

обігу пасажирських составів та визначення достатньої кількості цих составів за обраною схемою.

Дослідження показали, що значна кількість поїздів дальнього сполучення курсують з населеністю, яка коливається в середньому в межах від 30 до 50%. Недовикористання населеності поїздів (60-80%) можна пояснити такими факторами як: часова і просторова нерівномірність пасажиропотоку; введення курсування «соціальних поїздів»; недостатня якість планування; труднощі виконання точного прогнозу пасажиропотоку; недостатнє вивчення попиту пасажирів на перевезення.

В результаті вирішення поставленої задачі отримуємо: скорочення експлуатаційних витрат за рахунок розробки раціональних маршрутів прямування пасажирських составів у дальньому та місцевому сполученнях; збільшення прибутковості за рахунок максимального задоволення попиту пасажирів на перевезення; скорочення витрат на утримання пасажирського вагонного парку (приведення його розмірів до відповідності з попитом і підвищення населеності вагонів).

Розробка раціональних маршрутів прямування та схем оберту пасажирських составів на полігоні мережі, передбачає розподіл поїздів прямого сполучення за паралельними напрямками, які входять саме в цей полігон, з урахуванням пропускнуої спроможності напрямків, завантаження приміським, пасажирським та вантажним рухом, колійного розвитку та технічного оснащення кінцевих пасажирських технічних станцій, оптимальною підв'язкою обороту составів, яка б забезпечувала мінімальну потребу в пасажирських вагонах.

Для вирішення даної задачі необхідно використати системний підхід, що передбачає об'єднання у систему станції формування та оберту пасажирського составу та можливими напрямками курсування, що є зв'язками для даної когерентної системи. Ця система повинна бути динамічною за своєю природою, бо залежить від інтенсивності пасажиропотоку, отже система – це кількість станцій формування та можливі напрямки курсування пасажирських составів. Відповідно до цього визначимо стан системи – кількість составів за визначеною схемою обігу, і відповідно наслідками управління буде – кількість вагонів у составі і схем курсування.

Об'єднання в таку систему, передбачає отримання системного ефекту за рахунок раціональних маршрутів прямування та можливості кільцювання їх составів.

Для виявлення системного ефекту пропонується критерій якості управління.

Управління передбачає два рівні: макрорівень – розробка та складання ПФП, схем обігу та графіку руху та макрорівень – це вибір

композиції составів.

Для реалізації цієї задачі було розроблено комплекс моделей, який буде інтегрований до АСК ПП УЗ, представлений у вигляді системи підтримки прийняття рішень оперативного персоналу пасажирських служб залізниць з використанням WEB-технологій. Це дозволить при вирішенні задач визначення раціональних схем обігу пасажирських составів наблизити ефективність функціонування АСК ПП УЗ до реальних процесів роботи транспорту з урахуванням потреб керівників, що приймають рішення.

УДК 658.14:656.2

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОТЧЕТА О ДВИЖЕНИИ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Вовк А.А., д.э.н., профессор (МИИТ)
Богомаз Л.В., ведущий экономист (Южная
дорога)*

В современной экономической литературе довольно широко употребляются категории «финансовые ресурсы» и «капитал», взаимосвязь между которыми не установлена, хотя это важно для понимания процесса превращения финансовых ресурсов в капитал, т. е. их капитализации.

Поскольку размер финансовых ресурсов и капитала обычно определяется после окончания отчетного периода, то их сущность может быть сформулирована следующим образом: финансовые ресурсы – денежные средства, находившиеся в юридическом распоряжении железной дороги в течение отчетного периода (месяца, квартала, полугодия года), а капитал – совокупность материальных и нематериальных ценностей, находившихся в юридическом распоряжении железной дороги в среднем за период, и использованных для получения прибыли, разнообразие которых обуславливает применение их стоимостной оценки.

Для обеспечения уставной деятельности железной дороги ее финансовые ресурсы должны находиться в постоянном движении, т.е. авансироваться в производство, направляться в финансовые вложения, расходоваться на уплату НДС, на погашение займов и задолженности за пользование ими. В связи с этим собственный капитал железной дороги, можно также рассматривать как финансовые ресурсы, накопленные за годы ее функционирования. С другой стороны капитал, авансированный в производственную и финансовую деятельность, принимает форму денежных средств в результате

реализации продукции, т. е. оборота капитала, возврата средств предоставленных займы и т. п.

Информация об этих процессах содержится в отчете о движении денежных средств. Поэтому отчет о движении денежных средств является по существу отчетом о движении финансовых ресурсов, находящихся в юридическом распоряжении железной дороги и на его основе можно устанавливать какой же размер финансовых ресурсов капитализирован, т.е. превращен в капитал.

В настоящее время форма этого отчета предполагает выделение нескольких частей, в каждой из которых выделяется поступление и расходование денежных средств, а также определяется размер «чистых денежных средств». Недостатки такой формы отчета, по нашему мнению, в том, что в нем определяются показатели, не имеющие реального содержания, и к тому же некорректное наименование - чистые денежные средства. Несуразность наименования показателя, приемлемая при положительном значении результата, становится некорректной, когда показатель принимает отрицательное значение, поскольку такого в реальности быть не может.

Кроме того, вызывает недоумение отражение как движение денежных средств по текущей деятельности направление их на выплату дивидендов и процентов, поскольку, по нашему мнению, это движение связано с перераспределением финансового результата от производственной деятельности. В разделе движение денежных средств по инвестиционной деятельности отражается приобретение основных средств и нематериальных активов, доходных вложений в материальные ценности. Таким образом, нелогично объединяется вместе движение средств, относящихся к различным видам деятельности: инвестиционной и финансовой.

В связи с высказанным замечанием, полагаем необходимым произвести совершенствование формы отчета о движении денежных средств. По нашему мнению, поскольку этот отчет должен позволять получать данные о вложении финансовых ресурсов в каждый вид деятельности, и раскрывать источники их поступления. В частности, следует разделить отчет на две части: поступление и расходование денежных средств. В первой части отчета надо предусмотреть раскрытие поступления денежных средств от производственной, финансовой деятельности, а также возврат средств, отвлеченных от производства и финансирование из бюджета и других источников. Во второй части отчета о движении денежных средств необходимо показывать их расходование на производственную, финансовую и инвестиционную деятельность, перераспределение прибыли (уплата налогов и

сборов, возврат займов и кредитов), а также отвлечение средств на прочие нужды (выдача кредитов работникам, безвозмездная помощь, недостачи и потери и т. п.).

На основе такого отчета может быть составлена таблица, позволяющая дать характеристику движения денежных средств и оценивать степень их капитализации. Для этой цели в таблице может определяться размер денежных средств, направленных в деятельность приносящую прибыль, как сумма средств, авансированных в производственную деятельность, направленных в финансовые вложения. Степень капитализации финансовых ресурсов предлагается определять как отношение денежных средств, направленных в деятельность приносящую прибыль к величине поступивших денежных средств.

УДК 65.011:656.2

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Ворона О. В., здобувач (УкрДАЗТ)

Українське суспільство, економіка все більше інтегруються у глобальні процеси, становляться частиною світового економічного та інформаційного простору. В розвинених країнах більшість споживачів надають перевагу товарам тих виробників, частиною діяльності яких є значимі соціальні проекти. Принципи соціальної відповідальності є однією із складових успішної стратегії, що зміцнює імідж і репутацію компанії, приваблює клієнтів та утримує найкращих працівників.

Широкі розповсюдження концепції соціальної відповідальності бізнесу обумовлене наступними передумовами: 1) концентрація і централізація капіталу призводять до перерозподілу ролі держави і корпорацій, уряди не можуть без участі бізнесу вирішувати крупні суспільно значущі проблеми; 2) виснаження природних ресурсів вимагає раціонального й економного їх використання, посилення заходів з охорони довкілля; 3) загроза того, що новітні досягнення науки і техніки можуть бути використані на шкоду людині, її фізичному і психічному здоров'ю і самому життю людства; 4) прагнення підприємств до залучення кваліфікованої робочої сили та розвитку людського потенціалу робітників; 5) підвищення вимог споживачів: вони бажать не тільки високої якості товарів і послуг, але й впевненості у відповідальності виробників тощо.