

ППЗТ і підприємств, а також з урахуванням фінансових можливостей галузі.

УДК 656.615.003:330.131.

ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ

УДК 338.5:656.2

ОПТИМІЗАЦІЯ РЕЖИМІВ РОБОТИ ВАНТАЖНИХ ФРОНТІВ В УМОВАХ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Шавловський М.М., заступник голови*

Правління,

*Категоренко І.І., заступник голови Правління,
Хмара Р.С., директор філії (ВАТ "Київ-
Дніпровське міжгалузеве підприємство
промислового залізничного транспорту»)*

Визначення раціонального технічного оснащення вантажних фронтів та складів ґрунтується на порівнянні різноманітних варіантів по техніко-економічних показниках. Для техніко-економічної оцінки варіантів технічного оснащення на підприємствах промислового залізничного транспорту найбільш часто прийнято використовувати узагальнюючий показник - приведені витрати з урахуванням життєвого циклу технологій, мінімум яких є критерієм оптимальності.

Важливою складовою сумарних є витрати, що пов'язані із простоюванням вагонів, їх подачею – забиранням та вагоно-годиниами очікування виконання вантажних операцій. Дослідження показують, що ці витрати зростають за наявності черги рухомого складу. Останні з'являються при випадковому характері надходження вагонів по часу та кількості, а також в наслідок значних коливань часу виконання вантажних операцій від середнього значення.

Визначення раціонального варіанту технічного оснащення вантажного фронту на підприємствах промислового залізничного транспорту запропоновано здійснити за удосконаленою методикою розрахунків оптимальних параметрів роботи складів вантажного району. На відміну від відомої, у даному випадку враховано витрати, що пов'язані із утриманням власних локомотивів, та включено до цільової функції амортизаційні витрати та витрати на ремонт власних під'їзних колій.

Маляр С.Б., аспірант (ОНМУ)

Існує багато підходів до організації діяльності та управління на підприємстві, але в умовах світової економічної кризи, в тому числі і на ринку морських перевезень, особливої актуальності набуває необхідність забезпечення захисту економічної безпеки суб'єктів підприємницької діяльності. Система економічної безпеки підприємства служить інструментом мінімізації негативних наслідків в умовах економічної кризи, а також враховує взаємоузгодженість інтересів суб'єкту підприємницької діяльності з зовнішнім середовищем.

В сфері портової діяльності функціонує багато різних підприємств: агентські, експедиторські, сюрвейерські, фрахтові, стивідорні, складські, постачальні та ремонтні компанії, але визначальну роль грають портові оператори, адже на них покладено виконання виробничих функцій, які визначають основне призначення морського торговельного порту – перевантаження вантажів. Для надання своїх послуг вони застосовують високотехнологічну портову техніку, а її склад та сучасність багато у чому впливають на конкурентоспроможність самого порту. Тому оцінка техніко-технологічної безпеки портових операторів грає велику роль при забезпеченні економічної безпеки всього портового господарства країни.

Сучасне розуміння змісту техніко-технологічної складової полягає у забезпеченні відповідності рівня техніки та технологій на підприємстві сучасним світовим аналогам з точки зору оптимізації витрат ресурсів порту.

Поняття економічної безпеки на підприємстві в цілому відображає взаємозв'язок ресурсного потенціалу та ступеню захищеності його від негативної дії зовнішнього середовища. В свою чергу її оцінка повинна поєднувати розрахунок показників поточного стану підприємства та прогнозування можливих майбутніх втрат від впливу деструктивних факторів на нього. Досить складно звести такі розрахунки до єдиного кількісного показника, тому першочерговим у вирішенні цієї задачі являється визначення дія яких деструктивних факторів погрожує кожній із складових ЕБ підприємства та як вони впливають на його функціонування.

Враховуючи те, що засоби праці портових операторів можуть бути як власними, так і

взятыми в аренду, а також високу ступінь значущості рівня технологічності та застосування інновацій на таких підприємствах вважаємо за доцільне при виявленні факторів, які погрожують їх ЕБ, розділити техніко-технологічну складову на дві основні функціональні частини: матеріально-технічну та інноваційно-технологічну.

Таке перетворення складу функціональних складових ЕБ портового оператора надасть можливість окремо оцінювати рівень використання переважувальних механізмів та рівень застосування інновацій у технології виконання портових робіт. В свою чергу при оцінюванні ступеню провадження інновацій в технологію надання послуг портовим оператором велике значення має забезпечення безперервності технологічного процесу.

Необхідний рівень матеріально-технічної складової можна забезпечити лише при наявності Програми розвитку техніко-технологічної складової ЕБ, яка відповідатиме Стратегії розвитку порту. Вона також повинна скорегувати необхідний рівень організації науково-дослідної діяльності, відповідний стратегічним цілям функціонування для кожного конкретного портового оператора.

УДК 657.92:624.04.69

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СОСТАВЛЯЮЩИХ ТРУДОЕМКОСТИ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ

Машошина Т.В., ст. преподаватель (УкрГАЗТ)

Одним из направлений системного анализа являются сметные цены, которые принадлежат не только истории развития народного хозяйства в целом, но и его отдельной отрасли, в том числе железнодорожного строительства, а также предусматривают анализ уровня ценообразования.

Железнодорожное строительство играет важную роль в усовершенствовании и модернизации работы железнодорожного транспорта и дальнейшем его развитии.

В нашем случае системный анализ используется для исследования экономического механизма разработки проектно-сметной документации.

Поскольку рассматривается развитие систем во времени, то этот метод может быть эффективно использован при планировании и организации деятельности проектных организаций.

Системному анализу подвергнуты

направления, которые составляют процесс эффективной разработки проектной продукции и включают в себя:

- сметные цены строительно-монтажных и проектно-изыскательских работ;
- методы определения стоимости проектных работ;
- факторы, влияющие на стоимость проектных работ.

Теория - совокупность закономерностей в конкретном направлении исследования, в нашем случае - трудоемкость проектных работ. Теоретическими наработками в данном направлении является методика неучтенных затрат труда, которые не подлежат прямому количественному учету, на основе фактических показателей работы проектных организаций.

Невозможно рассматривать затраты труда на проектные работы, как и смету на проектирование в отрыве от всего комплекса затрат на производство конкретной проектной продукции и строительной продукции в целом.

Трудоемкость проектной продукции предлагается рассматривать таким образом:

$$T_{пр.р.} = \sum_1^n T_{np} + \sum_1^n T_{д.н.}$$

где, $T_{пр.р.}$ - трудоемкость проектных работ;

$T_{пр}$ - трудоемкость работ проектировщиков на n -й стадии разработки проектно-сметной документации;

$T_{д.п.}$ - трудоемкость работ вспомогательных подразделений на n -й стадии разработки проектно-сметной документации.

Трудоемкость стадии проектирования состоит из частей затрат труда участников инвестиционного процесса.

$$T_n = T_z + T_{вр} + T_{пр.р} + T_{сн} + T_e$$

где, T_n - трудоемкость стадии проектирования;

T_z - трудоемкость работ заказчика;

$T_{вр}$ - трудоемкость изыскательских работ;

$T_{пр.р}$ - трудоемкость проектных работ;

$T_{с.н.}$ - трудоемкость работ по стандартизации;

T_e - трудоемкость работ экспертизы.

Таким образом, рассмотренный состав трудоемкости проектных работ представлен не вообще, а конкретизирован на предмет их составляющих факторов и проанализирован для определения действующего механизма ценообразования.