

конкурентоспроможності галузі в районах з більш високою щільністю населення, особливо при постійному зростанні цін а паливо для автомобільного транспорту.

Але перехід до більш високих швидкостей вимагає глибокої, всебічної та детальної підготовки людей і колійного господарства, а також обліку технічних можливостей, які має своєму в розпорядженні та може розраховувати «Укрзалізниця».

Запровадження швидкісного руху на залізничному транспорті в Україні відбувається важче, ніж у багатьох інших країнах світу. І проблема не тільки в політиці вітчизняних урядовців, що призводить до збитковості залізничних перевезень.

По-перше, потрібно забезпечити вітчизняний залізничний комплекс локомотивами з тяговими характеристиками, які б могли розвивати високі швидкості, та рухомій склад обладнаний надійними швидкодіючими гальмівними засобами.

По-друге, вирішення проблем колійної інфраструктури. Адже, майже третина верхньої будови колії знаходиться в аварійному стані і кожного року на 30 % зростає кілометраж колій, котрі потребують негайного ремонту, через понад сорокарічний вік земляного полотна та верхньої будови колії. 1410 штучних споруд є дефектними і слабкими, 1193 кілометри земляного полотна мають деформації. Необхідно замінити близько 4,5 тис. км зношених рейок. На мостах експлуатується 334 (15,2%) дефектних металевих пролітних будов, 25187 погонних метра (25,8%) дефектного мостового полотна на дерев'яних брусах.

По-третє, збільшення швидкості на залізницях потребує значного підвищення рівня безпеки руху, як правил техніки безпеки при виконанні будь-яких колійних робіт, так і при охороні залізничного полотна від проникнення сторонніх осіб, особливо на залізничних переїздах. Зокрема, при запровадженні швидкісного руху потрібно уникати перетинів з автомобільними шляхами та огорожувати діючі від стороннього проникнення.

Сьогодні на передодні Євро-2012 питання запровадження на залізницях України стоїть досить гостро. У цілому планується провести колійні роботи на головних маршрутах футбольних уболівальників.

Протягом 2011 «Укрзалізниця» планує модернізувати 654 км колій, провести капітальний ремонт — на 776 км колії. Завдячуючи даним заходам на 816 км колії можна буде рухатися зі швидкістю 160 км/год, а 385 км дозволено буде долати на швидкості 140 км/год.

Та вище наведені швидкості будуть закладені в графік руху пасажирських потягів лише на 2012— 2013 рр. після закінчення потрібного комплексу робіт. А до початку

курсуюння на вітчизняних залізницях потягів зі швидкостями 140 (на станціях) та 160 (на перегонах) км/год належить передивитися відповідну нормативну документацію, провести навчання персоналу, внести потрібні зміни до посадових інструкцій, тощо.

УДК 65.0 (075.8)

ОБҐРУНТУВАННЯ ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Козут Ю.О., аспірант (ХНАДУ)

З метою здійснення ефективної діяльності сучасним автотранспортним підприємствам (АТП) необхідно постійно систематизувати і вивчати дані про поточний стан функціонування, а також прогнозувати власний перспективний розвиток. При процесному підході до управління найважливішим джерелом такої інформації є оцінка бізнес-процесів.

В даний час для оцінки бізнес-процесів виділяються різні показники: час, якість, витрати, продуктивність; діагностичні показники, показники результату і компетенції; результативність, ефективність, гнучкість тощо. Однак виконані дослідження показали, що дані показники не забезпечують комплексність оцінки бізнес-процесів і не організовані в єдину систему. Крім того питання оцінки бізнес-процесів АТП практично не вирішується. Таким чином, доцільним є розробка нових підходів до обґрунтування показників оцінки бізнес-процесів.

Пропонований підхід до визначення показників оцінки бізнес-процесів АТП ґрунтується на наступних положеннях: по-перше, оцінювання бізнес-процесу проводити за підпроцесами; по-друге, у якості критеріїв оцінки підпроцесів виділити важливість, витрати та якість, ґрунтуючись на основних теоретичних положеннях методу функціонально-вартісного аналізу (ФВА).

Доцільність використання методу ФВА при оцінці бізнес-процесів пояснюється наступними причинами: можливість системного оцінювання процесів, встановлення їх взаємодії та впливу на отримання результату бізнес-процесу; визначення витрат на реалізацію процесів та формулювання висновків щодо ефективності їх використання; оцінювання якісних характеристик процесів.

Під важливістю процесу розуміється його значення у досягненні кінцевого результату бізнес-процесу, що отримує споживач. Визначення даного показника дає можливість, з одного боку, порівняти аналізовані процеси між собою з

погляду їх внеску в реалізацію бізнес-процесу та отримання його результатів, з іншого – співставити рівень витрат і якості процесу з фактичним впливом на досягнення результату.

Витрати відображають економічну природу функціонування процесу, однак визначення лише величини витрат на процес не дає повного уявлення про ефективність його реалізації. Тому необхідним є введення показника ефективності використання витрат по процесам, який враховує їх надлишок на основі даних про фактичні та допустимі витрати. Крім того, це дає можливість системного оцінювання визначених показників у єдиній системі координат.

Якість процесу – це сукупність властивих йому характеристик, рівень яких дозволяє задовольнити потреби різних зацікавлених сторін. В свою чергу якість процесу характеризується різними складовими, тому її визначення відбувається на основі часткових показників, які, з одного боку, спрямовані на оцінювання основних характеристик процесу, з іншого – на задоволеність вимог споживачів та впливу неякісного функціонування аналізованого процесу на реалізацію інших процесів.

Таким чином, відмінністю пропонованого підходу від існуючих є можливість оцінювання як внутрішньої структури процесів (на основі коефіцієнту ефективності використання витрат та якості), так і внеску аналізованих процесів у досягнення основного результату бізнес-процесу (шляхом визначення показника важливості).

УДК: 65.9(2)25

РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Колесников А.В., д.э.н, профессор (УкрДАЗТ)

Железнодорожные тарифы неоднозначная стоимостная категория, которая является частой обсуждаемой темой железнодорожных новостей и мнения по этому вопросу не однозначны.

Являясь одним из популярных видов транспорта, железнодорожный транспорт помимо своей практичности имеет относительно невысокие тарифы на проезд.

Тарифы на железнодорожный транспорт подчиняются государственным органам власти. Уполномоченные Государственные органы вправе:

- устанавливать предельные тарифы на железнодорожный транспорт; регулировать тарифы на железнодорожный транспорт, согласно законодательству; следить за правильностью их применения. Размеры железнодорожных тарифов отслеживает антимонопольный комитет, так как

железнодорожный транспорт относится к естественным монополиям.

Тарифы на железнодорожные перевозки регулируются государством и формируются в соответствии с приказами Министерства транспорта и связи. В марте 2009 г. был утвержден Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом в пределах Украины и связанные с ними услуги, который вступил в силу 1 мая 2009 г. Его основной особенностью является распределение себестоимости тарифа на три составляющие - инфраструктурную, локомотивную и вагонную. Новым Сборником предполагается повышение тарифов в среднем на 23%, дополнительные поступления от чего составят около 7,5 млрд. грн. Следует отметить, что осенью 2008 г. тарифы на перевозку металлов и руды были снижены вследствие ввода правительством моратория на подорожание железнодорожных грузоперевозок для предприятий ГМК. Для подчиненных Госкомрезерву предприятий установлены тарифы на 8,1% ниже среднего уровня.

Тарифы на перевозки пассажиров (кроме пригородных перевозок) в последние годы изменялись несколько раз. На данный момент действуют ставки, утвержденные приказом Минтранспорта 23 февраля 2009 г.

Тарифы на пригородные перевозки устанавливаются каждой железной дорогой отдельно и согласовываются с местными органами исполнительной власти. Для внутреннего сообщения тарифы устанавливаются с поэтапным повышением коэффициента индексации, при межгосударственном сообщении со странами СНГ и Балтии вводятся коэффициенты гибкого регулирования стоимости проезда, соответствующие ежегодно заключаемым договорам.

За последние годы стоимость пассажирских перевозок постоянно повышалась, тем не менее они остаются убыточными. И поэтому не удивительно, что с целью повышения большей действенности тарифов и их стоимостных функций применяются различные стратегические подходы такие как:

- расширение сотрудничества с портами в сфере формирования согласованных тарифов.
- существенное изменение номенклатуры подпадающих транзитных грузов.
- синхронизация тарифов Укрзализныцею и водными перевозчиками.
- «введение тарифных скидок на перевозки контейнеров транзитом из России и обратно.