

здійснює періодичні платежі, як правило в період всієї дії договору.

Слід зауважити, що фінансовий лізинг на відміну від оперативного – це продаж, а не оренда майна. Надане в лізинг майно наприкінці строку діє договору має незначну залишкову вартість і лізингоутримувач може отримати об'єкт лізингу у власність в період діє договору лізингу чи в момент його закінчення за ціною нижче ринкової. Ще важлива деталь – надане у фінансовий лізинг майно є спеціально виготовленим на замовлення лізингоодержувача і після закінчення діє не може бути використане іншими особами, окрім лізингоодержувача.

Таким чином, фінансовий лізинг надає можливість застосування нових видів техніки, так як для залізниці вигідніше віддавати гроші поступово, частками, а прибуток спрямовувати на вирішення інших питань.

УДК 338.98

### СПІВСТАВЛЕННЯ ТЕРМІНІВ ВТРАТИ ТА РЕЗЕРВИ РОБОЧОГО ЧАСУ

*Чупир В.Є., асистент (УкрДАЗТ)*

Втрати робочого часу зменшують інтенсивність праці, обсяг робіт, продукції, впливають на перерахування фонду заробітної плати. Вони знижують ефективність використання основних виробничих засобів, особливо обладнання, транспортних засобів. Все це призводить до зниження продуктивності праці. Втрати робочого часу впливають на стан понаднормового часу, знижують працездатність, погіршують якість продукції, робіт, збільшують витрати праці.

Поняття «втрати» тісно пов'язано з поняттям «резерви». Невикористані резерви призводять до потенційних втрат та невикористаних можливостей. Питанням удосконалення методології вивчення втрат та резервів у матеріальному виробництві були присвячені роботи О.Ю. Єганова, В. Стеценков, В.Г. Сумцов [Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден., Ошибка! Источник ссылки не найден.]. При всій важливості цих робіт і них, на наш погляд, недостатньо висвітлено деякі методологічні питання даної проблеми. Насамперед виникає необхідність у визначенні сутності витрат та резервів.

Резерви виробництва (діяльності) — це можливість поліпшення використання ресурсів підприємств внаслідок удосконалення техніки або технології, організації праці і виробництва, позбавлення вузьких місць.

Відносно робочого часу резерви це:

— по-перше, зменшення трудомісткості робіт (виробів) за рахунок більш вдосконаленої технології, організації виробництва, ефективного управління;

— по-друге, поліпшення використання фонду робочого часу, тобто зменшення будь-яких витрат або ущільнення робочого дня.

Таким чином, резерв — це кожна можливість, яка впливає на збільшення темпів росту виробництва відносно до витрат; чинники, зміна яких призводить до зростання результатів виробництва без будь-яких витрат, при незмінній якості робіт (продукції).

Втрати та резерви вартості в деяких випадках можуть співпадати, але їх матеріальна основа, економічний зміст є різними.

Наприклад, прогул — це явні втрати робочого часу, які можна виміряти в годинах або вартості невиконаної роботи. Прогул у вартісному вимірі — це й є резерв. На наш погляд, резерв, крім фіксації факту, має можливість змінити ситуацію в майбутньому, а втрати — це назавжди втрачені можливості, тобто минулий час. Це слід особливо пам'ятати при створенні системи управління будь-яким процесом, в нашому випадку робочим часом. Процес управління робочим часом можна поділити на реєстрацію факту втрат, визначення їхнього розмірів та механізму уникнення в майбутньому, а також наслідків таких дій.

В економічній літературі наводяться різні тлумачення сутності втрат. Наприклад, Г.А. Пруденський відносить до втрат тільки зростання і праці, при цьому заперечує наявність втрат у таких випадках, які саме в нормах допускають надлишкові витрати або незадовільне використання можливостей підприємства. Г.А. Пруденський протиставляє поняття «втрати» та «резерви», до перших відносить тільки поточні втрати робочого часу, до других — втрати, які можливі в майбутньому, пов'язані з використанням та освоєнням більш прогресивної техніки і технології, організації та управління виробництвом [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

В радянській економіці втрати визначали як невикористані, неповністю або неналежним чином використані можливості виробництва.

В сучасних законодавчих документах в Україні відсутні визначення втрат, їх економічного змісту.

Втрати часу проявляються не тільки в неповному або нерациональному використанні робочого часу, але й в нерациональному використанні позаробочого часу, що призводить до підвищення втомлюваності робітників і як наслідок — до зменшення продуктивності праці.

Втрати часу виробників — це зменшення економічної стійкості виробництва за рахунок неповного або неоптимального використання виробничого ресурсу — праці. Завдання управління виробництвом — мінімізувати втрати робочого часу, а мінімізація втрат позаробочого часу — завдання

всього суспільства і держави як організаційної структури суспільства.

Для вирішення цих завдань необхідно чітко уявляти структуру та класифікацію трудових втрат робочого часу. Дослідження показують, що в економічній літературі та практиці існують різні схеми класифікації робочого часу.

**УДК 656.222.4**

**ЗАСТОСУВАННЯ ТВЕРДИХ НИТОК  
ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ В СУЧАСНИХ  
УМОВАХ РОЗВИТКУ ВАНТАЖНИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Щербина М.Є., асистент (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі розвитку залізничних перевезень, із-за суттєвої нерівномірності вагопотоків, дуже гостро постало питання регулярності руху поїздів.

При розробці графіку руху поїздів ставиться питання мінімізації потрібних тягових засобів, простоїв локомотивів у пунктах обертання, ритмічного підводу поїздів до технічних станцій обслуговування та переробки вагопотоків. Але із-за коливань вагопотоків фактичне використання ниток, які були закладені у нормативному графіку руху поїздів, значною мірою знижується, що призводить до неузгодженості роботи станції з прилеглими дільницями, а як наслідок – нерівномірно використовуються потужності технічних станцій.

Застосування твердих ниток графіку в організації руху поїздів, значною мірою сприятиме покращенню всіх показників роботи залізничного транспорту та підвищенню його прибутковості. Узгодження в твердому графіку рішень відносно підводу поїздів до станцій зміни локомотивів та локомотивних бригад скоротить час простоїв на станціях технічного обслуговування та призведе до загального зниження часу обертання вантажних вагонів.

Таке рішення прискорить просування вантажів, зростуть маршрутні швидкості, зменшаться обсяги сортувальної роботи та знизиться собівартість перевезення.

**УДК 338.47:656.2**

**СТАН ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА  
ЙОГО ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ**

*Ейтутіс Г.Д., к.е.н. (Південно-Західна залізниця)*

Формування ринкових відносин,

перетворення форм власності, зміна факторів мотивації праці визначають необхідність нових підходів до методології та організації управління економічними процесами.

В комплексі підходів особлива роль відводиться підтриманню належного рівня економічної безпеки, як обов'язковій умови сталого функціонування та досягнення зростання національної економіки, її галузей та господарських суб'єктів.

Співвідношення складових економічної безпеки держави, в тому числі транспортної системи, поки що не розроблено.

З метою характеристики стану економічної безпеки пропонується здійснювати комплексний аналіз із застосуванням функціональних складових:

- ✓ Фінансової;
- ✓ Техніко – технологічної;
- ✓ Інвестиційної;
- ✓ Людського фактору.

Основним показником, який характеризує стан основних засобів, є коефіцієнт зносу та старіння основних засобів.

В якості порогових значень можна прийняти наступні значення даного коефіцієнту з визначенням їх класів.

*Таблиця 1  
Ступені зносу основних фондів*

<b>Клас стану основних засобів</b>	<b>Ступінь зносу основних фондів</b>
Оживлення	від 0 до 25% незначний знос
Підйом	від 25 до 50 % середній знос
Депресія	від 50 до 75 % сильний знос
Криза	від 75 до 100 % критичний знос

У сучасних умовах залізничний транспорт працює з основними засобами, знос яких біля 80 %.

Потреба залізничного транспорту в інвестиціях у 2007-2015 роках показана на рис. 1.

На підставі вибраних функціональних складових економічної безпеки, порігових значень та вагових коефіцієнтів складається розрахункова таблиця.

Використовуючи ці параметри, визначають загальну суму балів за формулою:

$$Z = \sum K_i$$

де  $Z_i$  – кількість балів  $i$ -ої складової відповідно з фактичним значенням показника;

$K_i$  - ваговий коефіцієнт складової.

В залежності від загальної суми визначається до якого з 4 класів економічної безпеки відноситься підприємство.