнього виконання, однак реалізація цього переліку повинна бути організована системно, в масштабах цілої залізниці, а не довільно на кожному підприємстві, оскільки ефективність аутсорсингу істотно залежить від масштабів впровадження.

При розгляді можливості передачі окремих видів, виконуваних у «Укрзалізниця» робіт на аутсорсинг, варто враховувати особливості організації діяльності компанії:

- у перевізному процесі задіяні основні господарства «Укрзалізниця» кожне з яких має свої основні й допоміжні технологічні процеси;

- окремі допоміжні процеси по своєму втримуванню однакові для всіх господарств;

- структурні підрозділи основних господарств територіально розосереджені, що в окремих випадках утрудняє застосування існуючих форм аутсорсинга.

Напрямок розвитку й форми застосування аутсорсинга.

Для досягнення переваг і виконання умов застосування аутсорсинга необхідно зосередитися на наступних напрямках його розвитку:

- перехід від передачі зовнішнім організаціям окремих технологічних операцій до передачі аутсорсерам виробничих циклів, пов'язаних з наданням закінчених видів робіт і послуг;

- збільшення географічних масштабів застосування аутсорсинга.

Форми застосування аутсорсинга можуть бути найрізноманітнішими. Вони залежать як від характеру діяльності працівників, так і від організаційної структури, що забезпечує раціоналізацію

витрат залізниці. З урахуванням сформованої практики оренди послуг на умовах аутсорсинга можливі наступні форми:

- організація на рівні філій - залізниць окремих підрозділів-фірм, що здійснюють інші види діяльності;

- передача персоналу на аутсорсинг одній зовнішній структурі-фірмі (агентству) по керуванню персоналом, що з урахуванням конкретних видів діяльності й умов експлуатації організує діяльність переданого персоналу. У цю фірму персонал приймається на постійну роботу зі збереженням соціальних пільг;

- створення центрального кадрового агентства з філіями на залізницях по керуванню й організації іншими видами діяльності.

Висновок: Використання вказаних методів інноваційного зростання повинно збільшити конкурентоспроможність залізничного транспорту та сприятиме збільшенню бази отримання прибутку, а також залучення спеціалізованих компаній-аутсорсерів для організації обслуговування пасажирів може підвищити якість і збільшити асортименти надаваних послуг, знизити витрати та ліквідувати збитковість окремих видів діяльності, не вимагаючи залучення значних інвестицій.

УДК 656.073.436

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Котик В.В., к.э.н., доцент,
Ворожеина В.С., магистр (УкрГУЖТ)*

Железнодорожный транспорт выполняет значительные объемы перевозки грузов относящихся к категории опасных. Данные грузы выполняют: кислоты, щелочи, взрывные вещества, радиоактивные компоненты и некоторые другие.

В силу того, что перевозки отмеченных грузов на средние и дальние расстояния наиболее эффективны на железнодорожном транспорте, а так же

отмеченные грузы выступают в роли государственного заказа, для работы железнодорожного ведомства, основная роль в перевозках ложится на долю железных дорог.

Направления перевозок, номенклатура опасных грузов их объемы и сроки регулируются в рамках государственных договоров между ведомствами и «ПАТ Залізниця України». Вместе с тем, перевозка отмеченных грузов сопряжена с необходимостью учета факторов охраны окружающей среды от несанкционированного попадания в неё отдельных элементов груз. Данное обстоятельство накладывает на подразделение железнодорожного транспорта, дополнительная ответственность в силу того, что по железным дорогам одновременно следует в прямом и обратном обращении пассажирские и пригородные составы, а так же то что пути сообщений, традиционно проходят через населенные пункты в том числе, через большие и крупных города, именно в городах имеет место формирования транспортной единицы на крупных сортировочных станциях.

Отдельно следует отметить важность и безукоризненность безопасной работы сортировочных и грузовых станций, так как объездные «маневры» и работа сортировочных горок со специальными вагонами, исключена.

Важную роль имеет так же работа транспортных узлов, где происходит перегрузка и погрузка со специальных вагонов на автотранспорт или речные и морские суда опасных грузов, где необходимо строгое соблюдение техники безопасности с целью максимального избежания форс-мажорных ситуаций.

В ближайшем будущем целесообразно максимально обновить подвижной состав железных дорог, а так же инфраструктуру и включая станционное хозяйство и специальную технику с целью минимизации потери части указанных грузов.

Выполнение отмеченных мероприятий должно соответствовать процедуре работы с опасными грузами, практикуемыми в странах Европы!

УДК 656.078

ДИВЕРСИФІКАЦІЯ БІЗНЕСУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Диверсифікація виробництва на підприємствах залізничного транспорту може і повинна розглядатися як одна із стратегічних альтернатив перспективного планування розвитку підприємства. До теперішнього часу не розроблено універсальній концепції, яка могла б задовольнити потреби більшості підприємств, яким необхідна диверсифікація. В такій ситуації практичне рішення проблем диверсифікації є досить складним. На даний час в Україні не накопичений ні теоретичний, ні практичний досвід для вирішення проблем диверсифікації підприємств залізничного транспорту. Для практичного вирішення проблем диверсифікації на підприємствах транспорту в умовах реформування необхідно виробити основні критерії диверсифікації, спираючись на аналіз стратегічної діяльності підприємства, в основу якої повинні бути покладені обґрунтовані припущення, що спираються на базові концепції диверсифікації виробництва, розроблені зарубіжними дослідниками і адаптовані до умов України.

Диверсифікація - являє собою в загальному виді розширення номенклатури, товарів, вироблених окремими підприємствами й об'єднаннями. Вона пов'язана з використанням накопичень підприємства не тільки на виробництво основної продукції або встановлення контролю над певним етапом виробництва, але й для організації нових видів виробництва, проникнення в інші галузі. Отже, диверсифікація підприємств залізничної галузі є стратегічною альтернативою для розвитку й росту економічної ефективності в умовах нинішньої економічної ситуації в Україні та реформування галузі. Головною комерційною метою диверсифікації є збільшення прибутку за рахунок використання ринкових шансів і встановлення конкурентних переваг, але реальні шляхи одержання конкурентних переваг, а, отже, і цілісні спонукальні мотиви диверсифікації різні.

З економічної точки зору диверсифікація - це шлях розвитку

виробництва залізничної галузі або приріст його обсягів за рахунок випуску додаткової продукції або шляхом надання нових видів послуг, що дозволить підприємствам залізничної галузі увійти в нову сферу виробничих відносин, де буде вироблений новий ефективний менеджмент або новий спосіб керування діяльністю.

Розглянемо варіант диверсифікації діяльності залізниці в аспекті розвитку станцій і вокзалів. В даний час під розвитком залізничних пасажирських станцій у напрямі комерціалізації для отримання додаткового прибутку мають на увазі розширення кола послуг, що надаються, зокрема не пов'язаних з перевізним процесом. Диверсифікація діяльності станцій і вокзалів дозволить поліпшити використання їх територій, будинків, устаткування й іншого майна, підвищити привабливість для клієнтів і в остаточному підсумку залучити на залізничний транспорт додаткових пасажирів - туристів, ділових людей і т.ін.

Створення сервісних центрів обслуговування пасажирів дозволить надавати послуги замовлення таксі, приймати замовлення на маршрутні автобуси, проводити оформлення й доставку документів додому або на роботу, а також надавати інші послуги.

Створення непрофільних виробництв по випуску товарів народного споживання, надання побутових послуг, ведення торгівельно-закупівельних операцій по широкій номенклатурі продовольчих і непродовольчих товарів, сировини і т.ін. усе це як результат диверсифікації створить вдалу конкуренцію з автомобільним транспортом, створить додаткові робочі місця з реальним покриттям витрат і одержанням прибутку. Диверсифікація діяльності станцій вважається одним з основних напрямків поліпшення положення залізниць закордоном.

Висновок: Одержання додаткового вантажо- і пасажирообігу за рахунок покриття не тільки власних витрат, але й за рахунок одержання значного прибутку має місце при проведенні диверсифікації на підприємствах залізничного транспорту. У цьому випадку це можливо шляхом придбання у власність автомобільного парку для надання нетрадиційних послуг, створення непрофільних виробництв по випуску й реалізації товарів народного споживання,

надання послуг з тимчасового складування вантажів, організації прямих і змішаних перевезень, доставка багажу, виконання митних формальностей і т.ін. Все це призведе до відновлення власних основних виробничих фондів, створить додаткові робочі місця й підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту.

УДК 656.073.235

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Котик В.А., к.э.н., доцент,
Гришук Д.Н., магистр (УкрГУЖТ)*

Пакетированные грузы занимают все большее значение в перевозках различными видами транспорта в международном и внутри, государственном сообщении.

Прослеживая динамику изменения номенклатуры перевозок грузов можно отметить следующие, в последнее десятилетие контейнер заметно вытесняет прежние технологии привозки товаров и изделий объемы движения контейнеров по железным дорогам динамично возрастают.

Унификация производства наукоемкой продукции в ведущих странах Европы, США, Японии, Китая и других странах накладывают дополнительные требования к унификации перевозок контейнеров. Значительно возрос двейт морских судов категории контейнеровозов, которые идут по направлениям Азия-Европа-Северная Америка.

Контейнеровозы решают главную задачу, которая увеличивает скорости доставки грузов потребителю. Это объясняется тем, что погрузка и разгрузка контейнеров время ожидания в порту несравнимое с длительностью отмеченных операций в традиционной работой сухогрузов, танкеров, длинномеров и других судов.

Сама операция перегрузки контейнера с судна на вагон контейнеровоз или

автомобиль в порту составляет минимальные сроки. Что же касается перевозки, пакетов железно дорожным транспортом то эта тенденция в Украине так и в целом мире имеет динамику значительного роста.

В силу геостратегического положения украинских железных дорог, ожидаются значительно большие объемы транзитных перевозок в направлении Европы и Азии. Позicionирование предложенный Украинских железных дорог в рамках решения этих задач позволит зарубежным партнерам значительно сократить временные сроки транспортировки контейнеров при минимизации времени пограничного и таможенного ожидания.

Таким образом главной проблемой решения задачи увеличения объемов контейнерных перевозок является унификация украинского транспортного законодательства в направлении европейских и мировых норм и стандартов.

УДК 620.4:622(477)

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЦТВА

*Котик В.О., к.е.н., доцент,
Моцна І.В., асистент (УкрДУЗТ)*

В умовах ринкових відносин суспільство перетерплює корінні перетворення. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є її корінна зміна державного регулювання підприємствами. Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контролю і регулювання економічних процесів, які виникають в галузі. Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що з наукових

позицій доцільно оцінити об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту, визначення тенденцій розвитку і ступеня взаємодії з державою, а також розроблення напрямку і рівнів розвитку на перспективу.

На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Світова практика свідчить про традиційний, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення питань, пов'язаних зі зміною форми власності у зв'язку зі збитковістю їх діяльності приватизацією. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили багато вчених економістів та практиків однак окремі питання приватизації є недостатньо розглянуті тому було розглянуто фактори вибору моделі приватизації та методи приватизації. Розкрито правову базу і принципи державного регулювання і контролю на основі законів України. Встановлено сутність, поняття та принципи приватизації з точки зору загальної теорії на основі вивчення результатів напрацювань зарубіжних та вітчизняних вчених, на цій підставі, визначено переваги та недоліки різноманітних форм власності. Вивчено теоретичні, методологічні і практичні питання реформування відносин власності. На основі цього визначено фактори та методи приватизації, основні напрямки реформування власності, зроблено виділення позитивних чинників приватизації та розроблено механізм пріоритетів роздержавлення. Проведене дослідження виконано у поєднанні з встановленням негативних сторін приватизації.

На підставі виконаного дослідження класифіковано об'єкти, які не підлягають приватизації, серед яких: майно органів державної влади і управління, золотий і валютний фонди, комплекси по виготовленню

цінних паперів і грошових знаків, майно збройних сил, державні матеріальні резерви, національні, культурні і історичні цінності.

Встановлено, що реалізація мети приватизації обумовлена вирішенням конкретних програм приватизації та переслідує декілька задач, які дозволили класифікувати цілі приватизації відповідно форми роздержавлення. Доведено, що усі різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – роду, типу і вигляду.

В процесі дослідження визначено моделі приватизації, до яких можна віднести дві основні: платну і безкоштовну. Кожна з них визначає умови приватизації. Науково обґрунтовано і класифіковано етапи проведення приватизації в Україні: з моменту утворення і становлення Фонду державного майна; проведення приватизації за винятком об'єктів малої приватизації переважно шляхом орендування; проведення масової приватизації за приватизаційні папери із залученням широких верст населення; завершення сертифікаційної та перехід до грошової приватизації.

Також розроблена програма цілей та заходів, які спрямовані на реалізацію етапів приватизації. В результаті дослідження визначено передумови щодо здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту.

Зроблено аналіз зарубіжного досвіду проведення приватизації в найбільших державних корпораціях.

На підставі зробленого аналізу автором узагальнено та промодельовано теорію приватизації Центральної та Східної Європи, країн з розвинутою економікою, та окремо обраних держав, таких як: Великобританія, Франція, Канада. Представляють інтерес моделі приватизації Великобританії, та країн з розвинутою економікою, що дає підстави для позичення окремих її елементів в Україні. Дослідженням встановлено, що здійснення приватизації передбачає такі основні етапи: перед приватизаційна підготовка об'єктів; підготовка об'єктів до продажу, продаж об'єктів відповідно до плану приватизації або плану розміщення акцій ВАТ, створених шляхом корпоратизації.

Таким чином, доведено, що усе

різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – родом, типом і видом. Теоретично обґрунтовано напрямки сучасного приватизаційного процесу та ефективну стратегію реструктуризації.

Визначено передумови здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту зі зміною власника шляхом перетворення державної власності в недержавну та роздержавлення другого роду, яке не пов'язане зі зміною типу власності. На підставі досвіду здійснення приватизації було сформульовано принципи, за якими вона здійснюється.

УДК 339.564

КРЕДИТНО-ФІНАНСОВІ ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ

*Котлубай В. О., к. е. н., доцент
(НУ «ОЮА»)*

Загально відомо, що зовнішня торгівля дає потужний додатковий імпульс розвитку національної економіки будь-якої країни.

В сучасний період у світі спостерігається тенденція до стійкого уповільнення зростання глобальної торгівлі. До останніх років розвиток національної економіки ґрунтувався не на диверсифікації її структури, а на продажі сировинних ресурсів завдяки сприятливій зовнішньоекономічній кон'юктурі. Основна причина нинішньої кризи - це українська модель сировинної економіки, яка побудована на експорті сировини і, відповідно, на тотальній залежності від цін на цю сировину. Тому підтримка та розвиток експорту вимагає від уряду країни комплексу певних інструментів з його стимулювання.

Серед великої кількості таких інструментів виділяють кредитно-фінансові, за допомогою яких здійснюється розширення кола експортерів та завоювання нових ринків збуту товарів, підвищується конкурентоспроможність товарів та послуг, зменшується їх собівартість тощо.

Для застосування такого інструменту в

Україні необхідно створення агентства, що буде здійснювати страхування експортних кредитів. Обговорення щодо відкриття такого агентства в Україні йде вже доволі тривалий час, проте воно так і не було створено.

Закордонний досвід свідчить, що застосування фінансово-кредитного інструменту у світі досягло дуже високого рівня. Тому затримка у створенні власного в Україні механізму застосування такого інструменту погрожує різкому послабленню позицій нашої держави на міжнародному ринку. Враховуючи дуже складний стан експорту України в останні роки, такий уповільнений підхід може дуже критично зменшити можливості використання національних ресурсів для зростання нашої економіки та підвищення рівня добробуту населення.

Якщо звернутися до досвіду інших країн то ми бачимо, що такі агентства вже досить тривалий час існують у світі у розвинутих країнах. Так, наприклад, у Франції створена французька страхова компанія SOFACЕ, яка була заснована у 1946 р. На даний час її контрольний пакет акцій належить банку Natixis. У Німеччині вже більше ста років існує страхова компанія Euler Hermes, яка є найбільшою в світі компанією, що спеціалізується на страхуванні експортних кредитів.

Також такі агентства існують і в країнах СНД. Так, у Росії створено ВАТ «ЕКСАР», яке було засновано у 2011 р. у вигляді дочірньої компанії Зовнішекономбанку зі статутним капіталом 30 млрд. рублів. У Казахстані у 2003 р. створено Державну страхову корпорацію зі страхування експортних кредитів і інвестицій, з 2010 р. працює АТ «Експортно-кредитна страхова корпорація «КазЕкспортГарант». У Вірменії в 2013 р. в рамках експортно-орієнтованої промислової політики засновано СЗАТ "Експортне страхове агентство Вірменії".

Звісно, що формування системи державної фінансової підтримки експорту в Україні, у першу чергу потребує створення відповідної нормативно-правової бази. Проте досвід багатьох країн де така система вже існує допоможе уникнути помилок з якими вони стикалися.

Слід зазначити, що в страхуванні експортних кредитів крім підприємств-

експортерів можуть бути зацікавлені також і банки. При страхуванні експортних кредитів ризику з невиконання платіжних зобов'язань з боку іноземних контрагентів бере на себе страхова компанія, що впливає на умови надання банківського кредиту.

У контексті, що розглядається, головною проблемою для вітчизняного експорту є досить низька диверсифікація продукції, що експортується через неконкурентоспроможність українських товарів обробної промисловості на світовий ринок. Тому на сучасному етапі до найважливіших напрямків економічної політики України відноситься розвиток експортно орієнтованих галузей промисловості, які виробляють товари з високим ступенем переробки, збільшення їх частки в структурі експорту. Після створення агентства з кредитування експорту, слід зосередити увагу на кредитуванні саме таких товарів, тим самим стимулюючи розвиток відповідних галузей промисловості.

Також, враховуючи тяжкий фінансовий стан країни, слід розробити відповідні механізми, які б стимулювали вітчизняні банки вкладати власний капітал у розвиток національної експортної системи.

УДК 330.342(477)

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ КРИЗИ В УКРАЇНІ

Кузьменко А.В., к.е.н. (УкрДУЗТ)

Глибока криза, що охопила українську економіку в 2013-2015 роках, носить системний характер і концентрує в собі не тільки свої власні, а й світові проблеми, які не просто виникли внаслідок невдалих дій суб'єктів, а є втіленням об'єктивних протиріч, притаманних історичній логіці соціально-економічного розвитку.

Держава, яка хоче вивести країну з кризи, однозначно має один правильний напрям – соціальний. Економіка має служити людині, а не людина економіці. Питання соціальної спрямованості та соціального вектора розвитку національної економіки цікавлять вчених із давніх часів, оскільки

найбільшим досягненням будь-якої нації є людина. Саме вона й аспекти її життєдіяльності назавжди залишаються в центрі соціально-економічної системи держави.

Всесвітньо відомий політекономіст – Манкур Олсон, у своїх працях переконливо довів, що нації занепадають, коли зруйнована структура ухвалення державних рішень і в главу кута ставляться інтереси певних груп або олігархів, а не цілі соціального і економічного розвитку.

Нажаль наслідки такого олігархічного управління державою, ми й спостерігаємо в сьогоденній Україні.

Аналізуючи тенденції розвитку в країнах з аналогічним соціальним устроєм, Манкур Олсон зробив висновок про те, що виходу з такої ситуації системи суспільних відносин існує два: еволюційний і революційний.

Автор вважає, що головним двигуном розвитку національної економіки завжди була і є промисловість. Вона є основою індустріального розвитку країни, сформована сукупність підприємств з виробництва електричної енергії, знарядь праці для галузей економіки, видобутку сировини, палива, заготівлі лісу, переробки продукції, випущеної промисловістю або виготовленої сільським господарством, видобутку та переробки сировини, виробництва товарів і послуг. Реальний сектор економіки за своєю суттю виступає одним з головних факторів науково-технічного прогресу, оскільки саме він забезпечує всі галузі національного господарства знаряддями праці, готовими виробами, викликаючи мультиплікативний ефект для всієї економіки в цілому. Таким чином, стан промисловості в державі може визначати стан національної економіки.

Але, нажаль в Україні протягом останніх десятиріч спостерігається постійне скорочення обсягів промислового виробництва, що зумовлює зниження рівня ВВП країни, а відповідно і конкурентоспроможності її на світовому ринку. В 2015 році ВВП України зменшився приблизно на 9%.

Аналізуючи все це, упевнено можна сказати, що Україні потрібно брати новий курс стосовно розвитку економіки.

Розробити концепцію соціально-

економічного розвитку України ключовим орієнтиром якої стало б:

По-перше, забезпечення належних соціальних стандартів якості життя населення.

По-друге, спрямування зусиль на розвиток промислового потенціалу за рахунок запровадження державних замовлень на виробництво високотехнологічної промислової продукції.

По-третє, посилення боротьбу з корупцією. Політики часто рапортують про проведення реформ, спрямованих на відновлення економіки, а безперервне падіння ВВП списують на війну. Однак експерти з такою позицією не згодні.

УДК 330.34.01(477)

ТЕОРЕТИЧНА СУТНІСТЬ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Авагімова А.А., студентка (УкрДУЗТ)*

Загальновідомо, що період часу між двома найвищими точками розвитку економіки, після яких починається рецесія, прийнято називати економічним циклом, який, незважаючи на його тривалість (цикл Кітчина, Жюглара чи Кондратьєва), має однакову структуру і складається з чотирьох фаз: піку буму, рецесії (спаду), дна та поживлення (піднесення). Основною метою урядів усіх країн в процесі розробки прогнозів і перспективних планів розвитку на довгостроковий період є згладжування економічних циклів, подовження перебування економіки країни у фазі піднесення та скорочення фази рецесії. Зазначимо, що при наявності єдиної думки щодо переліку і послідовності фаз економічного циклу, жоден із науковців не дає конкретного визначення кризи як частини економічного циклу, тобто не вказує, з якого моменту рецесія перетворюється на кризу і, відповідно, коли можна казати про закінчення кризи. Також спостерігається багатоваріантність у застосуванні економічних і фінансових показників науковцями і практиками для підкріплення думки про «кризовість» стану

економічної системи.

Важливим моментом у дослідженні питання циклічності в процесі розробки прогнозів макроекономічного розвитку є також визнання факту об'єктивності настання кризи, що дозволяє сформулювати висновок про кризу як переламний момент у розвитку економічної системи. В такій ситуації готовність суспільства до перебудови і відповідна регуляторна політика уряду є запорукою успішного виходу країни із кризи на попередній рівень розвитку і, навіть, підйому на більш високу якісну сходинку в економічному зростанні.

Таким чином, необхідність успішного вирішення подібного завдання та відсутність єдиного підходу до визначення самого поняття «економічна криза» в працях як вітчизняних, так і зарубіжних авторів, обумовлюють актуальність проблеми розроблення підходів до визначення наукового концепту «економічна криза» у термінології циклічного розвитку, створюють необхідність розробки системи оціночних показників-індикаторів для визначення фази економічного циклу в процесі макроекономічного прогнозування з точки зору отримання уяви про наближення економічної системи до піку (буму), за яким об'єктивно має настати фаза рецесії, кризи тощо. Для цього, на наш погляд, має бути розроблена система оціночних показників інтегрованих у подальшому в систему загальнодержавного управління.

Таким чином, початок кризи визначається точкою піку в економічному циклі, а кінець – точкою дна. Напрямок розвитку економічної системи у бік початку чи закінчення кризи визначається переважаючими тенденціями до спаду чи поживлення економічного розвитку. Деякі фахівці-практики при наближенні економіки до фази буму, що відповідно до запропонованого нами визначення є початком економічної кризи, застосовують саме термін «перегрівання економіки», що свідчить саме про надмірний вплив поживляючих чинників на розвиток економічної системи.

УДК 330.34:338.242.4

ІННОВАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОСВІТНЬОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА РОЗВИТОК ПЛАТНИХ ОСВІТНІХ ПОСЛУГ

Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА)

Результатом освоєння і поширення інновацій у сфері освіти є формування ефективної системи відкритої, гнучкої, безперервної освіти людини впродовж її життя. Вона є єдністю нових економічних інструментів, освітніх технологій, організаційних структур і інституціональних форм в сфері освіти. Можна констатувати наявність тісного взаємозв'язку розвитку інноваційної економіки і вищої освіти, що формує людський капітал для економіки знань. У сучасних умовах освіта характеризується станом наявності різноманітних і суперечливих тенденцій. З одного боку, можна стверджувати, що в складних економічних умовах при прогресуючому дефіциті фінансових і матеріальних ресурсів вдалося забезпечити доступність основних освітніх послуг для широкого кола громадян. З іншого боку, існуюча мережа освітніх установ далеко не повно забезпечує потреби в отриманні освітніх послуг. В результаті за кожним рівнем освіти є не завжди виправдане різноманіття видів освітніх установ, виникає небезпека розпаду цілісної освітньої системи, формування тупикових гілок в структурах освіти. Сьогодні потрібно здійснити велику і невідкладну роботу щодо збереження цілісної освітньої системи із спадкоємністю всіх освітніх програм. Фактично йдеться про модернізацію системи освіти, що дозволить забезпечити збереження її високої якості та врахувати нові тенденції і вимоги, продиктовані попитом громадян, держави.

Європейські вищі учбові заклади накопичили значний досвід інноваційного розвитку і в розробці, і в застосуванні нових освітніх технологій, який може бути використаний в українських ВНЗ. Процеси інтернаціоналізації і міжнародної інтеграції сприяють інтенсифікації інноваційних процесів у ВНЗ України, у тому числі збільшенню академічної мобільності, розробці

міжнародних інноваційних освітніх комунікаційних програм, впровадженню інноваційних освітніх технологій, які повинні забезпечити підвищення якості і престижу української освіти. Синергетичний ефект від використання міжнародного досвіду інноваційного розвитку освіти і кращих традицій академічної національної школи визначить вектор стійкого розвитку української освіти.

Проблема стабільного і збалансованого фінансування освітніх установ є однією з найгостріших і найголовніших проблем розвитку і функціонування системи освіти в сучасних умовах. Оскільки і в перспективі основним джерелом буде бюджетне фінансування як гарант на отримання громадянами повної загальної і професійної освіти в межах державних стандартів, потрібне активне проведення наукових досліджень, спрямованих на створення ефективного економічного механізму державного регулювання розвитку системи освіти в регіоні.

Платні освітні послуги є адекватним механізмом адаптації до ринку, хорошим полігоном для нововведень, джерелом додаткових прибутків викладачів, простором зацікавленого спілкування споживачів і виробників освітніх послуг. В умовах нашої країни, коли обмежені бюджетні кошти змушують учбові заклади розширювати комерційну і підприємницьку діяльність, гальмом стає недостатньо гнучке законодавство, відсутність законодавчих актів про статус некомерційної організації, де б чітко були визначені права і обов'язки учбових закладів, що мають такий статус, а також слабка розробленість необхідної системи податкових пільг для споживачів і виробників освітніх послуг і товарів, призначених для забезпечення учбового процесу.

Найбільш поширеною формою підприємницької діяльності освітніх установ є діяльність із надання платних освітніх послуг в межах відповідних освітніх програм і державних стандартів. Основною ознакою додаткових платних освітніх послуг є те, що вони не можуть бути надані в обмін і у межах основної освітньої діяльності, що фінансується із коштів бюджету.

Розвитком платних освітніх послуг

система освіти реагує на два важливі процеси – регіоналізацію і демократизацію управління. Поступовий розвиток сфери платних послуг у відповідь на попит сприятиме тому, що і освітній простір України буде усе більш різноманітним. Законодавчий розвиток в цьому напрямі закріплений в регіональному компоненті освітнього стандарту.

Потенційні переваги надання додаткових платних послуг для регіону: точніший облік потреб регіону в освітніх послугах; оперативне реагування на специфічні потреби споживачів освітніх послуг; зміцнення матеріальної бази освітніх установ; поліпшення матеріального становища педагогів; зміцнення практичних навичок тих, хто навчається. Потенційні недоліки розвитку додаткових платних послуг такі: нездорова зацікавленість комерційною діяльністю на шкоду основній; прихований перевід учбових дисциплін з основного учбового плану в додаткові послуги; посилення соціальної спрямованості через диверсифікацію в споживанні додаткових освітніх послуг. Розвиток сфери платних послуг в системі освіти доцільний тільки в тій ситуації, коли реальні переваги істотно більше недоліків від їх впровадження.

УДК 330.34

ДОСЛІДЖЕННЯ МЕХАНІЗМІВ РЕАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

*Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ)*

Соціальна політика повинна бути пріоритетним напрямом державного регулювання розвитку економіки й соціальної сфери України. Соціальна політика – це діяльність держави в розв'язанні соціальних питань і формуванні перспектив соціального розвитку. Головний імператив соціальної політики – це турбота про рівень і якість життя кожної людини. Його практична реалізація повинна ґрунтуватися на деяких положеннях, які можна визначити як основні принципи реалізації соціальної політики. Якщо таких немає або вони нечітко позначені,

соціальна політика, як це й відбувається в Україні зараз, перетворюється на якусь марну діяльність, що не приводить знову ж таки до соціально значущих конкретних результатів.

Соціальну політику прямо або опосередковано співвідносять з соціальною сферою, яка є багатокомпонентною за своєю структурою, а ступінь розвиненості цієї структури залежить від рівня і спрямованості соціально-економічного розвитку держави й соціальної політики, що нею проводиться. Поняття «Соціальна сфера» трактується надто вузько, у таких випадках мова зазвичай іде про окремі види економічної діяльності соціальної сфери: про охорону здоров'я, освіту, науку, культуру та спорт, туризм і т.п. Є й занадто широкий підхід, наприклад, до статистичних збірок, спеціально присвячених розвитку соціальної сфери, включається більшість показників соціально-економічного розвитку. Це приводить до цілого комплексу взаємопов'язаних проблем, вирішити які державі не під силу. Всі проблеми, що існують у соціальній сфері, розв'язуються однією державою, і ця ноша іноді є для неї непосильною. Але тоді неминуче виникає необхідність участі в такій роботі й інших структур. Визнаючи превалюючу роль держави, слід урахувувати роль і можливості інших гравців. У практичному плані ми пропонуємо вважати, що соціальна політика – це система заходів, здійснюваних державою в особі національного, обласного рівня, місцевим самоврядуванням, підприємствами і громадськими організаціями за широким колом питань, пов'язаних із суспільним благополуччям і соціальним розвитком, а також сам процес ухвалення відповідних рішень.

Логічна схема проведення дослідження механізмів реалізації соціальної політики України передбачає проведення таких послідовних кроків.

1. Проблематизація – аналіз ситуації й позначення негативних тенденцій і процесів, що склалися в соціальній сфері й не влаштовують державу з об'єктивних причин, пошук нових підходів. Враховуючи взаємозалежний і взаємопов'язаний характер усіх процесів розвитку, тут слід говорити про зміну всієї моделі розвитку країни і виходячи з неї вибудовувати ту ж соціальну політику.

2. Дослідження – вибір нового об'єкта,

виявлення перешкод на шляху його становлення/розвитку, їх «розширення», перехід через зміну пріоритетів розвитку до наступного етапу. Таким об'єктом ми бачимо певну нову ефективну модель соціальної політики, поставленої в розділ державної політики в цілому, збудованої на новій основі партнерської участі в її розробці і солідарній відповідальності при її реалізації всіх ключових груп інтересів, структур, категорій населення.

3. Проектування – включає обстеження (з відповіддю на питання, що відбувається в Україні, яка поточна об'єктивна ситуація) й аналітику (виявлення перешкод, з одного боку, можливостей, з другого, відповідь на питання – що з країною і всіма її громадянами станеться в майбутньому). Зрозуміло, що при такій загальній постановці питання поточний стан країни та її майбутні перспективи досліджено з погляду стану справ у соціальній сфері. При цьому, розуміючи складність одночасного розв'язання всіх масштабних завдань, етап проектування на початку може обґрунтовано бути обмежений вибором декількох ключових пріоритетних тем дослідження (наприклад, зайнятість населення, трудова міграція, демографічні аспекти розвитку).

4. Опрацювання соціальних технологій і перехід на нові соціальні стандарти. На виході, після проведення зазначених дослідження і проектів, планується отримати в тому чи іншому вигляді такі продукти: оновлену стратегію розвитку України; соціальну політику як її ключовий компонент (загальна концепція або конкретна модель); соціальні технології як інструменти її реалізації за різними ключовими напрямками (наприклад, підтримка людей старшого покоління або створення соціальних ліфтів для молоді); соціальні стандарти як очікувані результати (індикатори) ефективності політики, що проводиться. Гідні умови забезпечуються тільки в разі задоволення основних потреб людини та її сім'ї. Рівень задоволення цих потреб, у свою чергу, визначається економічним станом держави. Винятково важливе те, що кожна країна, що поважає себе, повинна прагнути до досягнення встановлених соціальних стандартів – стандартів харчування, забезпечення житлом, отримання медичної

допомоги та ін.

У розробці соціальної політики й у запровадженні її в життя мають брати участь такі гілки влади як законодавча, виконавча, судова влада, а також усе суспільство. Суспільство здійснює контроль за реалізацією соціальної політики.

УДК 658.7:656.052.04

ЕФЕКТИВНА ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ЛОГІСТИКИ

*Паламарчук І.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

З метою створення організаційно-економічної єдності учасників руху товару, здатних координувати і спільно планувати свої дії для оптимізації вантажопотоків, на залізничному транспорті можливе застосування логістики.

Логістика - це інтегрована система активного управління вантажопотоками, метою якої є забезпечення отримання продукції споживачеві в потрібний час і місце при мінімально можливих сукупних витратах ресурсів.

Розвиток логістики обумовлено не тільки скороченням тимчасових і грошових витрат, пов'язаних з рухом товарів, а й ускладненням системи ринкових відносин і підвищенням вимог до якісних характеристик процесу розподілу; створенням гнучких автоматизованих виробничих систем. В цілому значний вплив на розвиток логістики зробив перехід від ринку продавця до ринку покупців.

В сучасних умовах транспортна послуга логістики стає складовою частиною товаропровідних і товаророзподільчих систем в конкурентній боротьбі за ринки збуту.

В сучасних умовах необхідна консолідація учасників руху товару, тому з'являється необхідність застосовувати логістику з метою підвищення надійності і якості поставок.

Застосування логістики в процесах руху товарів обумовлено сучасними

досягненнями науково-технічного прогресу, розвитком новітніх інформаційних технологій. Величезне значення для розвитку логістики має комп'ютеризація управління логістичними процесами.

До завдань транспортної логістики в першу чергу відносять ті, рішення яких посилює узгодженість дій безпосередніх учасників транспортного процесу. Чим розвиненіша транспортна мережа, тим швидше доставляються вантажі до місць призначення. Залізничний транспорт вигідно використовувати при далеких перевезеннях.

Тому застосування логістики на транспорті перетворить контрагентів з конкуруючих сторін у партнерів, які взаємодоповнюють один одного в транспортному процесі.

При вивченні світової практики, можна бачити, що логістика є найбільш ефективним ринково - орієнтованим способом формування, планування і розвитку всіх видів потоків, тому вона міцно завоювала свої позиції.

Окремі фахівці пропонуються створити транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) з метою ритмічного руху транспортних засобів в рамках транспортно логістичні систем.

Ефективне функціонування ТЛЦ передбачає:

- здійснення управління, координацію робіт вантажопереробні транспортних комплексів;
- спрощення процесів взаємодії клієнтів ТЛЦ;
- надання клієнтам набору послуг, що відповідають світовим стандартам за рівнем обслуговування;
- здійснення координації робіт з оцінки транспортно-логістичних підприємств з міжнародними стандартами;
- забезпечення безперервності транспортного процесу;
- формування нормативно - правової бази діяльності учасників і організації перевізного процесу в ринково - конкурентних умовах.

Досягнення цілей функціонування ТЛЦ має забезпечуватися за рахунок підвищення рівня інтеграції і координації діяльності учасників транспортного процесу.

В даний час важливо визначити

регіональну і національну ефективність формування логістики, яка характеризується високим соціально-економічним ефектом у вигляді створення додаткових робочих місць, в тому числі залізничному транспорті, який виконує важливу роль.

УДК 334.012.82(100)

СОГЛАСОВАНИЕ ИНТЕРЕСОВ СТРАН В ПРОЦЕССЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Пащенко Ю.Е., д.э.н., профессор (НАУ)

Базовый принцип развитых западных государств для всех стран и, в первую очередь, для потенциальных участников «дружной европейской семьи» - с одной стороны - ликвидация научно-технического, производственного, и прочих потенциалов, которые могли бы даже в перспективе составить конкуренцию, а значит и угрозу европейским (американским) партнерам, с другой стороны - вовлечение стран-претендентов в проекты, которые бы представляли для них выгоду, экономические, военные и политические интересы. Такая позиция ЕС естественна, просматривается по всем направлениям деятельности, и для большинства стран, к которым относится и Украина, практически упомянутый выше принцип уже реализован. ЕС - ставит выгодные и приемлемые для себя условия, претенденты - должны выполнять поставленные условия, порой жертвуя многими своими преимуществами.

Всегда надо сопоставлять, что страна-претендент получает и что теряет, что получает ЕС и что теряет. По логике конечные интересы договаривающихся сторон должны быть схожие и сводится к достижению более высоких социально-экономических стандартов. Однако механизм и условия согласования этих интересов в процессе международной интеграции следует существенно доработать. Интересы стран-претендентов желательно рассматривать в разрезе макроэкономических показателей, детализировать по слоям населения, отраслям

экономики, требованиям экологии и т.д. В целом они должны фокусироваться в интегральных показателях ожидаемых изменений в целом по стране и сравниваться с фактическими и ожидаемыми затратами. Нужно находить и оптимизировать консенсус интересов. Это задача власти.

Сам по себе лозунг - интеграция любой ценой без подкрепленного необходимыми расчетами, по существу напоминает лозунг построения коммунизма любой ценой. Интеграция - это объективный естественный процесс, а не искусственный механизм стимулирования быстрого общественно-экономического преобразования государства, обеспечивающий резкое повышение эффективности труда. Процесс интеграции относится к объективным экономическим законам также как и соответствие производительных сил производственным отношениям, закон стоимости, закон повышения производительности труда. Недостаточный учет объективных закономерностей действия экономического развития, как показала историческая практика, отбрасывает общество, отдельные страны далеко назад.

Цивилизованному обществу, к которому я считаю относится и Украина, следует способствовать действию экономических законов, в том числе и интеграции, а не препятствовать их проявлению путем использования искусственных стимуляторов ускорения. Политическими манипуляциями можно добиться (и то в редких случаях) юридического оформления государства как ассоциированного члена ЕС. Но это государство, без соответствующего развития своего экономического потенциала, никогда не будет полноправным участником ЕС с достойным правом голоса. (Примеры - все страны Восточной Европы, Турция).

Добиваясь политической цели (юридического оформления Украины даже не как ассоциированного члена, а как претендента на безвизовый режим) использовались методы и принимались условия, которые привели к полному развалу экономики, ее разбалансированности. Практически исчезли наукоемкие, высокотехнологичные отрасли, которыми так гордилась Украина, сократились внешне-

экономические связи, вырос внешний и внутренний долг государства, обесценилась национальная валюта, прекратились отношения с основным экономическим партнером – Россией.

Как следствие – неудачи на всех фронтах экономической деятельности. В 2-3 раза снизилась реальная заработная плата. Украина потеряла минимум 10 млн. или 20% населения, достигла худших в Европе показателей на экономической деятельности, заняла одно из последних мест в мире по рейтингу человеческого счастья.

Нельзя забывать главного, что основная функция государства – это человек, уровень его жизни. Во всех цивилизованных странах в качестве основного ориентира построения экономической политики лежит повышение социальных стандартов. Этот принцип должен в полной мере распространяться и на страны-претенденты в ЕС. Оформление вхождения претендентов в ЕС как юридического факта не означает одновременного резкого повышения жизненного уровня населения. Тем более нельзя прикрываясь этим лозунгом длительное время снижать и так низкий уровень жизни населения, нельзя ради политической галочки бросать людей в нищету. Украинский народ уже это проходил и не один раз. На одни и те же грабли наступать нежелательно.

Поэтому, принимая те или иные политические и экономические решения необходимо тщательно взвешивать цели и средства, желаемое и возможное, потери – отдачу. При сопоставлении затрат, которые понесет государство, его население и ожидаемых реальных результатов чрезвычайно важно в экономических расчетах учитывать временной фактор. В больших устоявшихся экономических системах, к которым относятся государства, резкий выход из устоявшегося равновесия (революции, неподготовленные реформы, реструктуризация и т.д.) особенно на первичных этапах, обязательно ведет к крупным временным потерям.

Поэтому, учитывая что уровень падения экономики и социального обеспечения граждан Украины достиг критического порога, а временной ресурс терпения и очередного ожидания населением светлого будущего достиг четверть века и также полностью исчерпан, то следует признать, что экономические и политические программы

перестройки потерпели фиаско. Перед новым руководством страны встала задача получить реальные результаты, не снижая жизненного уровня населения в течение уже текущего года, т.е. практически без всякого временного резерва.

В отношении необходимости наличия резервов дополнительных финансовых ресурсов особых проблем возникать не должно. За 25-летний период он в достаточном количестве скопился менее чем у одного процента населения и сохраняется вне Украины. Необходимо лишь разработать нормативно-законодательную базу по повышению инвестиционной привлекательности Украины, либо к принудительному изъятию недобросовестно нажитых капиталов в бюджет Украины.

УДК 332.143

РОЛЬ МІЖРЕГІОНАЛЬНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Плугіна Ю.А., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Забезпечення економічного розвитку держави вимагає побудови ефективної системи розвитку регіонів країни. Створення національної інноваційної системи – це побудова сукупності державних і регіональних органів влади, підприємств та організацій, що взаємодіють між собою, здійснюють і підтримують інноваційну діяльність, та забезпечує підвищення конкурентоспроможності й економічне зростання регіонів, а також країни в цілому.

Серед інновацій, що сприяють активізації регіонального розвитку, значну роль відіграє використання потенціалу та переваг міжрегіонального співробітництва, що сприяє розвитку внутрішнього ринку, посилює економічну та соціальну єдність країни та зорієнтований на синергетичний ефект: досягнення стабільного збалансованого соціально-економічного розвитку на загальнонаціональному рівні завдяки підвищенню конкурентоспроможності регіонів.

Перетворення ситуативних контактів між підприємствами на систему стійких економічних зв'язків можливо за допомогою різних інституційних механізмів, зокрема угод про співробітництво, формування кластерів тощо. Економічні зв'язки у системі міжрегіонального співробітництва охоплюють низку сфер економічної діяльності: торговельно-посередницьку, виробничо-інвестиційну, валютно-фінансову, науково-технічну, міграційну, формуючи механізм забезпечення консолідації внутрішнього економічного простору країни, що працює самостійно. Міжрегіональне співробітництво в межах країни спроможне суттєво розширити сумарну ефективну місткість внутрішнього ринку, воно не лише сприяє реалізації матеріальних інтересів регіонів, а і є способом активізації суспільних, гуманітарних, соціальних і культурних зв'язків громад.

Міжрегіональне співробітництво є одним з дієвих механізмів активізації інноваційних процесів і залучення інвестицій для реалізації високоефективних інноваційних проектів, здатне формувати нові центри економічного розвитку, навколо яких можуть формуватися ареали економічного зростання завдяки можливостям консолідації ресурсів і зусиль регіонів під час реалізації проектів, що становлять спільний інтерес.

Розширення міжрегіональної взаємодії в економічній, торговельній, науково-технічній, культурних сферах здатне привести до якісних структурних зрушень у соціально-економічній сфері розвитку і регіонів, і країни в цілому за рахунок: збільшення конкурентоспроможності продукції регіону, формування стійких конкурентних позицій на ринках інших регіонів; розширення ринків збуту продукції місцевого (регіонального) походження, зменшення навантаження на державний бюджет під час вирішення комплексних проблем внутрішнього розвитку регіонів; відновлення інфраструктури малих населених пунктів; сприяння місцевому розвитку, самоорганізації та соціальної активізації громад, розроблення та запровадження громадських ініціатив з метою забезпечення сталого соціального, екологічного й економічного розвитку територій; інтенсифікацію співпраці економічних суб'єктів з органами влади та самоврядування; реалізацію великомасштабних

національних проектів і збільшення інвестицій в регіональну економіку, забезпечення раціонального й ефективного використання наявних на місцевому рівні господарських ресурсів; сприяння запровадженню наукових (інноваційних) розробок у виробництво; інтенсифікацію міжрегіональних інвестиційно-виробничих зв'язків регіонів-партнерів, скорочення розриву економічних показників між ними; збільшення обсягів міжрегіонального товарообороту; підвищення рівня зайнятості, створення нових робочих місць; поліпшення ситуації у сфері житлово-комунального господарства, об'єктів соціальної інфраструктури та житла; посилення економічної консолідації країни; формування мезоінтеграційних економічних об'єднань – економічних районів. Забезпечити результативну міжрегіональну співпрацю регіонів можливо за умови розроблення організаційно-економічного механізму регулювання виробничих, інвестиційних, маркетингових зв'язків господарських суб'єктів різних регіонів між собою. Дія такого механізму має бути спрямована на забезпечення балансу між торговельними та виробничими відносинами, аби повною мірою реалізувати економічну суть міжрегіонального співробітництва та відповісти на суспільні виклики сьогодення щодо формування консолідованого економічного простору зі стабільними міцними довгостроковими зв'язками.

УДК 338.47:656.2

ЕКОНОМІЧНА МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Моделі соціально-економічних процесів (процесів виробництва та обігу) з погляду їх цільової спрямованості, можна розділити на три основні типи: аналіз, прогноз, оптимізація.

Моделі аналізу мають бути використані з метою ухвалення рішень про конкретні дії, для поглибленого вивчення соціально-економічних процесів, для виявлення тієї залежності і

взаємозв'язків в економіці і організації виробництва і обігу, які не є явно очевидними. Це моделі кореляційного і дисперсійного аналізу або модель міжгалузевого балансу витрат і випуску продукції (надання послуг), якщо вона не містить елементів оптимізації.

Моделі прогнозу використовуються, разом з неформальними методами, для визначення економічних і виробничих показників майбутніх періодів. Це змінні, добові, річні або стратегічні плани, прогнози розвитку галузі залізничного транспорту і народного господарства України в цілому.

Задачі цього типу дуже різні за повнотою і достовірністю початкових даних. Мають місце задачі, що є повністю детермінованими і забезпеченими повною або майже повною інформацією. У цих випадках модель часто має назву інформаційної моделі і має чітко визначений порядок обробки та використання початкових даних, які мають привести до єдиного варіанту плану соціально-економічного розвитку, у випадку, коли не передбачаються елементи оптимізації. В останньому випадку має місце комплекс моделей другого типу (для розробки загальних показників плану) і третього типу (для оптимізації окремих рішень в рамках плану).

Інша картина спостерігається за умов розробки стратегічних планів і прогнозів, а також поточних (річних) планів. У цьому випадку початкова інформація зазвичай є неповною, частина початкових даних в період планування є відсутньою, а по наявності даних не завжди можна гарантувати їх повну достовірність. Тому система моделей для перспективного і поточного планування розвитку залізничного транспорту інша, ніж це має місце у випадку оперативного: разом з детермінованим розрахунком застосовуються методи вірогідності, аналізуються минулі тенденції та ін.

Разом з тим перспективне стратегічне планування включає ряд найважливіших задач оптимізації з вибору оптимальних варіантів соціально-економічного застосування математичного апарату. Це пояснюється високим ступенем універсальності математичних методів (їх вживання стосовно всіх кількісно вимірних процесів); можливістю отримання результату з будь-якою точністю (в межах точності початкових даних), а також тим, що розвиток обчислювальної техніки

зробив можливим розрахунки задач величезного об'єму. На даному етапі математичні моделі економічних процесів переважають над фізичними. До того ж самі фізичні моделі є речовинною реалізацією будь-якої математичної моделі.

Математична модель соціально-економічного процесу включає такі елементи:

– Вихідні матеріальні умови, в умовах яких протікає даний процес. Приймаємо перелік різних соціально-економічних ресурсів і видів робіт, продукції, потреб з вказівкою наявної величини ресурсів і наявного потенціалу.

– Сукупність змінних величин або параметрів управління. Значення їх мають у певних межах прийматися відповідно розсуду керуючого органу - Укрзалізниця або Мінтрансв'язок.

– Основна залежність між постійними і змінними величинами, які відображають «сутність процесу» і тому мають обов'язково дотримуватися при визначенні чисельних значень змінних.

– Критерій оптимальності, тобто величина, що є мірою раціональності рішення, критерієм може бути мінімум витрат у грошовому вираженні, мінімум витрати когось-небудь дефіцитного ресурсу в натурі, максимум випуску продукції транспортної роботи) в заданому асортименті і при заданих ресурсах, максимум прибутку та ін.

Якщо задача велика за розмірами (дуже багато показників і підприємств), аналізуються можливості агрегації (укрупнення) даних.

Виходячи з типу задачі, обирається алгоритм рішення, вибирається (або складається наново) програма обробки на ЕОМ.

Після перевірки і корегування моделі вона використовується для вирішення конкретних задач щодо реформування галузі.

Заключним етапом є аналіз і неформальне доведення результатів обробки на ЕОМ і його узгодження з керівним органом залізничного транспорту, для якого рішення саме і призначене.

УДК 656.07(477)

УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

*Позднякова Л. А., д.э.н., профессор,
Дубнюк А. А., студентка (УкрГУЖТ)*

Процесс реформирования железнодорожного транспорта Украины прошел несколько этапов. Сложности его объясняются тем, что структура Укрзалізниця представляла собой своеобразную конструкцию. В качестве государственного предприятия выступала сама Укрзалізниця, а также ее отдельные подразделения (дороги, дирекции, предприятия и т.д.).

Учитывая опыт зарубежных стран, в первую очередь европейских, Укрзалізниця сделала несколько попыток реформирования в 90-е и начале-2000 тысячных годов. Однако дальше представленных программ и декларативных заявлений процесс реформирования не пошел. Ни опыт европейских железнодорожных администраций, ни опыт России, Казахстана и других стран постсоветского пространства не был принят за основу в силу особенностей и ментальности украинских железных дорог. Лишь только в течении последних двух лет была сформулирована программа реформирования, которая предполагала наделение самостоятельностью отдельных подразделений железнодорожного транспорта и предоставление предприятиям самостоятельности в решении вопросов хозяйственной деятельности. Это наложило на руководство предприятий большую ответственность с точки зрения конкурентоспособности их продукции и оказываемых услуг. Учитывая низкую производительность труда, наличие морально и материально устаревших основных производственных фондов Укрзалізниця и предприятия созданного ПАТ Залізниця Украины столкнулись с рядом серьезных проблем. Самостоятельность предприятий определила необходимость принятия комплекса решений по вопросам обеспечения

комплектации отдельными узлами и деталями, а также горюче-смазочными материалами на фоне их значительного подорожания. Дополнительные проблемы были вызваны тем, что значительная масса этих запчастей производилась традиционно не на украинских предприятиях, а за рубежом. Отмеченные обстоятельства определили на рынке транспортных услуг уровень жизнеспособности отмеченных предприятий и проблемы их выживаемости в новых условиях хозяйствования. Ожидается, что часть этих предприятий не сможет функционировать в дальнейшем.

Сам по себе процесс реформирования – это некое «хирургическое» вмешательство в закостенелую систему управления предприятиями железных дорог. Только лишь профессиональная работа менеджеров и слаженная работа коллектива может гарантировать предприятиям успешное позиционирование

УДК 339:92

АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Редіна Є.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

Сучасні досягнення України в міжнародному аспекті конкурентоспроможності економіки, рівень розвитку та ефективності національної інноваційної системи не є достатнім для забезпечення сталого розвитку національної економіки, гарантованої національної безпеки, виходу, за рахунок економічного зростання, в короткостроковій перспективі на європейський рівень життя громадян України.

Сучасний стан і найближчі перспективи не дозволяють чекати реалізації політики сталого зростання і розвитку в Україні. Необхідним компонентом стратегії розвитку України видається розвиток ефективної державної політики. Для раціонального визначення механізмів і стандартів для розробки політики в пріоритетному порядку України стає завдання вивчення закордонного досвіду з даного питання в Європейському Союзі як найбільш успішної і стійкої демократії,

визначення економічних і політичних чинників, які збільшують потребу в інтеграційних процесах, а також умов, в яких Україна існує сьогодні.

На сучасному етапі економічного розвитку України потужного значення набувають питання, що стосуються подальшого вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності, забезпечення інтеграції української економіки до структур світового економічного простору, міжнародного поділу праці. Процеси глобалізації потребують від України більш широкого залучення в міжнародну торговельну систему.

Одним з основних напрямків економічної політики, визначеного державою, є зовнішня політика. Вона спрямоване на державне регулювання відносин суб'єктів з іноземними суб'єктами та захист внутрішнього ринку і вітчизняних виробників. Україна самостійно формує систему та структуру державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності на її території. У нашій країні державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності забезпечує: захист економічних інтересів України, але при цьому, законних інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності; створення рівних можливостей для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності розвивати всі види підприємницької діяльності незалежно від форм власності та всі напрями використання прибутків, здійснення інвестицій; заохочення конкуренції та ліквідації монополізму в сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Показники на 2016-2019 рр. зображають складну поточну ситуацію, а також надають ряд припущень щодо зовнішнього середовища і внутрішніх умов економічного розвитку. На сучасному етапі розвитку зовнішньоекономічної діяльності все більше уваги приділяється питанням, пов'язаним з визначенням і розрахунком ефективності конкретних зарубіжних операцій. Беручи до уваги економічні та політичні процеси, що відбуваються в Україні, постійний моніторинг і аналіз міжнародної економічної діяльності України необхідно проводити через зміни експортно - імпортової орієнтації політики країни в результаті підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Важливою частиною цієї угоди є положення про створення зони вільної

торгівлі. У той же час, ЄС в односторонньому порядку надав автономні торгові преференції Україні. Україна використовує високий експортний потенціал нерационально і відзначається зниження вартості експорту, що вказує на кризовий стан виробництва, орієнтованого в основному на експорт. Слід враховувати основні напрями зовнішньоекономічної стратегії України: створення сильного експортного сектора; зміцнення і забезпечення конвертованості національної валюти; лібералізація імпорту; формування розгалуженої системи управління зовнішньоекономічною торгівлею (банки, фондові біржі, страхові компанії, консалтинг, аудит, лізинг і т.д.); гнучка податкова, цінова, депозитна, грошово-кредитна, фінансова політика, яка стимулює диверсифікацію експортно-імпортних операцій, поступова інтеграція економіки в європейські і міжнародні бізнес-асоціації та організації.

З урахуванням вищесказаного, подальший розвиток економіки України повинен бути спрямованим на підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності в різних областях. За думкою автора найбільш важливими шляхами розвитку нашої країни повинні бути наступні: переорієнтація зовнішньоекономічної діяльності в експортному секторі народного господарства; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників; співпраця з технічно розвиненими країнами; впровадження науково-технічних досягнень в області виробництва; фінансування інтелектуальної власності; надання підтримки вітчизняним виробникам для виходу на ринки країн ЄС шляхом створення експортних кредитних агентств; широке залучення іноземного капіталу, створення економічно привабливих умов для інвестицій в економіку країни та її підприємств.

УДК 368.021

ВЛАСНИЙ КАПІТАЛ СТРАХОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО ФОРМУВАННЯ

*.Реун І.І., к.е.н., доцент,
Біла К.В., студентка (ДНУЗТ)*

Капітал – це категорія, яка виражає не стільки технічні чи організаційні, скільки соціально-економічні відносини.

Власні фінансові ресурси страхової компанії – кошти страховика, які належать йому на правах власності і використовуються для формування певної частини його активів. Власний капітал складається зі статутного капіталу, додаткового капіталу, резервного капіталу, вільних резервів та нерозподіленого прибутку (рис.1).

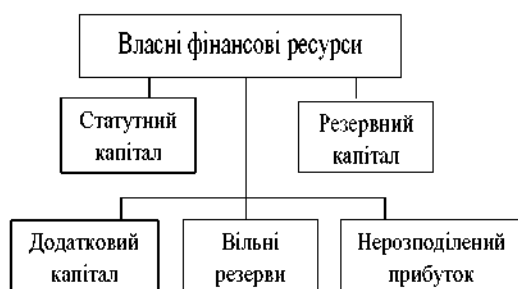


Рис. 1. Склад фінансових ресурсів страховика

Від достатнього розміру власного капіталу і відповідним чином сформованих страхових резервів значною мірою залежить фінансова надійність страховика, стабільність даного сектора економіки, а отже, і довіра населення до інституту страхування.

Незважаючи на негативні моменти в розвитку економіки України в цілому, в останнє десятиліття страховий ринок показує динамічне зростання, а це означає, що обсяги грошових коштів, які надходять страховим компаніям у вигляді страхових премій, зростають з кожним роком і тому проблеми управління та використання капіталу страхових компаній будуть постійно актуальними і мають перебувати під постійним контролем з боку держави.

В таблиці 1 відображений рейтинг страхових компаній України по чистим преміям за 2015 рік. Можна побачити, що показники збільшуються протягом 2014-2015 років. Так, наприклад, страхова компанія АХА Страхування отримала чистих страхових премій у 2015 році на суму 1041700 тис. грн., що на 320131 тис. грн. більше за попередній 2014 рік. Це означає, що дані страхові компанії користуються попитом у громадян.

Таблиця 1

Рейтинг страхових компаній України по чистим преміям за 2014-2015 роки

№	Страхові компанії	Чисті премії 31.12.2014, тис. грн.	Чисті премії 31.12.2015, тис. грн.	Темп, %
1	АХА Страхування	721 569,0	1 041 700,0	44,37
2	Уніка	585 636,0	784 033,0	33,88
3	Провідна	504 857,4	655 765,9	29,89
4	Інгосстрах	268 406,9	613 562,5	128,59
5	Українська страхова група	502 455,0	601 071,5	19,63
6	Арсенал страхування	281 806,5	571 934,0	102,95
7	СГ ТАС	384 382,1	541 219,1	40,80
8	Інго Україна	421 778,1	537 366,0	27,40
9	Альфа страхування	507 754,5	443 052,7	-12,74
10	Оранта	372 986,7	422 210,7	13,20

Двійка лідерів — це «АХА Страхування» та «Уніка». Позиції взяті за

рахунок кількості клієнтів, які приходять у широку мережу регіональних представництв. Важливу роль в цьому зіграв довготривалий успішний брендинг.

Отже, можна зробити висновок, що власний капітал страхової компанії відіграє важливу роль як на стадії створення страхової компанії, так і в процесі її функціонування. Необхідність у власному капіталі обумовлене вимогами самофінансування страхових компаній, тому що він є основною самостійності і незалежності.

УДК 658.115.31 (477)

ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

*Саленко Е.В., ст. преподаватель
(УкрГУЖТ)*

Монополия означает исключительное право субъекта хозяйствования на осуществление определенной хозяйственной деятельности. Преобладание в экономике единоличного производителя или продавца товара дает уникальное право распоряжения ресурсами, возможность давления на конкурентов, потребителей и общество в целом, вероятность получения сверхприбылей и постоянного получения прибылей, что подрывает свободную конкуренцию.

Однако высокая степень монополизации становится естественной, когда функционирование отдельного рынка на конкурентной основе невозможно или неэффективно. Классическими примерами естественных монополий в Украине являются компании как общегосударственного уровня (НАК «Укрэнерго», «Укрзалызняця», ГП «Укрпочта», ОАО «Укртелеком» и т.д.), так и регионального – поставщики коммунальных услуг, включая теплоснабжение, канализацию, водоснабжение и т.д.

В мировой практике подобные отрасли принято либо регулировать, либо сохранять в государственной собственности. В обязанности государства входит контроль и регулирование деятельности естественных

монополистов для предотвращения злоупотреблений и ущемления прав потребителей. В первую очередь подобное регулирование должно происходить экономическими методами. Но следует заметить, что во многих странах в последние годы сфера и масштабы государственного регулирования существенно сократились как в связи с технологическими нововведениями, так и в результате появления новых подходов к формированию и регулированию соответствующих рынков.

Деятельность естественных монополий зависит от большого количества факторов, и в каждой стране исторически определяется её уровнем развития, природными ресурсами и географическими условиями. Выбор модели реформирования ограничивается технологическими возможностями, конъюнктурой сложившихся условий информационной среды, социально-экономическим и политическим статусом страны. Таким образом только оптимальное сочетание государственного, рыночного и корпоративного регулирования, адекватное специфическим условиям функционирования естественных монополий на микро-, мезо-, макро-, мегауровнях, комбинированная форма регулирования выступает как оптимальный способ получения максимального блага от монополистических организаций.

Очевидно, что отрасли естественных монополий в Украине нуждаются в незамедлительном реформировании, однако универсального для всех рецепта реформирования не существует. К каждому предприятию необходимо подходить индивидуально с учетом последствий подобного реформирования не только (и не столько) для самой компании, но и для экономики в целом, а также потребителей её продукции – населения.

С одной стороны, разукрупнение монополиста может привести у существенному повышению затратности и, как результат, снижению прибыли. Поэтому сохранение части естественных монополий с усилением государственного регулирования выглядит предпочтительнее. С другой стороны, нельзя пренебрегать зарубежным опытом государственно-частного партнерства. При этом передача в концессию должна сопровождаться проведением обязательного

мониторинга со стороны не только государства, но и общественности, что позволит подчинить деятельность фирм-концессионеров интересам экономики и общества.

УДК 339.165.4(477)

ПРИНЦИПЫ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ ПО СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

Сенько Е.В., к.е.н., доцент (НУ «ОМА»)

Несмотря на совокупность новых теоретических и методических положений, раскрывающих причины и направления формирования основных тенденций, которые должны быть учтены в комплексе экономических проблем, по ряду причин внешнего и внутреннего характера становление Украины как морской державы не реализуется. Поэтому важно определить методологические принципы управления экономическим потенциалом по критериям устойчивого и эффективного функционирования специализированных предприятий морского транспорта. Принцип параметрического управления комплексностью состояния системы, в частности, судоходных компаний и портов нацелен на достижение адекватного развития флота флага Украины относительно параметров глобального рынка морской торговли.

Важнейшей целевой задачей при современном состоянии мирового торгового флота и ограниченности доступа к привлечению высококвалифицированных специалистов плавсостава становится обеспечение высоких стандартов проживания на борту судна. Этим стандартом ограничивается экономия судовладельческих структур на конструктивных элементах судна и на оплате труда. Параллельно возрастает эффект грузовладельцев и пассажиров вследствие роста синергии и воспринимаемой

ценности услуг.

Судовладельцы, в собственности которых находятся значительные величины капитальной стоимости и занимающие определяющие позиции в глобальном рынке морской торговли, в своем бизнесе могут успешно продвигаться только на основе опоры на соответствующих специалистов-морьяков. Главным в действиях судовладельцев становится социально-экономическое партнерство с менеджментом и плавсоставом. Именно в этих условиях и могут формироваться ставки Международной федерации труда, которые по инициативе ряда судовладельцев существенно повышаются. Это – основное условие устойчивого удержания позиции конкурентоспособного флота в сегменте операторской деятельности. При этом важнейшей закономерностью современного этапа экономического роста является взаимосвязь интенсивности производства и оптимальности транспортных расходов. Расходы морских транспортных компаний оптимизируются в сегменте устойчивых грузопотоков – контейнерных или зерновых. Это достигается при высокой степени интеграции производства и агропромышленного комплекса.

Морская транспортная индустрия должна рассматриваться с позиции трехвекторной составляющей результатов: коммерческой эффективности собственников капитала, государственных интересов и мультипликативного фактора стимулирования развития смежных концентров. Игнорирование этой реальности и предопределило политические ориентиры при назначении руководителей транспортной отрасли. Следствием ошибок и является полное несоответствие всех видов транспорта по технико-экономическому уровню не только процессам интеграции в международном разделении труда, но и текущим потребностям грузовладельцам-резидентам.

Высокий уровень концентрации капитала на рынке морской торговли формируется под воздействием группы объективных факторов, предопределяющих сбалансированность состояния подсистемы, среди которых выделяются:

– относительно низкая степень дифференциации предложения по параметрам

специализации провозной способности флота различных судоходных компаний;

– умеренные темпы роста объема грузопотоков с ярко выраженными фрахтовыми циклами;

– существенный уровень постоянных расходов судоходных компаний, которые подлежат обязательному возмещению в периоде операторской деятельности;

– фактическая свобода грузовладельцев и экспедиторских компаний в выборе операторских предпочтений;

– отсутствие жестких ограничений для адекватной реализации программы выхода конкурентного тоннажа в сегмент специализации;

– проблемность ухода с рынка транспортных услуг из-за барьера риска банкротства.

В этих условиях необходимо учитывать объективность положения, что «Риск, связанный с осуществлением проекта, может рассматриваться и определяться тремя разными способами: 1) изолированно, 2) с точки зрения его влияния на фирму и 3) с точки зрения его влияния на инвестиционные портфели акционеров». Многоаспектность формирования любого сегмента фрахтового рынка предопределяет необходимость учета риска при формировании портфеля нового судостроения.

Можно согласиться с принципом управления конкурентной адекватностью любой производственной подсистемы: «Особое значение имеет регулярное обновление стандартной программы определения затрат в соответствии с требованиями действительности». К сожалению, из-за периодической смены политических и экономических ориентиров Украина не стала экспортоориентированной страной, способной обеспечить транспортную независимость этого процесса. Именно нарушение принципа сбалансированности позиционирования в мировом морском транспортном пространстве предопределило проблемы устойчивого позиционирования Украины в международном разделении труда.

УДК 656

РЫНОК ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ В СФЕРЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

*Сольская И.Ю., д.э.н., профессор,
Буровцев В.В., к.э.н., доцент (ИрГУПС)*

Деятельность железнодорожного транспорта в части перевозок грузов и пассажиров в Российской Федерации относится к естественно монопольному сектору экономики и является объектом регулирования как в соответствии с действующим антимонопольным законодательством, так и в соответствии с отраслевыми нормами и правилами. Поэтому рассматривать вопросы регулирования услуг по грузовым железнодорожным перевозкам требуется исключительно системно, опираясь на взаимосвязь сложившейся (лучше сказать, складывающейся на настоящем этапе) модели и институциональной совокупности норм и инструментов регулирования. К последним следует отнести методы и инструменты регулирования, переданные Министерству транспорта Российской Федерации в результате разделения функции хозяйственного управления имуществом комплексом (передача в ведение ОАО «Российские железные дороги») и регулирования. Вопросы эффективности такого регулирования необходимо рассматривать в комплексе с оценкой результативности использования хозяйственного комплекса.

Прежде чем исследовать и, тем более, оценивать проект и сущность производимых реформ, необходимо отметить, что существующие в разных государствах системы железнодорожного транспорта представляют собой некое сочетание определенных структурных элементов. Это сочетание складывается: во-первых, из степени приватизации железнодорожного транспорта в целом (из степени интеграции (или, наоборот, разделения) транспортной инфраструктуры и транспортных услуг); во-вторых, из соответствующего режима регулирования и установления порядка разделения сферы услуг

и сферы инфраструктуры, порядка доступа к инфраструктуре, установления тарифов за пользование трассой и порядка финансирования инфраструктурных объектов.

Анализ близости национальной модели реформирования транспорта к тому или иному её зарубежному прототипу и хода её трансформации в процессе реформирования позволил прийти к выводу о наличии определенных результатов в реализации реформы. Однако, по мере реализации трех запланированных этапов реформы, со всей очевидностью проявилась недостаточность первоначальной проработки вопросов экономического механизма управления процессом перевозок, поскольку структурные преобразования отрасли и последующие структурные метаморфозы ОАО «РЖД», связанные с выделением «вертикалей» в сферах хозяйственной деятельности, привели к децентрализации целостного процесса управления перевозками, основанного на преимущественном положении технологии эксплуатации подвижного состава, прерогативы безопасности над коммерческой выгодой и единстве хозяйственного управления инфраструктурой общего пользования и подвижным составом.

Возможно предположить, что новый экономический механизм взаимодействия элементов в системе доставки грузов и пассажиров предполагается сформулировать за счет смены парадигмы: от грузовых перевозок перейти к концепции услуг по перевозкам. При этом, как показывает практика, даже смена парадигмы существенным образом не влияет на сложившуюся ситуацию с эффективностью услуг по перевозкам: выше она не становится.

Поскольку надзор и контроль за сферой перевозок в результате реформирования остался в сфере полномочия государства в лице Министерства транспорта, возможно наличие государственных ограничений, определяющих, с одной стороны, состав участников рынка (лицензирование деятельности), а, с другой стороны, уровень рентабельности их деятельности (ограничение тарифа).

Тип и объём регулирования системы железнодорожного транспорта определяются тем, в какой мере при создании конкурентной среды требуется влиять на тарифы для конечных пользователей, качество сервиса,

эффективность системы и уровень инвестиций. Следовательно, режим регулирования должен, с одной стороны, обеспечить равный доступ к сети железных дорог и, тем самым, сделать возможной конкуренцию «на рельсах», с другой стороны, усилить позицию железнодорожного транспорта в интермодальных перевозках благодаря тому, что транспортные средства и инфраструктура при таком подходе к регулированию тесно связаны.

Традиционно анализ эффективности деятельности осуществляется на основании исследования динамики относительных (качественных) показателей. Поскольку одним из основных результатов, практически реализованных в рамках исполнения стратегии реформирования, стало выделение разрешительной функции, возникает закономерный вопрос о том, каким образом на выявленные закономерности (или на отсутствие закономерностей) могли повлиять разрешительные функции государственных органов? На значения объемных показателей – косвенно, на значения качественных напрямую: – чем больше вагонов прошли процедуру пономерного учета, увеличивая фактический парк грузовых вагонов, тем больше их будет находиться в обороте, и при опережающих темпах увеличения количества таких вагонов по сравнению с объемом погрузки в тоннах эффективность их использования (замедление оборота, снижение участковой скорости, снижение производительности грузового вагона будет снижаться.

Таким образом, если рассматривать в качестве объекта исследования при сформулированной проблеме объем перевозок грузов железнодорожным транспортом, то закономерно при исследовании эффективности деятельности по перевозкам считать предметом исследования динамику качественных показателей, характеризующих использование подвижного состава (нетягового) в условиях разрешительной деятельности государства по его использованию.

Существенным образом на выбор методологического подхода влияет парадигма транспортного обслуживания, а именно, ориентация деятельность транспорта не на перевозку грузов и пассажиров, а на услуги по перевозкам. Концептуальный подход к

организации транспортной деятельности как деятельности на рынке услуг (с выделением сегмента рынка – услуги по перевозкам) предполагает правомерность наличия рыночного взаимодействия между субъектами (поставщиками и потребителями транспортных услуг), инфраструктуры рынка, инструментов регулирования (барьеров входа, цен – тарифов, ограничений на уровень безопасности и пр.). В случае практического приложения парадигмы услуг по перевозкам к сфере полномочий железнодорожного транспорта Российской Федерации инструменты и методы функции регулирования в большей части осуществляются Министерством транспорта РФ.

Полагая в качестве объекта исследования рынок услуг по перевозкам необходимо однозначно сформулировать границы этого рынка и круг участников, поскольку нормативно (на уровне отечественного законодательства и отраслевых норм) они не определены. Более того, конкурентный характер рынка услуг по перевозкам не может быть оценен однозначно, поскольку имеют место такие перевозки (воинские, например, которые по условиям своего выполнения и требованиям к цене (себестоимости) имеют неконкурентные признаки.

Наиболее сложно при таком выборе объекта сформулировать требования к методическому подходу к оценке функционирования рынка услуг. Необходимость такой оценки обусловлена, в первую очередь, практической актуальностью: введение или упразднение нормативных регулирующих актов должно приводить (или хотя бы пытаться привести!) к изменению рыночной ситуации, и количественная оценка последствий манипулирования регуляторами требуется для их оправданности. Такой методический подход предполагает выявление перечня (набора) факторов, чувствительность изменения значений которых в зависимости от регулирования может быть измерена количественно, а также способов (методов) этого количественного изменения. Наиболее общей оценкой результативности в контексте экономических объектов и явлений можно считать эффективность (экономическую, инвестиционную, социальную и пр.), для

оценки которой исчисляется отношение экономического (или другого!) результата к затратам (издержкам) на его достижение. Если следовать этой логике, то следует предположить, что предмет в исследовании регулирующих воздействий на рынке услуг по перевозкам – методология (принципы, модели, методы) оценки и регулирования эффективности рынка услуг по перевозкам.

В теории и практике оценивания эффективности деятельности в условиях развитой инфраструктуры преобладающим является методический подход, ориентированный на оценку уровня капитализации участника рыночных отношений. Использование такого подхода предполагает наличие не только инфраструктуры рынка транспортных услуг, как таковых, но и действующих инструментов капитализации (числе на фондовом рынке).

Таким образом, в соответствии с выбранным объектом и предметом исследования возможно сформулировать следующую научную гипотезу: регулирование услуг по грузовым железнодорожным перевозкам относится к сфере государственного регулирования и осуществляется посредством оказания государственных услуг, причем эффективность регулирования может быть оценена.

В качестве информационной базы исследования эффективности государственного регулирования рынка услуг по грузовым железнодорожным перевозкам необходимо использовать в первую очередь результаты теоретических исследований отечественных и зарубежных ученых в области методологии идентификации признаков и моделированию сущности рыночной деятельности, оценки эффективности этой деятельности, а также специфики рынка услуг как объекта оценивания. Кроме того, специфический предмет исследования предполагает жесткие нормативные ограничения на применимость, условия реализации и сферу регулирования деятельности, закрепленную в законодательстве Российской Федерации и отраслевых нормативных актах.

УДК 34:658.5(477)

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Торопов В.С., студент
(НЮУ ім. Я.Мудрого)*

В сучасних умовах вагомого значення для економіки України набуває розвиток підприємництва як джерела економічного зростання суспільства, за рівнем розвитку якого можна зробити висновок про масштаби і якість ринкових відносин, про ефективність виробництва в цілому. Тому перед державою постає завдання створення як економічних, так і соціальних передумов, які б дозволили ефективно розвиватися підприємству.

Нажаль стан розвитку економічних відносин свідчить про не досконалість законодавства. Воно перестало бути фундаментом правового регулювання і не забезпечує виконання державних, галузевих і регіональних програм соціально-економічного розвитку. Сучасні умови господарювання потребують упорядкування і вдосконалення національної правової системи, зокрема, прийняття ефективних підприємницьких законів.

Правове забезпечення визначається двома напрямками регулювання підприємницької діяльності. Перший напрям регламентує порядок реалізації права на підприємництво, гарантуючи його непорушність і визначаючи правовий статус суб'єктів господарювання. Другий — визначає цілі, організаційно-правові засоби, методи і прийоми впливу держави на упорядкування відносин щодо здійснення підприємницької діяльності.

Підприємницьке законодавство України складають регулюючі підприємство закони України та постанови Кабінету Міністрів, нормативні акти міністерств і відомств, органів місцевого самоврядування, у тому числі тих державних органів, що здійснюють державне регулювання підприємництва, контроль і нагляд за ним.

До основних недоліків правового забезпечення підприємництва в Україні слід віднести: відсутність єдиної законодавчої

стратегії стосовно розвитку підприємництва; неоднозначність, нестабільність і суперечливість чинної нормативно-правової бази розвитку підприємства; практично не функціонуючий характер багатьох правових актів, дуже низька виконавча дисципліна щодо нормативно-правових документів; необґрунтованість законодавчих обмежень та вимог, які містяться в окремих нормативно-правових актах.

Розв'язання існуючих проблем розвитку підприємства в Україні, створення відповідного середовища потребують докорінної переорієнтації державної політики розвитку підприємства. Завдання полягає в тому, щоб суттєво розширити його роль і місце в економічному житті суспільства. Саме з огляду на це слід виходити при розробці та реалізації заходів щодо правового забезпечення розвитку підприємства. Втілення у життя цього завдання неможливе без усунення основних недоліків, які притаманні законодавчій практиці.

Усунення зазначених недоліків правового забезпечення підприємства потребує реалізації комплексу заходів, до яких слід віднести:

- удосконалення чинних правових актів, що регулюють підприємницьку діяльність з метою усунення внутрішньо-правових суперечностей та скасування положень, які гальмують розвиток підприємства;

- впровадження державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності з метою створення сприятливого підприємницького середовища;

- удосконалення сутності, змісту й ефективності законів; визначення змісту й ефективності адміністративно-правової і господарсько-правової відповідальності;

- удосконалення правового механізму забезпечення реалізації й захисту економічних і соціальних прав та інтересів підприємців;

- активізація фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки підприємства;

- сприяння створенню інфраструктури розвитку підприємства;

- удосконалення податкової системи, що забезпечувала б достатній обсяг надходжень платежів до бюджетів усіх рівнів, ефективне функціонування економіки країни, справедливий підхід до оподаткування всіх

категорій платників податків;

- формування належного правового середовища для розвитку інноваційної та науково-технічної діяльності, підвищення мотивації підприємця до високопродуктивної і високоякісної діяльності через вдосконалення системи економічного стимулювання шляхом внесення змін до податкового, митного законодавства;

- впровадження правих заходів щодо викорінювання корупції в господарській і публічній сферах;

- встановлення порядку збалансованості державних і суспільних інтересів з інтересами суб'єктів підприємництва (публічно-правових з приватноправовими);

- організації заходів для адаптації національного законодавства в підприємницькій сфері до європейського законодавства;

- формування економіко-правового механізму легалізації тіньового капіталу, тіньової діяльності й тіньової економіки.

УДК 338.2

МОДЕРНИЗАЦИЯ СФЕРЫ СОЦИАЛЬНЫХ УСЛУГ РЕГИОНА

*Феклистова И.С., к.э.н., доцент
(Орловский филиал ФГБОУ ВО
«РАНХиГС»)*

Ключевыми целям, обуславливающими процесс регулирования развития сферы социальных услуг, являются: ориентация экономического развития сферы социальных услуг на решение социальных задач, формирование восприимчивой к нововведениям сферы социальных услуг, сочетающей механизм рыночного саморегулирования с активным государственным воздействием на процессы развития рынка социальных услуг; учет общемировых тенденций и опыта регионов, добившихся определенного прогресса в развитии рынка социальных услуг, в сочетании с социокультурными особенностями населения. Осуществление предлагаемых целевых ориентиров социально-

экономического развития позволит сформировать условия для устойчивого развития сферы социальных услуг по следующим направлениям: адресная поддержка и оказание бесплатных социальных услуг наименее защищенным слоям населения; реальное обеспечение минимальных государственных гарантий в области потребления социальных услуг; повышение роли регионов и органов местного самоуправления в реализации мер по социальной защите населения.

В качестве главных направлений регулирования развития рынка социальных услуг можно выделить следующие: преобразование механизмов финансирования; законодательное оформление гарантированного минимума социальных услуг, предоставляемых населению на бесплатной и льготной основе; расширение источников финансирования учреждений социального назначения за счет развития благотворительности, спонсорства и их собственной коммерческой деятельности; содействие этому процессу посредством расширения налоговых льгот для социальных учреждений и для физических и юридических лиц, которые передают этим учреждениям финансовые средства в порядке благотворительности; развитие негосударственных форм обслуживания.

Важным условием формирования современного рынка социальных услуг является наличие соответствующей рыночной инфраструктуры, которая включает в себя информацию о состоянии рынка, об услугах, возможность беспрепятственной трансформации рынков труда и капитала, создание системы финансово-кредитных учреждений, развитие логистической составляющей, а также бирж услуг. Проекты по модернизации сферы социальных услуг целесообразно разрабатывать и реализовывать посредством создания управляемого рынка социальных услуг на основе стандартов качества и с учетом необходимости решения задач, связанных с разработкой и внедрением в практику методологии эффективного картирования местных потребностей, предоставляемых социальных услуг, а также возможностей и производительности поставщиков социальных услуг; разработкой методов государственного заказа на

предоставление социальных услуг на основании информации, полученной в процессе картирования; введением в действие механизма заключения контрактов на предоставление социальных услуг с организациями негосударственного сектора; разработкой и внедрением в практику стандартов качества социальных услуг, предоставляемых социально незащищенным группам населения; осуществлением государственного социального заказа посредством конкурсных механизмов как для государственных учреждений и организаций, так и для некоммерческого сектора; вводом в действие общей схемы регулирования и проверок, благодаря которой будет обеспечиваться соответствие стандартам качества.

Внедрение программно-целевого подхода позволит решение социальных проблем перевести в область контрактных отношений, складывающихся в процессе выполнения социальных заказов, из которых будет состоять каждая социальная программа.

Особенности инноваций в социальной сфере определяют необходимость системного подхода к осуществлению нововведений в социальной сфере и решения главной проблемы реализации инновационных отношений в социальной сфере – противоречие между возрастающей потребностью в инновациях и существующими организационно-экономическими отношениями. Это актуализуется в связи с тем, что экономические отношения, основанные на коммерциализации, с одной стороны, ускорили процесс реализации экономически выгодных инноваций, а с другой – усложнили переход в производственную стадию принципиально новых научных достижений, экономический эффект которых на данный момент не столь очевиден.

Для модернизация сферы социальных услуг необходимо осуществление комплекса мер, позволяющего предоставлять электронные социальные услуги населению на основе формирования единой информационной среды и упрощения доступа к информации, ориентированной на потребности населения при условии решения следующих задач: повышение эффективности государственного управления в социальном

комплексе за счет автоматизации процессов предоставления услуг населению в соответствующих ведомствах; обеспечение эффективного автоматизированного информационного обмена между соответствующими органами государственного управления; предоставление населению удобного и равного доступа к получению социальных услуг.

УДК 332.122

СЕСТЕЙНОВОЕ РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ

Халина В.Ю., к.э.н., доцент (ХНУБА)

С целью разработки и внедрения максимально эффективных и экономически обоснованных мер по снижению негативного техногенного воздействия человека на экосистему необходимо определить реальную величину экономических потерь от загрязнения окружающей среды, которые можно классифицировать по двум видам: экономические и социальные. Экономические потери возникают из-за ухудшения производства определенных объектов и потерь продукции; социальные – как следствие отрицательного влияния на здоровье и жизнедеятельность человека (профессиональные заболевания, потеря трудоспособности, травматизм). То есть производственные процессы любого промышленного предприятия сопровождаются негативным влиянием не только на окружающую природную среду, а еще и существенно влияют на производственную среду. Вследствие этого увеличиваются расходы на компенсацию такого воздействия, что значительно уменьшает чистую прибыль предприятия.

Под сестейновым развитием (sustainable development) понимают такое развитие, которое обеспечивает удовлетворение потребностей настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности. В русском языке понятие sustainable development чаще всего передается

термином – устойчивое развитие .

В качестве конкретных примеров реализации основных направлений сестейнового развития можно привести факты конкретных мер, предпринимаемых в странах ЕС.

Европарламент обязал все страны ЕС довести к 2020 г. уровень использования возобновляемых источников энергии (ВИЭ) до 20% в общей генерации электроэнергии (сегодня она уже приближается к 10%). К 2040 г. долю ВИЭ предполагается довести до 40%. То, что это реальные планы, свидетельствует опыт Германии, где уже сегодня доля ВИЭ достигает 20%. А в солнечный день 9 июня 2014 года в Германии был побит своеобразный рекорд – доля электроэнергии, полученной только от солнечных батарей, составила 50,6% суточного потребления электроэнергии. К 2020 году доля ВИЭ в Германии должна достичь 35%. Около 90% всех солнечных панелей в Германии расположены на крышах домов. В Европе – около 200 млн. зданий, и одна из целей программы в ближайшие 40 лет – оснастить такими мини-электростанциями каждую из зданий. Данные меры предполагается сочетать с энергосбережением. В планах - 80% сокращение потребности в электроэнергии. Согласно решению Еврокомиссии с 2019 г. все общественные здания в Европе должны отвечать принципам nZEB (nearly Zero-Energy building – здание с близким к нулю энергопотреблением), а с 2021г. – все новые здания.

Предполагается создать единую в масштабах всех стран Евросоюза информационно-энергетическую систему (ЭнерНет (EnerNet), что обеспечивает сбор, передачу, хранение, преобразование и использование электрической энергии в наиболее эффективном режиме .

Ведущие компании мира активно поддерживают концепцию сестейнового развития. Так, корпорация «Форд» выступает за сохранение атмосферных и водных ресурсов путем уменьшения выбросов за счет сокращения количества перевозок автотранспортом и перелетов авиатранспортом. Кроме того, корпорация «Форд» наладила выпуск автомобилей на солнечных батареях. Компания «Филипс»

инициирует внедрение повторного использования ресурсов (вторичной переработки сырья); повышение энергоэффективности собственной продукции, а также стремится минимизировать использование вредных веществ в производстве .

Другие производители в Европе и странах мира внедряют аналогичные меры в контексте сестейнового развития: сокращение бумажного документооборота или полный переход на электронный документооборот; сокращения количества командировок на пользу видеоконференций; использование возобновляемых видов источников энергии и прочее. Все эти направления деятельности имеют название устойчивой деловой практики.

УДК 656.2:338.48(477)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

*Чередниченко А. О., асистент
(ХНУМГ імені О.М. Бекетова)*

Проведення структурної реформи на залізничному транспорті передбачає введення нових додаткових видів діяльності, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, серед яких і розвиток залізничного туризму.

Залізничний туризм – це подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю й за визначеним маршрутом коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів в поїзді, та із забезпеченням основних побутових послуг в ньому.

Аналізуючи досвід застосування залізничного туризму у країнах близького та дальнього зарубіжжя, варто відзначити, що основними видами залізничного туризму є подорожі організованих груп туристів на спеціалізованих туристичних поїздах. Туристичні подорожі, які здійснюються

залізничним транспортом можливо розділити в залежності від їх тривалості на: одноденні, короткочасні (2-3 доби), багатоденні (від 5 днів).

Також від тривалості подорожі залежить вид рухомого складу, що здійснює перевезення: одноденні – рейкові автобуси, короткочасні та багатоденні – пасажирські поїзди, бажано підвищеної комфортності, коли потяг одночасно є і засобом пересування і місцем мешкання туристів).

Сьогодні туристичні поїзди це справжні готелі на колесах з комфортабельними номерами і організованим харчуванням. Крім цього, туристи можуть проводити час в оглядових вагонах, де замість купе організовані зали для спілкування. Там же органіжується розважальна програма. Маршрути прямування підбираються так, щоб проїхати повз самих видових пейзажів, а протягом всієї подорожі ведеться екскурсійний супровід. Крім цього, програми передбачають зупинки біля основних визначних пам'яток з організацією піших та автобусних екскурсій.

Існуючий зарубіжний досвід свідчить про те, що залізничні компанії беруть активну участь в розвитку туризму та успішно ведуть туристичну діяльність. В цьому відношенні цікавий досвід роботи залізничних компаній Німеччини, Швейцарії, Швеції, Іспанії, США, Індії, ПАР та інших країн. Так, на залізницях Німеччини при підрозділі з пасажирських перевезень створено відділення подорожей і туризму, яке реалізує як комплексні туристські маршрути з розміщенням в належних йому готелях і екскурсіями на власних автобусах, так і пропонує пасажиром різні пакети послуг «поїзд + ...» при купівлі залізничних квитків. Це свідчить про те, що туристська діяльність залізничних компаній приносить їм стабільні доходи і дозволяє вирішувати існуючі фінансові проблеми.

На жаль, сьогодні в Україні немає достатньої кількості спеціалізованого рухомого складу для подорожей по залізницях. Тому залізничний туризм малокомфортабельний і економічно неефективний, що, в свою чергу, стримує його розвиток. Для забезпечення високоякісного обслуговування туристів необхідна модернізація і створення нового спеціалізованого рухомого складу для дальнього та приміського сполучення (з поліпшеним оглядом, стилізованого в

традиціях різних епох та культур).

Одним із напрямів зусиль з розвитку залізничного туризму повинна стати широка рекламна компанія по просуванню на ринку туристичних можливостей залізниць. Причому, вона має бути спрямована не тільки на залучення туристів, а й на роботу з великими туристичними операторами, як всередині країни, так і за кордоном.

В цілому збільшення туристичних подорожей залізничним транспортом на теренах України дозволить: підвищити конкурентоздатність залізниць порівняно з іншими видами транспортних перевезень; популяризувати та збільшити імідж залізничних перевезень; сприяти розвитку туризму в Україні; підвищити економічний потенціал регіонів; зменшити рівень безробіття.

УДК 004:330

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИЙ В ЭКОНОМИКЕ

*Чернобровка И.В., к.э.н., доцент
(УкрГУЖТ)*

Концепция интернета вещей, которая была впервые озвучена Кевином Эштоном в 1999 году, постепенно материализуется и находит широкое практическое применение. Ожидается, что к 2025 году сегмент интернета вещей будет оцениваться приблизительно в 20 триллионов долл.

Интернет вещей будет иметь все большее влияние на мировые рынки и индустрии на протяжении следующих трех лет. Несомненно, будет присутствовать некоторое давление со стороны требовательных современных пользователей, а также неизбежны барьеры со стороны регуляторных органов. Внедрение инновационных решений из области интернета вещей поставит бизнес и конечных пользователей в равные условия. Постоянная цифровая коммуникация между бизнесом и клиентами позволит создавать качественные товары и услуги, которые будут учитывать индивидуальные требования потребителей.

Цифровая трансформация индустрий уже началась, и этот процесс будет лишь ускоряться, захватывая новые отрасли. Подобные изменения невозможны без участия операторов связи. Чтобы воспользоваться широкими возможностями, которые открывает интернет вещей операторам, важно сделать ряд ключевых шагов, среди которых основным является выход за рамки предоставления традиционных услуг связи.

Освоение новых индустрий принесет доход нового качества от предоставления инновационных услуг по поддержке сетей, развертывания персональных облачных решений, а также углубленной аналитики для бизнеса. Интернет вещей – это непрерывный поток информации, которая была, есть и будет ключевым бизнес-активом. В результате, у операторов сосредоточатся бесценные массивы данных, на основе которых можно принимать эффективные и своевременные бизнес-решения, предлагать совершенно новые услуги и продукты, которые будут отвечать индивидуальным требованиям клиентов. Таким образом, ИТ и телеком станут универсальной индустрией, которая будет объединять и обслуживать все отрасли национальной экономики.

В индустрии розничной торговли - лидеры уже осознали перспективы интернета вещей, постоянной коммуникации и анализа поведения клиентов. Так, Amazon, на основе данных о просмотренных и приобретенных товарах, сообщает пользователю о продуктах, специальных предложениях, которые могут их заинтересовать. В Amazon подсчитали, что 30% продаж приходятся на их систему рекомендаций.

Интеграция сетевых решений в сфере транспорта позволит создавать умные транспортные системы и значительно повысить уровень безопасности на дорогах. Лидеры автопроизводства сегодня уделяют особое внимание разработке технологий, которые обеспечат автомобилям выход в интернет. К примеру, решение Ericsson Connected Traffic Cloud позволяет подключенному транспорту и дорожному патрулю обмениваться данными о ситуации на дорогах в режиме реального времени, а также управлять транспортными потоками с помощью облачных технологий. В ближайшее время ожидается бурный рост использования систем такого рода в

современных автомобилях. Более того, согласно распоряжению Еврокомиссии, с 2017 года все новые модели автомобилей должны быть оснащены системой электронной безопасности eCall. В случае ДТП система eCall автоматически вызовет экстренную службу помощи и сообщит координаты места происшествия. Сервис позволит сократить время прибытия экстренных служб на место происшествия на 40% в городе и на 50% – в сельской местности.

Интернет вещей может не только повысить эффективность работы различных индустрий, но также представить абсолютно новые бизнес-модели, которые никогда раньше не использовались в традиционных отраслях. Таким образом, постепенно исчезает четкое разделение между индустриями, все сферы жизни современного человека будут объединены в рамках единой сети. Поэтому интернет вещей должен быть в центре внимания властей и государственных учреждений. К примеру, программы защиты окружающей среды и возрастание спроса на электроэнергию имеют сильное давление на существующую инфраструктуру, а также индустрию энергетики и транспорта. В то же время, решения из области интернета вещей, такие как умные счетчики Smartmeter или технология eCall, способны решить данные проблемы, уже успешно применяются на практике в Европе и США.

УДК 656.2.001.73

**ЗАСТОСУВАННЯ
ФОРСАЙТИНГОВИХ
ТЕХНОЛОГІЙ В ПЕРІОД
АКТИВНИХ ОРГАНІЗАЦІЙНО-
ЕКОНОМІЧНИХ ЗМІН НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

*Широкова О.М., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

На сьогоднішній день зміни, які планувались на залізничному транспорті впродовж майже десятиліття, перейшли в активну фазу. В умовах внутрішньої перебудови, зміни принципів та способів

господарювання, а також при дії негативних впливів зовнішнього економічного середовища, особливої актуальності набувають питання не тільки забезпечення виживання галузі, але і її подальший перспективний розвиток.

Традиційно такі завдання вирішуються за рахунок оптимізації стратегічного планування діяльності, відповідної організації господарської діяльності, координації роботи всіх структурних підрозділів. Все це можливо реалізувати при наявності чи за рахунок формування вдосконаленої системи управління, при чому такої системи управління, яка дозволяє раціонально здійснювати управління змінами.

По відношенню до створення раціональних систем управління не один рік здійснювались наукові дослідження, важливість та цінність яких неможливо заперечити, проте сучасний світ не стоїть на місці, а навпаки характеризується гіпердинамічними перетвореннями, масштабнішою інформатизацією та зміною характеру і форм роботи.

Зокрема, в таких умовах знижується ефективність стратегічного планування, що робить систему управління на залізничному транспорті недостатньо гнучкою, а саме слабо здатною сприймати зміни та швидко реагувати на них. До того ж несвоєчасне та неефективне впровадження інформаційних технологій, знижують оперативність врахування змін. Це, в свою чергу, знижує рівень стійкості системи управління, а саме спроможність управлінських кадрів до прийняття швидких, ефективних, можливо нестандартних рішень, які дозволять забезпечити успіх роботи галузі у відповідності до організаційних цілей та корпоративних планів. Погіршують ситуацію сфері управління змінами і непереборне існування багаторівневої, недостатньо гнучкої системи управління на залізничному транспорті, що перешкоджає формуванню ясних цілей, чіткої й стійкої організації управлінської діяльності заснованої інноваційних принципах роботи.

Виходячи з цього можна зробити висновок про те, що успішність розвитку будь-якої організації залежить від компетентності та дієвості системи управління, яка чутлива до змін зовнішнього середовища є достатньо консервативною, прозорою та демократичною;

від потенційних можливостей персоналу, які цінуються більше фінансових і матеріальних активів, мають резерви саморозвитку, стимулюються можливістю професійного росту тощо. Іншими словами ефективна система управління та, яка «іде в ногу з часом, але на крок попереду», яка сприймає та застосовує передові інноваційні методи в своїй діяльності.

Одним з таких методів є форсайтінг (від англ. *foresight* - «погляд у майбутнє»), як метод управління змінами.

Форсайтінг один з новітніх методів, який застосовується для визначення довгострокових перспектив розвитку підприємства на основі детального аналізу його розвитку, оцінки перспективних можливостей розвитку, ймовірних ризиків та розроблення пріоритетних напрямків діяльності. Особливістю форсайтінгу є розроблення багатоваріантних проектів, що спрощує досягнення поставлених цілей шляхом їхньої оптимізації.

Форсайтінг розглядають як технологію довгострокового передбачення при проектуванні та реалізації масштабних інноваційних проектів на національному й корпоративному рівні. Тому, процеси структурних змін на залізничному транспорті, які мають стратегічне загальнонаціональне значення доцільно супроводжувати форсайтінговими технологіями, як інструментами формування нової ідейно-інноваційної системи управління, спрямованої на створення загального бачення варіантів майбутнього розвитку галузі у всіх зацікавлених учасників.

Основний принцип форсайтінгу полягає у створенні моделі майбутнього розвитку, яка залежить лише від якості і набору здійснюваних заходів.

Технологія форсайтінгу представляє собою достатньо складну та масштабну роботу, у процесі якої задіяні ідейні лідери та найкомпетентніші спеціалісти організації, які на основі комплексного підходу визначають перспективи її розвитку. Це дозволяє сформулювати єдину організаційну культуру, нівелювати протидії змінам та утворити міцний кадровий потенціал, який забезпечить успішність реалізації організаційних змін.

Таким чином, застосування форсайтінгових технологій при реалізації

організаційно-економічних змін на залізничному транспорті є перспективним напрямком досліджень, які можуть стати невід'ємною частиною при формуванні загальних принципів роботи нового бізнес-орієнтованого господарюючого суб'єкта залізничного транспорту.

УДК 657

ЗАЛЕЖНІСТЬ СТІЙКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОСТУ ВІД РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ВІДНОСИН

Яковенко В.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Актуальність теми обумовлена тим, що соціально-трудова відносина є головною складовою системи суспільних відношень, котрі являються

Сьогодні ми спостерігаємо наслідки фінансово-економічної кризи до яких відноситься погіршення соціально-економічної ситуації, що характеризується падінням рівня реальних доходів та загальним зниженням рівня життя населення. Як наслідок, відбувається погіршення взаємовідносин між роботодавцем та найманим працівником. В Україні поширені різні моделі відносин між працівниками та роботодавцями. Та все ж таки їхньою загальною рисою є домінування сторони роботодавців. Незважаючи на те, що сторони мають юридичну рівність та фактично спостерігається нерівноправність трудових відносин. До факторів, що спричиняють таку ситуацію слід віднести:

- дефіцит обсягів пропозиції робочих місць;
- погіршення демографічної структури населення в тому числі економічного активного;
- малоефективна діяльність вітчизняних профспілок;
- невідповідна потребам сучасності роль держави у забезпеченні стійкого розвитку соціально-трудова сфери.

Згідно даним Державної служби статистики чисельність зайнятого населення України на кінець 2015 року склала 16,5 млн. чоловік, а безробітних нараховується 1,638 млн. чоловік. Рівень безробіття за методологією Міжнародної організації праці склав 9%, при цьому рівень безробіття серед молоді до 25 років зріс до 23%. Станом на 1 січня 2016 року на одне вільне робоче місце виявилось 19 безробітних претендентів.

Чисельність наявного населення в Україні, за оцінкою, на 1 січня 2016 року становила 42760,5 тис. осіб. Упродовж 2015 року чисельність населення зменшилася на 168,8 тис. осіб (за рахунок природного скорочення 183 тис. осіб). Кількість економічно активного населення віком від 15 до 70 років у середньому за 2015 рік ставить 18,1 млн. осіб, у тому числі 1,6 млн. безробітних громадян.

Отже на соціально-трудова відносина в сучасній Україні діє вплив затяжної трансформаційної кризи. Дана ситуація відчутно послаблює мотивацію до ефективної праці, негативно відображається на продуктивності та економічному зростанні, знижує рівень життя значної частини населення, для якої наймана праця є основним джерелом доходу.

Тому необхідне ефективне формування надійної системи соціального захисту, а саме:

- захист від безробіття,
- забезпечення допомоги для непрацевдатних та найбільш вразливих прошарків населення,
- поєднання страхової та державної систем соціального захисту,
- розвиток системи охорони здоров'я, освіти та інших галузей соціальної сфери.

Якість і продуктивність трудової діяльності багато в чому залежать не тільки від досконалості її організації, оснащення, умов, але і від згуртованості колективу, від характеру взаємин у ньому, емоційної атмосфери. Тож регулювання та розвиток соціально-трудова відносин є беззаперечним резервом для стабілізації економічного росту.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ПСИХОЛОГІЯ, ЕТИКА, МОРАЛЬ І КУЛЬТУРА БІЗНЕСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В.Компанієць

УДК 331.101.3:656.2

**ПОЛІТИКА ЗАЛУЧЕНОСТІ
ПЕРСОНАЛУ В УПРАВЛІННЯ ЯК
КЛЮЧОВИЙ ІНСТРУМЕНТ
КУЛЬТУРНО-ЦІННІСНОЇ
МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ ППЗТ
ДО ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ
ПРОДУКЦІЇ В УМОВАХ
ФОРМУВАННЯ ІЛК**

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Забезпечення якості персоналу передбачає розвиток системи гарантованого розвитку персоналу, його професійну підготовку, кваліфікацію та компетенції, самореалізацію. Підвищення якості персоналу потребує розкриття професійного і творчого потенціалу працівників, підвищення ефективності та результативності праці працівників на основі зацікавленості в результатах праці, в вирішенні питань щодо забезпечення якості продукції. Цього можливо досягти за рахунок впровадження політики залученості персоналу в управління якістю продукції промислових підприємств залізничного транспорту (ППЗТ) в умовах формування Інноваційно-логістичного кластеру (ІЛК).

Головна проблема не залученості та не зацікавленості працівників в якості своєї діяльності полягає в недостатньому рівні проінформованості персоналу щодо стану ППЗТ ІЛК, етапів життєвого циклу продукту, системи цінностей, відсутність культури якості та непроінформованість щодо стратегічних цілей розвитку. Першочерговим завданням керівництва постає адаптація та донесення до працівників основних положень культури якості та стратегій розвитку ППЗТ, ІЛК.

Концепція залучення персоналу ППЗТ ІЛК до реалізації корпоративних задач щодо управління якістю повинна ґрунтуватися на системно-компетенційному підході та передбачати перехід від директивного

управління, якому властива висока централізація керівництва, до делегування повноважень, залучення стратегічно-мислячих компетентних та якісно підготовлених працівників, котрі сприятимуть досягненню стратегічних завдань ІЛК.

Процес впровадження концепції залучення персоналу слід здійснювати в три етапи [2]:

1) формування єдиного бачення цінностей якості, життєвого циклу продукції, стратегічних цілей розвитку ІЛК. Основним інструментом реалізації цього етапу є створення візуальних образів (схем, карт, рисунків, діаграм і т.п.). Створення таких образів за рахунок схематичних ілюстрацій, навчальних карт сприяє розумінню працівниками структури ІЛК, його компонентів, особливостей функціонування, стану та перспектив розвитку, планів на майбутнє, що сприятиме розумінню важливості підвищення та забезпечення якості на всіх етапах життєвого циклу продукції. Колективне формування зображень на основі послідовної візуалізації, отриманої в процесі діалогу дозволить розкрити потенціал працівників, стимулює їх мислення;

2) узгодження цілей. Визначається ступінь володіння, розуміння стратегічних цілей. Керівники зобов'язані чітко і ясно окреслити підлеглим поточні цілі їх діяльності;

3) розвиток здібностей, нарощення компетенцій. Даний етап передбачає оцінку персоналу, аналіз помилок, стимулювання їх обговорення з метою збору досвіду, навчання, самонавчання, розвитку рівня кадрового потенціалу.

Реалізація процесу стратегічної залученості персоналу дозволить процес управління (розвиток персоналу, укомплектованість та його утримання) перетворити на процес виконання адресних завдань щодо підвищення якості праці, підвищення індивідуальної продуктивності, а саме: виявлення та утримання найцінніших та перспективних працівників, підготовка кадрів з метою забезпечення відповідності нових

працівників необхідним компетенція, розвиток талантів, створення міжфункціональних команд, організація інформаційних заходів та зворотного зв'язку.

Модель залучення персоналу до управління та реалізації задач щодо підвищення якості продукції ППЗТ ІЛК представлено на рис.

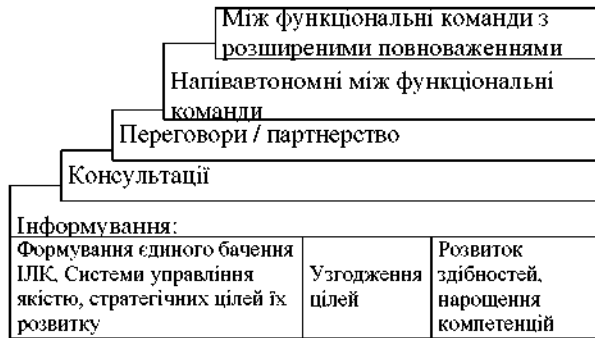


Рис. Модель залучення персоналу до управління та реалізації корпоративних задач щодо підвищення якості продукції ППЗТ ІЛК

Згідно даної моделі, спочатку необхідно провести інформування працівників ППЗТ ІЛК, направлено на формування єдиного бачення кластеру, системи управління якістю, узгодження цілей, нарощення компетенцій, що є першим кроком до підвищення залученості. В якості засобів комунікації доцільно обрати заняття, планерки, електронну пошту, Інтернет, інформаційні бюлетені та відеопрезентація про діяльність учасників ІЛК, його стратегічні цілі, рівень якості та ін. Важливо персоналу донести інформацію про те наскільки успішно працює підприємство, підрозділи, які результати від працівників, підрозділів очікуються, як досягти поставлених цілей, що зміниться якщо працівником будуть внесені пропозиції.

Наступною ланкою в залученні персоналу до управління якістю та реалізації стратегічних задач учасників ІЛК є «Консультації». Вони передбачають переговори керівників з працівниками, метою яких є передавання інформації щодо ідей, пропозицій і проблем в управлінні якістю, реалізації корпоративних задач. Уникнення формального підходу до консультацій слід досягти за рахунок залучення консультанта, який виступатиме в якості генератора конструктивного діалогу.

Після цього слідують «Переговори», в

ході яких вище керівництво намічає перспективи розвитку, шляхи досягнення стратегічних цілей з провідними працівниками середньої ланки ППЗТ ІЛК. Це сприятиме виявленню працівників з найбільшим рівнем зацікавленості в результативності діяльності ППЗТ ІЛК, з високим рівнем інноваційно-професійними компетенціями.

Результати інформування, консультацій та переговорів дозволять визначити коло працівників, які мають високий рівень інноваційно-професійних компетенцій, зацікавленість в реалізації стратегічних цілей забезпечення якості продукції ППЗТ ІЛК та складуть висококваліфіковану міжфункціональну команду. Особливістю формування такої команди повинно бути відсутність в ній керівників різних рівнів управління.

На початку функціонування команди необхідно встановити напівавтономну схему роботи, яку координуватиме консультант та вище керівництво. В силу розвитку інноваційно-професійних компетенцій, досягнення цілей напівавтономна міжфункціональна команда повинна набути статусу команди з розширеними повноваженнями, яка прийматиме управлінські рішення без участі консультанта та узгодження кожного рішення з вищого керівництвом. Це дозволить прискорити процес прийняття та реалізації управлінських рішень, заходів щодо досягнення поставлених цілей.

Слід зазначити, що залученість персоналу до управління та реалізації корпоративних задач підвищення якості необхідно забезпечити за рахунок чіткої постановки індивідуальних завдань розвитку, інформування про критерії оцінки виробничих, колективних та індивідуальних досягнень, системи стимулювання. До заходів щодо формування системи залученості персоналу слід віднести: розвиток сучасних каналів й інструментів внутрішньокорпоративних комунікацій; створення дієвих механізмів інформування персоналу; розвиток комплексної системи оцінки персоналу; вдосконалення систем оплати праці, моральної та матеріальної мотивації; впровадження системи управління якістю в сфері управління персоналом.

Впровадження політики залученості

персоналу в прийнятті рішень та їх реалізації щодо забезпечення якості продукції дозволить сформувати почуття участі, важливості кожного робітника та підвищить його віддачу, що сприятиме забезпеченню якості продукції на кожному етапі його життєвого циклу, ефективності функціонування ППЗТ ІЛК.

УДК 330.162

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗНЫХ МОДЕЛЕЙ ЭКОНОМИКИ СВОЗЬ ПРИЗМУ ДУХОВНО-ПРАВСТВЕННОЙ И СОЦИОКУЛЬТУРНОЙ ОЦЕНКИ

*Компаниец В.В., д.э.н, профессор
(УкрГУЖТ)*

У современного человека стал часто возникать вопрос: почему одни страны и народы живут хорошо, а другие – нет? Ответ ищут как в сфере экономической политики, проводимой в стране, наличии ресурсов, так и в действии социокультурных факторов.

Одним из исследовательских проектов, который пытался доказать влияние культуры на развитие стран был проект «Культура имеет значение» (2002-2005) [1]. Декларируемой целью проекта была выработка ориентиров для прогрессивных культурных перемен. Фактически речь шла о том, чтобы доказать то, что все культуры (и, соответственно, религии) можно разделить на две группы: эффективные, с точки зрения экономического и политического развития, и неэффективные.

По результатам проекта наиболее эффективными оказались культуры, основанные на иудаизме, протестантизме, конфуцианстве, наименее эффективными – основанные на православии, католичестве и исламе. Вывод, закономерно вытекающий из этих утверждений - целесообразность замены неэффективных культур на эффективные.

Культура меняется через четыре основных канала: воспитание, образование, СМИ, поведение лидеров. Но огромное значение в ее изменении имеют и социально-

экономические преобразования, призванные в т.ч. сломать ценности культуuroобразующей религии.

Шоковость «рыночных преобразований», проводимых в Украине, аморальность реформ, а часто и реформаторов, безнаказанность и поощрение нарушения нравственности в экономике, привели к значимым изменениям сознания. У многих людей, особенно не имеющих крепкого духовного стержня, а также у молодежи, возникло устойчивое мнение о том, что поставленные цели могут быть достигнуты любым путем, что основа успеха и богатства – связи, удача, обман, что труд нужен только для достижения материальных благ, что свобода - это свобода от обязанностей, закона, совести, а образованность, честность и терпение мешают в достижении успеха. И мало кто желает увидеть обратную зависимость между изменившимся ценностным портретом общества и тем, что происходит в экономике и жизни.

Однако, попытаемся опровергнуть миф западного проекта об эффективных и неэффективных культурах. Для сравнения возьмем четыре культуры. Итак, православие и ислам – неэффективны, иудаизм и протестантизм - эффективны. Что же кардинально отличает их с точки зрения экономической эффективности? Первое - это ответ религии (культуры) на вопрос о том «кто есть ближний?» и наличие или отсутствие в ней психологии избранничества, а, второе – это существующее в религии отношение к ссудному проценту.

И иудаизм, и протестантизм признавали в качестве ближних лишь единоверцев, кроме того, критерием избранничества считался успех в земных делах, благосостояние. Мир делится на избранных и неизбранных, в политике и экономике используются двойные стандарты, допускается и даже поощряется обман и эксплуатация неизбранных. Что касается православия, то оно не признает лукавства двойных стандартов, каждый человек воспринимается как образ Божий, независимо от национальности и вероисповедования, благосостояния.

Если православие и ислам осуждают ростовщичество, то иудаизм и протестантизм его оправдывают и даже

поощряют. Именно ростовщичество породило банки, ценные бумаги, биржи и всю современную финансовую систему, на основе которой сформировалась спекулятивная экономика. Вирус ростовщичества, вкупе с психологией избранничества и создали западный тип экономики – капитализм – систему, основанную на социально-экономическом паразитизме и долгах.

Попытаемся ответить на вопрос – *какая из двух открытых социально-экономических систем, интегрированных в мировое пространство по жестким экономическим критериям будет более конкурентоспособной*: та, которая основана на ростовщичестве и при этом использует двойные стандарты (в т.ч. ссужает деньги под огромный процент чужим системам и эксплуатирует их другими способами), или та, которая отрицает ссудный процент и двойные стандарты? Ответ очевиден – первая.

Вернемся к социально-экономическому паразитизму – это перелив результатов труда, богатства от создателей к паразитам: из реального сектора экономики в финансовый, от обычных работников к тем, кто владеет банками и биржами, из одних стран в другие. В паразитарной модели из 100 % созданных народом благ, 80-90% достаются тем, кто не участвует в их создании, т.е. мировой (частично национальной) «элите», а оставшиеся 10-20 % достаются тем, кто их создал.

Современный социально-экономический паразитизм можно показать такими цифрами. Так, согласно докладу Центра исследований швейцарского банка Credit Suisse, в 2015 году 50,4 % мирового богатства принадлежало всего лишь 1% населения планеты. Более 70% взрослого населения мира имели активы стоимостью менее 10 тыс. долл., тогда как лишь приблизительно 0,7% имели состояние более 100 млн. долларов [2].

В условиях «эффективной» модели американской экономики один американец потребляет за восьмерых жителей земли, а по сравнению со странами, не относящимися к «западной цивилизации» – даже за 12 человек [3]. Страна, составляющая 4,6% населения, использует 32,1 % мировых ресурсов, а контролирует еще больше (по состоянию на 2009 год) [4]. И это при огромном уровне бюджетного дефицита, государственного долга.

Так, общая величина совокупного долга

США, на октябрь 2013 г. составила 377 % ВВП, а величина «консолидированного» долга превышает годовой ВВП в 11,6 раза. Возможностей возврата этого долга нет: оценка активов экономики США на октябрь 2013 г., показывает, что за счет активов можно было погасить лишь 56,4% величины контрактного долга [5].

При этом если годолаг США за период 2001-2014 гг. вырос в 3,1 раза, то рост ВВП составил всего лишь 26,8%, т.е. превысил реальный прирост ВВП почти в 8 раз. Иными словами на 1 долл. прироста госдолга реальный прирост ВВП составил всего лишь 12,5 центов [6]. Вот это и есть эффективная модель экономики?

Да, внешние долги сегодня растут у всех стран, но их динамика и размеры на порядок выше у развитых экономик, по сравнению с экономиками развивающимися. Так, по оценкам Всемирного банка на конец 2014 г. валовой внешний долг группы стран (НСД) с низкими и средними доходами (всего в эту группу входит 120 стран мира) составил 5,392 триллиона долл., тогда как внешний долг группы экономически развитых стран (в эту группу входит 34 страны, т.ч. страны «большой семерки» - G7) составил 69,99 триллиона долл. из них долги «большой семерки» составили 44,55 триллиона долл. (63% от долга развитых стран). Таким образом, разрыв долгов развитых стран и стран НСД составил почти 13 раз. И это при том, что доля экономик стран G7 в мировом ВВП падает и в 2014 году составляла 31,95%, это даже меньше чем доля экономик всего 7 стран НСД (Китай, Индия, Россия, Бразилия, Индонезия, ЮАР, Иран) в мировом ВВП, которая составила 34,11%.

Если мы сведем вопрос о долгах до уровня конкретного человека, ведь ни у кого не возникнет сомнений, что человек, накопивший невозвратные долги, действовал нерационально и неэффективно? *Тогда почему же одну из главных стран должников сегодня многие еще признают передовой, демонстрирующей эффективную модель экономики? Не является ли такое утверждение иррациональным?*

Итак, модель западной экономики – капитализм неэффективна и экстенсивна (ее рост связан с расширением своего влияния на другие системы за счет разных форм экспансии – культурной, экономической, военной), паразитична (может жить только за счет эксплуатации других систем).

Капіталізм с економічної точки зору запрограмований не на створення благ, а на їх перерозподіл, що набагато вигідніше.

Перерозподіл (огорблення) може досягатися методами прямого або опосередкованого насильства. До прямих належать методи колоніальної політики: військові захоплення, перевороты, рабство. До опосередкованих, те, які здійснюються через економічну систему: примусове отчуждення більшої частини виробленого працівниками продукту (зниження зарплати і за рахунок цього зростає прибуток власника); відтік продукту праці з допомогою монопольних цін, споживаческих кредитів, банківських процентів; податків, більша частина яких потім через бюджетну систему перерозподіляється на користь капіталістів (олигархів).

Капіталізм - це кризогенна система. І сьогодні мильний бульбашка спекулятивної західної антиекономіки надувся так, що коли він лопне, виникне катастрофа, набагато більш відчутна, ніж світовий криза 2008 р. На думку багатьох експертів, *світ стоїть на порозі глобальних змін, які приведуть до остаточного руйнування сучасного капіталізму і побудові жорсткої тоталітарної моделі суспільства і економіки* (за Жаку Атталі глобальної економіки перерозподільного типу).

Але чи є у нас вибір? *Вибір є завжди. Нам потрібно повернутися до цінностей своєї віри і культури, побудувати в цих ціннісних координатах модель морального господарства.* В цій зв'язі важливо творчо осмислити особливості соціально-економічної моделі православної цивілізації.

Головними цінностями культури православної цивілізації були Бог, Вітчизна, близький, любов, віра, надія. Людина сприймався як образ Божий. *Існувало два виміри розвитку суспільства і економіки: горизонтальний (матеріальний) і вертикальний (духовно-моральний).* Економіка сприймалася – як будівництво, службовий по відношенню до суспільства і людині сфера. Праця – як добродіє, творчість, засіб служіння Вітчизні, близьким, засіб перетворення світу. Богатство і влада – як

відповідальність перед Богом і людьми.

Модель господарства давала образці економічно достатнього, соціально-ефективного, морального господарства, направлено на всебічне розвиток людини. Приклади ефективності моделі це: монастирське господарство, діяльність артелів і трудових братств, купців і підприємців, в т.ч. розвиток різних форм благодійності. Повернемося до конкретних прикладів.

В кінці ХІХ, початку ХХ століття в Росії, Україні поширилася особлива форма благодійності, яка потім на Заході стала називатися *соціальним підприємцтвом*. Це організація *Домів трудолюбия*, які створювалися з метою приобщення соціально незахищених категорій населення до праці, надання їм іншої благодійної допомоги. Вперше в Росії Дом трудолюбия з'явився в 1882 р. в Кронштадті за ініціативою о. Іоанна Кронштадтського. Отець Іоанн, спостерігаючи за життям населення Кронштадта, прийшов до думки про те, що потребуючим потрібно надавати не тільки благодійну, але і трудову допомогу, бо бідність і нищета часто були пов'язані з відсутністю роботи.

Впродовж року на різних роботах в кронштадтському Домі трудолюбия було зайнято до 25 тис. осіб. Продукція, вироблена в майстерських Домах трудолюбия, продавалася і користувалася стійким попитом. Крім ремісничих майстерських, там розміщалися народна їдальня. Там, де не можна було утримувати себе власною працею, видавалися грошові допомоги. Діяла безкоштовна амбулаторна лікарня, нічний притулок. Безкоштовним було навчання в початковій народній школі на 300 місць, були відкриті дитяча бібліотека і народна читальня, воскресна школа. Працювали притулок для хлопчиків і дівчаток і один з перших в Росії дитячих садків [5].

У 1898 р. в Росії налічувалося 130 Домів трудолюбия, в тому числі такі доми існували в Києві, Полтаві, Херсоні, Чернігові.

Одним з найбільш яскравих прикладів ефективності православної соціально-економічної системи, яка існувала на мезо-рівні, є діяльність *Трудового Братства Н.Н. Нелюєва*. Це

Братство (по современной терминологии – крупное хозяйственное объединение) просуществовало 40 лет на нынешнем севере Сумской области, в его состав входило в среднем от 500 до 1500 человек. Хозяйствовали совместно на основе православных принципов, а также наилучших методов и технологий. Эффективность использования труда и капитала в пределах Братства была гораздо выше, чем за его пределами. Большевики использовали опыт хозяйства для агитации как пример коммунистического хозяйствования, пока не разобрались, что община создана на православной основе.

В 1929 году, перед ее уничтожением в процессе коллективизации, сельскохозяйственная артель Н.Н. Неплюева имела: развитую агрокультуру; мощную хозяйственную инфраструктуру, в т. ч. полеводство с использованием новейшей на то время техники; луговоеводство; пчеловодство; животноводство; садоводство; лесное хозяйство; селекционное хозяйство; заводы (лесопильный, кирпичный, винодельческий и переработки продукции животноводства); мельницу, торфоразработки; индустриальные мастерские (кузнечно-слесарную, плотницкую, столярную, сапожную), телефонную сеть; электростанцию; гостиницу, общественные столовые, школы, ясли, клуб [6].

И таких образцов эффективности православной социально-экономической модели можно привести много. Но это все прошлое. А что сейчас? Такие образцы тоже есть, но они, к сожалению, мало видны за общей, существующей на макроуровне системой, которая является и безнравственной, и неэффективной. Примеры эти можно отнести к современному монастырскому хозяйствованию, фермерскому хозяйствованию, к мелкому семейному производству, которое пытаются вести добросовестные и грамотные в своем деле люди.

Однако общая картина результатов социально-экономического развития Украины, повторим, печальна. Но она коррелирует с нравственным обликом общества. Так, сегодня Украина лидирующие места в мире по уровню абортотворения; смертности; суицидов; детского алкоголизма, детского курения, употребления героина. Все это свидетельствует о духовно-нравственном кризисе нашего общества. *О каком же*

экономическом развитии можно говорить, когда в обществе господствует безнравственное поведение? А уровень коррупции и экономических преступлений чиновников, приводит в шок.

Да, современная «экономическая» система не просто оторвана от христианства, но устроена так, чтобы погубить как можно больше людей. В ней успешными становятся те, кто нарушает нравственные принципы. *Разница безнравственной социально-экономической системы - западного украинского капитализма - заключается лишь в том, что «элита» западных стран выстроила систему эксплуатации народов чужих стран, а наша «элита» - собственного народа.*

Но ведь эту безнравственную систему допустило и частично выстроило само наше общество, значит и путь к ее изменению и построению островков нравственного хозяйства не возможен без изменения нашего внутреннего мира и ума. Чтобы изменить систему нужно измениться самим.

Каждый из нас должен прилагать усилия в меру данных ему возможностей и способностей. Если ты врач - лечи хорошо, учитель – учи хорошо, руководитель – заботься о своем предприятии, о своих работниках, как о близких, отец семейства – заботься о семье, студент – учись хорошо.

Формулу нравственной и достаточной экономики можно выразить просто: нравственность и профессионализм. Проблема не в нашем идеале, а в том, что мы его нарушаем. Необходимо возвратиться к нему, начиная с построения дома своей души на православных ценностях, а затем и дома своего государства.

Литература :

1. Культура имеет значение. Каким образом ценности способствуют общественному прогрессу/ под редакцией Лоуренса Харрисона и Самюэля Хантингтона/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rulit.me/books/kultura-imeet-znachenie-read-262884-1.html>

2. Доклад: половина мирового богатства принадлежит 1% населения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://reosh.ru/doklad-pоловина-mirovogo-bogatstva-prinadlezhit-1-naseleniya-zemli.html>

3. Платонов О.А. Экономика русской цивилизации / Платонов О.А. – М.: Ин-т русской цивилизации, 2008. – 800 с.

4. Олейник А.П. Страны мира в цифрах /2011 / А.П.Олейник – М.: 2011. – 67 с.

5. Катасонов В.Ю. «Америка против России». Агония финансовой пирамиды ФРС. Рэкет и экспроприации Вашингтонского обкома / В.Ю. Катасонов. – М.: Книжный мир, 2014. – 384 с.

6. Катасонов В.Ю. Блеф западного «благополучия» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://reosh.ru/blef-zapadnogo-blagopoluchiya.html>

7. «Социальное предпринимательство» Иоанна Кронштадтского <http://www.orthedu.ru/news/obzor-smi/11887-socialnoe-predprinimatelstvo-ioanna-kronshtadtskogo.html>

8. Мельник Л.Г. Состоявшаяся утопия, или Машина времени Н.Н.Неплюева: Экономические эссе / Л.Г. Мельник. – Сумы: ИТД «Университетская книга», 2004. – 56 с.

УДК 330.59.

СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КАТЕГОРИЙ «УРОВЕНЬ ЖИЗНИ» И «КАЧЕСТВО ЖИЗНИ»

*Комаренко О.А., аспирантка
(ХНУ им. Каразина)*

В настоящее время не существует не только единого взгляда на оценку понятий «уровень жизни» и «качество жизни», но даже общепризнанных подходов к определению их содержания.

Ряд ученых представляет качество и уровень жизни как составляющие категории «благополучия»; с точки зрения других, качество жизни выступает как показатель благополучия и ставится в зависимость от значительного количества условий, в том числе, и от уровня жизни; некоторые, категории "благополучия" и "качество жизни" относят к проявлениям уровня жизни; еще одни исследователи, считают категории «благополучия» и «уровень жизни» составляющими качества жизни. Указанные

отличия обуславливают проблему соотношения рассматриваемых социально-экономических категорий.

Категории «уровень жизни» и «качество жизни» не являются тождественными понятиями.

Уровень жизни – социально-экономическая категория, отражающая степень удовлетворения материальных и духовных потребностей индивидов, социальных групп и общества в целом, а также условия, имеющиеся в обществе для развития и удовлетворения этих потребностей.

Уровень жизни определяется, с одной стороны, степенью развития самих потребностей людей, с другой - количеством и качеством жизненных благ и услуг, используемых для их удовлетворения.

Уровень жизни – показатель, отражающий благосостояние населения, сконцентрирован, на подсчете объема доходов граждан и степени удовлетворения базовых потребностей (еда, одежда, жильё, лекарства и т.д.). Фактически он является производным показателем экономического развития.

Качество жизни более широкое понятие, чем уровень жизни. В системном анализе качество рассматривается как совокупность существенных свойств объекта, обуславливающих его пригодность для использования по назначению.

По определению ЮНЕСКО, качество жизни – это степень соответствия условий жизни человека его потребностям. Качество жизни характеризует развитость индивидов, социальных групп и общества в целом на основе удовлетворения материальных, социальных и духовных потребностей.

Для прогрессивного развития людей характерно расширяющее удовлетворение потребностей высших уровней. Идеальной при этом, по-нашему мнению, является ситуация удовлетворенности всех или большинства разумных (рациональных) потребностей индивида, то есть потребностей отвечающих научным представлениям о потреблении благ и услуг, необходимых для поддержания здорового образа жизни человека и гармоничного развития личности. Развитие физических и духовных способностей людей, развитие человека как социального субъекта происходит, на наш взгляд, только в процессе удовлетворения разумных (рациональных)

потребностей.

Критерием качества жизни в объективном отношении выступает достаточно высокая степень развития человеческой личности, а в субъективном аспекте – удовлетворенность жизнью в целом и её отдельными компонентами.

Таким образом, понятие «уровень жизни» отражает количественные показатели (степень удовлетворения материальных, духовных и культурных потребностей людей), а «качество жизни» – качественные характеристики, включая объективные и субъективные факторы. Важнейшей составной частью качества жизни является её уровень.

Качество жизни выступает интегральным показателем состояния общества. Оно характеризует своеобразный итоговый результат социально-экономического развития общества в той или иной стране, состояние всей жизнедеятельности индивида, социальных групп и общества в целом. Измерение качества жизни – необходимый элемент мониторинга социального благосостояния индивида и общества.

УДК 338.242(477)

ЗНАЧЕНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА, ОБЩЕСТВА И БИЗНЕСА

*Милявский М.Ю., к.э.н., доцент (ДГМА)
Фролов А.И., к.э.н., доцент
(УкрГУЖТ)*

Бизнес и организации не работают в вакууме. Отношение к обществу и окружающей среде, в которой они работают, является критическим фактором их эффективного функционирования, а также все шире используется в качестве средства общей результативности корпоративных организаций.

Использование экологических, социальных и корпоративных нефинансовых систем предприятием, их раскрытие и прозрачность повышают не только уровень доверия заинтересованных сторон

(стейкхолдеров), репутацию, но так же и долгосрочный интерес инвесторов, и его рентабельность.

Корпоративная социальная ответственность (КСО) может быть определена как совокупность экономических, легальных, этических, экологических, а так же инициативных ожиданий общества и заинтересованных сторон в целом от предприятия.

Украинские предприятия мало осведомлены о данных источниках привлечения инвестиций, однако существенно нуждаются в них. Интеграция Украины в Евросоюз является одним из признаков того, что украинский товар требует не только повышения качества, но и наращивания имиджа и его бренда в мире. КСО является таким методом повышения привлекательности предприятия для инвесторов, его продукции не только на локальном, но и на глобальном уровне.

Внедрение КСО в Украине нуждается в развитии путем перераспределения социальной ответственности между государством, гражданским обществом и бизнесом.

Стандартизация КСО имеет рекомендованный характер, поскольку данная ответственность зависит от ее специфики и может быть оформлена различными путями. Двумя основными нормативными актами, которые регулируют КСО и активно используются в международной практике, являются ISO 26000 и SDG.

Стандарт ISO 26000 содержит в себе лучшие практики мира и эффективные принципы, связанные с социальной ответственностью предприятий и организаций. Он предназначен для всех типов организаций независимо от их вида деятельности, размера или местоположения.

Согласно исследованию сравнения по целевым показателям SDG и ISO 26000, оба документа имеют общую цель – содействие концептуализации, устойчивому развитию, признанию экономических, социальных и экологических аспектов и их взаимозависимости.

Государство как институт инвестирования в социальную сферу так же должно поддерживать КСО предприятий с помощью налогового стимулирования, поощрений, льгот и др. Для этого государству необходимо принять необходимые законы,

нормативные акты, требования об условиях предоставления льгот или льготных процентных ставок.

Наиболее актуальным вопросом инвестиций для украинских компаний являются иностранные инвесторы. Одним из важнейших показателей инвестиционной привлекательности для иностранных субъектов служит ее бренд.

Украина нуждается в выстраивании стратегии, которая из аграрного государства выведет ее продукт на новый уровень с известным брендом. Инвесторы заинтересованы, прежде всего, в развитии экономических и социальных сфер в Украине.

Оказавшись на торговых платформах страны, заинтересованная сторона (инвестор) встретит многообразие предлагаемой продукции и отдаст свое предпочтение тому товару или группе товаров, который будет создавать максимальное положительное мнение. Критериями оценки данного мнения выступают: цена, качество, бренд, способ производства, влияние выпуска продукции на экологию и общество.

В последнее время повышаются запросы стейкхолдеров в отношении социальной ответственности. Это объясняется тем, что инвесторы хотят вкладывать лишь в те предприятия или отрасли предприятий, которые рационально используют ресурсы планеты, а так же участвуют в социальных программах развития. Соответственно предприятие, имеющее корпоративную социальную ответственность, приобретает конкурентоспособность и имидж устойчивого субъекта, которое не только получает стабильную прибыль и выплачивает дивиденды, но и грамотно распределяет полученные доходы на общественные нужды.

КСО служит инструментом повышения доверия инвесторов и является механизмом гармонизации окружающей среды (в том числе общественности) с эффективностью корпоративного управления (которая несет прямую выгоду для предприятия).

Западные страны и также развитые азиатские регионы давно пользуются методами КСО, приобретая статус и выгоду для своих компаний. Продукция предприятия без социальной ответственности просто не конкурентоспособна на рынке.

Исследование, которое проводилось Deutsche Asset Management и Гамбургским

университетом, показало, что интеграция экологических, социальных и корпоративных (environmental, social and governance-ESG) факторов имеет позитивный эффект процесса инвестирования и улучшения корпоративной финансовой результативности.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что КСО: для государства является одним из важнейших стимулирующих средств имиджа предприятий Украины, их продукции, роста значимости (бренда) как на мировом рынке, так и внутри страны; для бизнеса служит механизмом повышения рентабельности, доверия и привлечения инвестиций; для общества – повышает уровень социального развития, благосостояния, уровень жизни; для окружающей среды – рационализация использования природных ресурсов и защита от негативных факторов.

Украине необходима стратегия развития КСО на всех уровнях его функционирования, в том числе разработка государственных поощрений и льгот, выделение областей нуждающихся в социальной поддержке.

УДК 331.101.3:656.2

КЛЮЧОВІ ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЯК ОСНОВА ПРОГРАМ ОЦІНКИ І МОТИВАЦІЇ

Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Економіка нашої країни тільки зараз все більшою мірою набуває ринковий характер, при цьому підприємства залізничного транспорту для оцінки своєї ефективності управлінської діяльності продовжують застосовувати лише стандартні методики, що базуються на розрахунку різних показників виконання плану, продуктивності праці і т.д.

З цих та багатьох інших причин, в даний час технології, за допомогою яких підприємство може оцінювати ефективність управлінської діяльності та виробляти ефективні та результативні інструменти управління, спрямовані на стимулювання майбутнього розвитку, зазнають значних змін.

У зв'язку з цим різко постає питання

про вибір інструментарію оцінки показників ефективності, які дозволять чітко формулювати цілі, висловлювати їх кількісно, транслювати їх на всі рівні управління, вести моніторинг результатів (оцінювати ступінь досягнення цілей), оперативно вчасно діагностувати складні ситуації, що вимагають управлінського втручання, своєчасно коригувати цілі, тим самим оптимізуючи плани, делегувати повноваження, оцінювати рівень менеджменту і ефективність відділів, мотивувати співробітників на досягнення результатів, об'єктивно оцінювати ефективність діяльності працівників, визначати внутрішні можливості і слабкості, виявляти приховані резерви в цілях підвищення ефективності діяльності.

Щоб використовувати ключові показники ефективності для оцінки і мотивації, слід визначити її основні принципи. Серед них виділяють такі: особиста відповідальність співробітника за виконання цілей; закріплення за співробітником конкретних завдань і пріоритетів в роботі; розуміння перспектив кар'єрного росту; гнучкість системи з можливістю корекції цілей і показників; координація особистих і корпоративних завдань; єдиний механізм для планування, оцінки та розвитку.

На підставі даних принципів будується структура оплати праці (змінна частина, прив'язана до виконання запланованих показників), нематеріальної мотивації (заохочення високої особистої та групової ефективності відповідно до встановлених цілей та показниками), система оцінки персоналу.

Однак, багато управлінців, пройшовши етапи вироблення цілей, визначивши рівні відповідальності і сформувавши перелік критеріїв на звітний період, вважають своє завдання виконаним. Однак саме з цього моменту починається впровадження в роботу підприємств системи ключових показників ефективності, а також заснованих на ній програм оцінки і мотивації.

УДК 65:331.445

ЩОДО ПРІОРИТЕТІВ ЗМІЦНЕННЯ СИСТЕМИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНО-КАДРОВОЇ БЕЗПЕКИ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Польова В. В., к.е.н., викладач
Пугачова А. В., студентка (ХНУБА)*

Кадрова та інтелектуальна складові економічної безпеки підприємства є нерозривно пов'язаними та взаємообумовленими, хоча вони й можуть мати досить різні напрями їх зміцнення. Особливого значення інтелектуально-кадрова безпека підприємства набуває в умовах глобалізації та динамічного розвитку економіки знань, де знання, інформація та можливість швидкого реагування на потреби споживачів відіграють ключову роль.

Загрози інтелектуально-кадровій безпеці підприємства – це сукупність умов і факторів, що створюють небезпеку життєво важливим інтересам учасників соціально-трудова відносин, які перешкоджають ефективному і гармонійному розвитку людського потенціалу та створюють будь-які проблеми, характерні для соціально-трудова сфери. Загрозу кадровій безпеці також можна розуміти як зіткнення інтересів керівництва підприємства та найманого персоналу щодо розвитку людського потенціалу.

Зміцнення інтелектуально-кадрової безпеки підприємства пов'язане з кадровим плануванням та формуванням відповідної системи управління трудовою поведінкою працівників, заходи якої повинні бути спрямовані на забезпечення адекватної потребам підприємства та його працівників системи навчання, підготовки, оцінки, підбору та відбору кадрів, а також ефективної системи мотивації трудової поведінки.

Вагому роль у стійкості та забезпеченні надійного стану інтелектуально-кадрової безпеки відіграє мотивація та плата праці. При низькому рівні ефективності мотивації втрачається можливість заохочення продуктивної діяльності, може знизитися прихильність персоналу, зростає небезпека

відтоку кадрів, виток конфіденційної інформації тощо, що створює загрозу зниження прибутку й банкрутства підприємства.

Проаналізувавши розмір середньомісячної заробітної плати за видами економічної діяльності у розрахунку на одного штатного працівника та заборгованість по оплаті праці в Україні за даними Державної служби статистики України можемо зробити висновок, що в цілому по Україні заробітна плата в період з 2013 по 2015 рр. зросла лише на 930 грн.

В 2015 р. найвищий рівень середньомісячної заробітної плати за видами економічної діяльності спостерігався в галузях: авіаційний транспорт – 18470 грн, фінансова та страхова діяльність – 8603 грн, інформація та телекомунікації – 7112 грн, професійна, наукова та технічна діяльність – 6737 грн. Найнижчий у галузях: поштова та кур'єрська діяльність – 2180 грн, тимчасове розміщування й організація харчування – 2786 грн, охорона здоров'я та надання соціальної допомоги – 2829 грн, діяльність у сфері творчості, мистецтва та розваг – 3150 грн.

Рівень загрози інтелектуально-кадровій безпеці у другій групі представлених галузей теоретично може бути вищим, ніж у першій.

До загроз інтелектуально-кадровій безпеці також додається висока заборгованість із виплати заробітної плати, що з грудня 2012 р. зросла в порівнянні з аналогічним періодом 2014 р. на 1481,5 млн. грн. У грудні 2015 р. заборгованість складала 2010,9 млн. грн.

Також загрозою інтелектуально-кадровій безпеці є наявність структурної диспропорції між попитом на робочу силу та її пропозицією. Цей фактор обмежує як можливості працевлаштування безробітних, так і задоволення потреб роботодавців у працівниках. Навантаження зареєстрованих безробітних на 10 вільних робочих місць (вакантних посад) у цілому по країні збільшилося з 90 осіб на кінець червня 2014р. до 102 осіб на кінець червня 2015 р. (рис. 1).

Важливе значення у забезпеченні інтелектуально-кадрової безпеки підприємства мають умови праці, а саме ступінь їх відповідності санітарно-гігієнічним умовам. Дані статистичного аналізу вказують на

загострення даної проблеми в Україні.

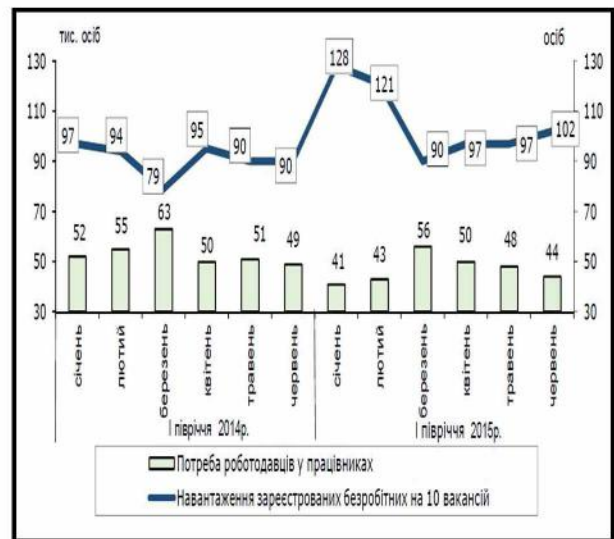


Рис. 1- Попит і пропозиція робочої сили на зареєстрованому ринку праці

Джерело: сформовано на основі даних Державної служби статистики України.

Відсоток облікової кількості штатних працівників, які працюють в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним нормам невинно зростає. В період з 2007 по 2013 рр. цей показник збільшився на 2%.

Станом на 31 грудня 2013 року найбільша кількість працівників, зайнятих в умовах, які не відповідають санітарно-гігієнічним нормам працювали в галузі промисловості (77,4 %) та галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 15,9 % від загальної кількості працівників, які працювали в умовах, що не відповідають санітарно-гігієнічним нормам. У будівництві та сільському господарстві дані показники значно нижчі і складають 3,6 % та 3,1 % відповідно.

Отже, інтелектуально-кадрова безпека як головна компонента економічної безпеки підприємства в умовах глобалізації та розвитку економіки знань потребує захисту підприємства та держави від значної кількості небезпек, починаючи з професійного добору кадрів та впровадження прогресивних, ефективних, науково обґрунтованих методів управління трудовою поведінкою працівників на підприємстві, і завершуючи глобальним реформуванням соціально-економічної системи в країні в цілому.