

дедвейту між морськими країнами, участь певних країн у міжнародній торгівлі не завжди пропорційна контролюваному цими країнами дедвейту, в системі скорочення витрат продовжується тенденція репропортування, і до речі, 70% дедвейту вище зазначених країн знаходяться під «зручними» прапорами.

Вище зазначені принципи поділу фрахтового ринку необхідно брати до уваги у реальних умовах функціонування і розвитку ринку морської торгівлі. В системі менеджменту та маркетингу на судноплавному ринку актуальним залишається розробка стратегії, заснованої на постійному використанні механізму адаптації до структурних зрушень, циклічних змін світового фрахтового ринку та параметрів спеціалізації позиціонування в суднопластві.

УДК:656.039.004.087

ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ «ЕЛЕКТРОННОГО КВИТКА» НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Якименко О.М., економіст Управління
(Південна залізниця)*

Розвиток інформаційних технологій обумовив появу нових можливостей ведення бізнесу. Організації збільшують об'єми електронного документообігу, але законодавство змінюється повільніше, не надаючи можливості використання в обліку з документами традиційного виду і їх електронні аналоги.

Поточного року Укрзалізниця планує поширити продаж електронних квитків з можливістю його самостійного роздрукування.

Автоматизована система самообслуговування (АСС) «е-Квиток» забезпечує довідкову інформацію про: наявність вільних місць у поїзді та вартість проїзду; час відправлення поїзда зі станції; схему поїзда; маршрут поїзда; календар курсування поїзда. Надає можливість інтернет – замовлення: місць (з наступним викупом проїзних документів у квитковій касі); проїзних (перевізних) документів (з наступним друком та отриманням проїзних (перевізних) документів у квитковій касі); електронних проїзних документів (надалі ЕПД).

При оформленні ЕПД на місця зазначених поїздів будуть формуватися посадочні документи, які необхідно роздрукувати і пред'явити безпосередньо провіднику при посадці. За бажанням посадочний документ можна обміняти у будь-якій автоматизованій

квитковій касі Укрзалізниці на звичайний проїзний документ (на бланку суворої звітності).

Проїзний документ - документ встановленого зразка, що посвідчує право пасажира на проїзд залізничним транспортом та є договором на перевезення. Проїзний документ оформляється на відповідному бланку проїзного документа чи може бути сформований в електронному вигляді.

Проїзний документ із відкладеним друком – замовлений документ, вартість якого сплачена через мережу Інтернет із наступним друком проїзного документа на бланку встановленого зразка у квитковій касі за будь-який час до відправлення поїзда.

Електронний проїзний (перевізний) документ – документ, сформований автоматизованою системою в електронно-цифровій формі, який використовується для підтвердження договору на перевезення пасажира. При замовленні проїзного документа через Інтернет електронний проїзний документ на бланку не друкується, а отриманий пасажиром пароль (захисний код), роздрукований на папері, підтверджує факт отримання коштів перевізником без роздрукування на бланку.

Для залізниць (платників податків) оформлення та друк в касах залізниць проїзних (перевізних) документів є подією, яка враховується для бухгалтерського обліку як поставка послуг з перевезень. На теперішній час формування зведення доходних надходжень, через діюче (з 01.04.2006 р.) програмне забезпечення АСК ПП УЗ, також формується на основі друку квитків у касі (в т.ч. при продажі квитків через Інтернет). Датою виникнення податкових зобов'язань та датою збільшення валового доходу з поставки товарів (робіт, послуг) вважається дата, яка припадає на податковий період, протягом якого відбувається перша подія (оформлення квитка чи отримання коштів).

Для покупців підставою для нарахування сум податку, що відносяться до податкового кредиту без отримання податкової накладної є: транспортний квиток, готельний рахунок або рахунок, який виставляється платнику податку за послуги зв'язку, інші послуги, вартість яких визначається за показниками приладів обліку, що містять загальну суму платежу, суму податку та податковий номер продавця, крім тих, форма яких встановлена міжнародними стандартами; касові чеки, які містять суму отриманих товарів/послуг, загальну суму нарахованого податку (з визначенням фіскального номера та податкового номера постачальника).

То ж стає очевидним, що в подальшому враховуючи зростання попиту на отримання електронних проїзних документів, які в значній мірі повинні економити час покупців, необхідно внести зміни як в діюче законодавство, так і в діюче програмне забезпечення залізниць.

УДК 629.4

ВИРШЕННЯ ПРОБЛЕМ ЯКОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТЕХНІКИ

Якименко Н. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Оновлення рухомого складу – одна з нагальних проблем залізничного транспорту, результат вирішення якої вплине на збільшення ефективності його функціонування.

В умовах кризи економічно недоречно закуповувати нову техніку, технічні характеристики якої співпадають з вже експлуатаємою. Найбільш прийнятним може бути варіант придбання більш якісної техніки, експлуатація якої більш економічно вигідна, а вартість життєвого циклу – більш низька; або замовлення інноваційної техніки для вирішення нових задач, яка має принципово нові можливості.

Економічний ефект в експлуатації залізничної техніки формують:

- 1) більш високі показники застосування, які підвищують доходну частину;
- 2) технічні засоби, які мають підвищену енергоефективність;
- 3) більш надійна техніка, експлуатація якої потребує менших витрат.

Показники застосування та надійності є основними показниками якості продукції, а отже, пропозиції на ринку більш якісної та економічно ефективної продукції – це реальний шлях до підвищення попиту на залізничну техніку в умовах кризи та зростання конкурентоспроможності підприємства залізничного машинобудування.

Якість залізничної техніки залежить від наступних факторів:

- 1) конструкція виробу, яка визначає показники застосування та надійності;
- 2) забезпечення якості матеріалів та комплектуючих, які поставляються;
- 3) технологія та її стабільність (стан та система обслуговування технологічного обладнання, режим його роботи тощо);
- 4) система контролю (технологічних процесів, готової продукції, кваліфікації та організації роботи персоналу).

На сьогоднішній час проблеми інвестиційного забезпечення технологічної модернізації та оновлення технологічних процесів підприємств залізничного машинобудування не відповідають мінімально необхідним вимогам. Тому підприємства мають забезпечити виконання переліку заходів, які потребують мінімальних коштів, при цьому економічний ефект від їх впровадження вагомий.

Найбільш ефективним варіантом інвестицій в підвищення якості продукції є удосконалення конструкції нових виробів. Головна проблема реалізації цього напрямку – кадрова. Нажаль, в останні роки розвиток конструкторсько-технологічних структур майже не відбувалося, що підтверджується мізерними обсягами фінансування. За таких умов виникла ситуація, коли для відновлення конструкторських колективів потрібно забезпечити оновлення їх виробничої, дослідної та експериментальної бази сучасними технічними засобами та програмами, залучити спеціалістів та організувати їх навчання та стажування тощо.

Ще одним варіантом підвищення якості продукції виробників залізничної техніки є підвищення взаємодії з постачальниками. Для цього необхідно розробити та впровадити систему роботи з постачальниками, прийняти стандарти взаємодії підприємства з постачальниками (аналіз роботи продукції в експлуатації та результатів вхідного контролю, організація претензійної роботи тощо).

До можливих варіантів збільшення якості продукції виробників залізничної техніки належить реалізація локальних удосконалень технологій та заміна окремого технологічного обладнання (визначення проблемних технічних операцій, які впливають на формування дефектів; визначити заходи по удосконаленню технологічного процесу тощо).

Вагомий внесок в справу підвищення якості продукції залізничного машинобудування повинно внести впровадження системи управління якістю, успіш реалізації якої забезпечується наступним:

- 1) зацікавленість керівника підприємства;
- 2) організація навчання усіх робітників та ознайомлення кожного з індивідуальними цілями в справі підвищення якості продукції;
- 3) проведення відбору кадрів, збільшення їх кваліфікації в аспекті реалізації програми підвищення якості продукції;
- 4) впровадження стимулювання якості праці кожного працівника