

Укрзалізниця розроблено концепцію, яка дасть змогу зробити систему відшкодувань збитків більш прозорою і чіткою. За її реалізації місцевій владі буде важко уникнути своїх боргових зобов'язань перед залізницями.

Залізничним транспортом безкоштовно чи зі знижками перевозять пільговиків 25 категорій, або більш ніж 24 млн. громадян, у межах усієї країни. Слід зазначити, що за 2009 рік залізницями перевезено пільгових категорій громадян на суму 5,09 млн. грн. (за результатами роботи у 2009 році залізниць України по пасажирських перевезеннях), у т.ч. на проїзд пільгових категорій пасажирів, компенсація за які надходить від місцевих органів влади – 3,31 млн. грн., у т.ч. студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних закладів – 1,48 млн. грн., дітей віком від 6 до 14 років – 0,30 млн. грн. (згідно із законодавством оплачується 75 % вартості квитка). Сума отриманої компенсації становить 1,64 млн. грн., або 32,3%, у т.ч. від місцевих органів влади – 1,26 млн. грн., від Міносвіти – 0,38 млн. грн., від Мінсім'ямолодьспорту компенсації не отримано.

Заборгованість за пільгові перевезення складає 0,35 млн. грн., у т.ч. Міносвіти – 0,109 млн. грн., Мінсім'ямолодьспорту – 0,30 млн. грн., обл(рай)держадміністрацій – 0,204 млн. грн. За 2009 рік сума, що підлягає компенсації склала 5,09 млн. грн., за 2008 рік – 3,74 млн. грн.

Для того, щоб навести лад у цьому питанні, необхідно вдосконалити облік пільговиків у країні, застосовуючи сучасні наукові досягнення. Нині на базі Національної системи масових електронних платежів Укрзалізницею запропоновано створити картку – посвідчення, яка міститиме необхідну інформацію із зазначенням конкретного права на пільгу. Це автоматично розв'яже і питання щодо достовірності пред'явлених документів. Адже касир перевіряє документ на справжність лише візуально. Та й не може він знати всіх відміток і штампів, які свідчать про достовірність пред'явленого документа. Тому ймовірні й випадки видання проїзного документа за фальшивим посвідченням.

Якщо буде створено електронну базу, то для перевірки права на пільгу за проїзд залізничним транспортом достатньо буде спеціального пристрою. Поза тим, місцеві адміністрації не перекладатимуть оплату боргів одна на одну, залежно від місця проживання особи. Адже пільговий проїзд надається громадянам по всій території України не залежно від місця проживання. Система, яку розробили в управлінні нормативно – технічного забезпечення інформаційних технологій пасажирських перевезень, автоматично виставлятиме рахунки перед адміністраціями, які згідно із законом мають їх сплатити. Адже там буде чітко вказане місце проживання людини, котра скористалася пільгою. Це

зніме суперечливі питання й відкине необхідність щороку укладати угоди зі всіма обласними адміністраціями.

Отже, впровадження такої картки-посвідчення дасть змогу забезпечити повний та адресний облік пільгових послуг, наданих громадянам України, та прозорість розрахунків із залізницею.

### УДК 338.47

## РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ПРОЦЕСАХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИНАМІКИ

*Мищенко С.П., к.е.н. (ХАДУ)*

Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) – це технології організаційного і технічного забезпечення ефективності інформаційно-комунікаційних процесів на основі обчислювальної техніки і телекомунікаційних засобів з урахуванням діючих стандартів і норм права.

Розвиток ІКТ недоцільно оцінювати тільки в галузевих межах, а необхідно орієнтуватися на перспективи зростання економіки в цілому, обумовленого упровадженням і використанням інформаційно-комунікаційних технологій як інтегрованої складової соціально-економічних процесів. В цілому в умовах інформаційної економіки ІКТ стають основою економічного зростання.

Відомо, що продуктивність праці безпосередньо залежить від упровадження результатів науково-технічного революції, інновацій. В зв'язку з цим, ІКТ, невід'ємні від науково-технічного прогресу в масштабах інформаційного суспільства, повинні до певної міри забезпечувати стабільне зростання продуктивності праці та зайнятості населення, економічне зростання.

До базових напрямів, по яких простежується вплив ІКТ на статистичні показники економічної системи, можна віднести:

- зниження витрат за рахунок забезпечення самовідтворювання технологій і науково-технічного прогресу, підвищення ефективності використання ресурсів і сировини;
- підвищення продуктивності праці і зниження інфляції;
- забезпечення можливості для підвищення зайнятості населення;
- підвищення ефективності грошового обігу і декриміналізація економіки за рахунок електронізації платежів і тощо.

Світова фінансово-економічна криза дає Україні унікальний шанс. Активізація власних ПНОКР і підвищення ефективності використання

ІКТ в національному масштабі можуть кардинальним чином змінити соціально-економічне середовище, будучи невід'ємним елементом при вирішенні наступних проблем:

- контроль територій і розподіл інформаційних потоків;
- розвиток науки та інновацій;
- розширення стратегічних напрямів виробництва;
- підвищення продуктивності праці та конкурентоспроможності;
- забезпечення національної безпеки та міжнародної інтеграції.

Разом з тим, трансформації на основі ІКТ пов'язані як з позитивними, так і з негативними інституційними та технологічними ефектами. Слід особливо відзначити, що формування та задоволення інформаційних потреб суспільства є обов'язковою умовою подолання інформаційної асиметрії – центральної суперечності, породжуваної зміною структури потреб в умовах сучасного інформаційного суспільства.

**УДК 656.2.078 (100):332.025.28**

### АВТОМАТИЗАЦІЯ РОЗРАХУНКУ ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ПОКАЗНИКІВ КОЛІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Міщенко М.І., к.е.н., доцент(ДНУЗТ)*

На сьогоднішній день актуальним питанням є розробка раціонального механізму економічної взаємодії суб'єктів перевізної діяльності з об'єктами колійної інфраструктури.

У результаті різної інтенсивності впливу експлуатаційних умов на об'єкти колійного господарства виникає їх моральне й фізичне зношування. Своєчасне визначення й прогнозування величини зношування дозволяє розробити раціональний механізм їхнього відтворення й розробити справедливі тарифи, що дозволяють у повному обсязі компенсувати вплив зазначених факторів.

З даною метою розробляється алгоритм розрахунку експлуатаційних витрат на основі моделювання дії транспортної системи.

Розрахунок виконується по кожному елементарному відрізу колії для кожного типу рухомого складу, що обертається на даній дільниці. Виконуються розрахунки поточних, капітальних і дисконтованих витрат на функціонування транспортної системи на конкретній ділянці залізниці з подальшою їхньою оптимізацією.

За результатами отриманої схеми алгоритму розроблені програми розрахунку експлуатаційних

витрат і капітальних вкладень із урахуванням їх оптимізації для ПЕВМ у середовищі Microsoft Excel. Дана програма може використовуватися для досліджень економічної ефективності функціонування об'єктів колійного господарства й планування раціонального механізму їхнього відтворення.

**УДК 330.341.1.004:656.2**

### РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА БАЗЕ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

*Мова М.А., аспирант (ПГУПС)*

Одним из основных направлений в развитии транспортной отрасли, в соответствии с транспортной стратегией развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года, является обеспечение привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли. Одной из возможностей освоения данного направления является развитие существующей системы управления инвестиционными проектами предприятий железнодорожного транспорта на базе интегрированных информационных технологий.

Сегодня, в компании ОАО «РЖД» управление инвестиционными проектами осуществляется в трех различных, интегрированных между собой, информационных системах. Развитие существующей системы управления инвестиционными проектами предполагает в первую очередь удовлетворение основным требованиям, предъявляемыми к АСУ управления проектами, а также решение следующих задач: обоснование критериев и показателей эффективности инвестиционных проектов на этапе реализации; обоснование системы управления инвестиционными проектами предприятий железнодорожного транспорта; разработка методики оценки эффективности инвестиций на этапе реализации. Целью развития системы информационной системы управления проектами в компании ОАО «РЖД» является: повышение экономической эффективности инвестиционных проектов на каждом из этапов реализации. Удовлетворение основным требованиям, предъявляемыми к АСУ управления проектами предполагает разработку методики привлекательности проекта и оценки результатов его реализации. Как инструмент, для применения данной методики предполагается использовать возможности информационной системы SAP в части применения