

*Тези доповідей  
за матеріалами десятої науково-практичної  
міжнародної конференції*

**«ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ  
ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ  
ТА КОРПОРАТИВНОЇ ЛОГІСТИКИ»**

*(5 - 7 червня 2014р. м. Харків)*

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 330.34: 656.078.

**ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ  
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В  
КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
СТІЬКОГО СОЦІАЛЬНО-  
ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ**

*Остаюк Б.Я.,  
генеральний директор (Укрзалізниця)*

Забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту вимагає удосконалення принципів управління (рис.).

До специфічних принципів управління інвестиційно-інноваційною діяльністю належать:

1) першочерговість реалізації інвестиційних проектів щодо впровадження технологій вищого технологічного укладу;

2) принцип гуманізації управління інвестиційно-інноваційною діяльністю, що передбачає управління інноваційною культурою залізничного транспорту;

3) принцип сприйняття інноваційних змін усіма об'єктами, що забезпечують формування та функціонування структурних елементів інвестиційно-інноваційного потенціалу;

4) принцип повного ресурсного забезпечення інвестиційних проектів;

5) принцип поєднання комплексного та диференційованого підходів в управлінні інвестиційно-інноваційною діяльністю, що передбачає застосування єдиної політики її розвитку, а також спеціальних заходів, що пов'язані зі специфікою формування кожного окремого елемента інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту;

6) принцип програмно-цільового забезпечення розробки та реалізації заходів у галузі інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту.

Основою системи управління персоналом підприємства є механізм управління, що включає в себе такі принципи:

1) принцип підбору кадрів з особистих і ділових якостей;

2) принцип наступності персоналу на основі поєднання в колективах досвідчених і молодих працівників;

3) принцип професійного й посадового просування кадрів на основі: забезпечення умов для постійного підвищення їх ділової та професійної

кваліфікації; використання обґрунтованих критеріїв оцінки діяльності працівників;

4) принцип відкритого змагання, згідно з яким організація, яка прагне до зростання свого кадрового потенціалу, повинна заохочувати відкрите змагання між працівниками, які прагнуть обіймати керівні посади;

5) принцип поєднання довіри до кадрів з перевіркою виконання;

6) інноваційний підхід до навчання та підготовки персоналу;

7) принцип демократизації та системності роботи з кадрами;

8) принцип адаптивності до умов сучасного господарського механізму.

Підвищення рівня якості сервісу підвищує конкурентоспроможність будь-якого підприємства, однак цей процес вимагає збільшення поточних витрат і капітальних вкладень. При цьому зростає собівартість перевезень, відповідно підприємство має підвищувати тарифи або шукати інші шляхи компенсації додаткових витрат, наприклад, за рахунок збільшення обсягу перевезень.

Економічний сенс підвищення якості транспортного сервісу у вантажних перевезеннях з точки зору користувача послуг полягає в скороченні непрямих витрат на отримання послуг за рахунок прискорення строку доставки, прискорення процесу обслуговування (економія робочого часу працівників організації-споживача послуг) тощо.

В умовах конкуренції, що загострюється на транспортному ринку, орієнтація на максимально повне виявлення й задоволення вимог споживачів послуг залізничного транспорту є запорукою ефективного довгострокового розвитку та забезпечення конкурентоспроможності в усіх сегментах ринку залізничних перевезень.

До числа основних вимог споживачів послуг залізничного транспорту в різних сегментах транспортного ринку належать:

1) у сегменті ринку вантажних перевезень та послуг інфраструктури: безпека проходження вантажів і рухомого складу; дотримання термінів доставки вантажів за угодою; збереження вантажів; доступність послуги за економічною, географічною, інформаційною та адміністративною ознаками; збереження навколишнього середовища; забезпечення рівного доступу на рівних умовах; виконання графіка руху; гнучкість тарифів у відповідності з різними вимогами послуг; інтермодальності вантажних перевезень, що означає можливість доставки вантажу за принципом «від

## Міжнародні транспортні коридори та логістичні центри

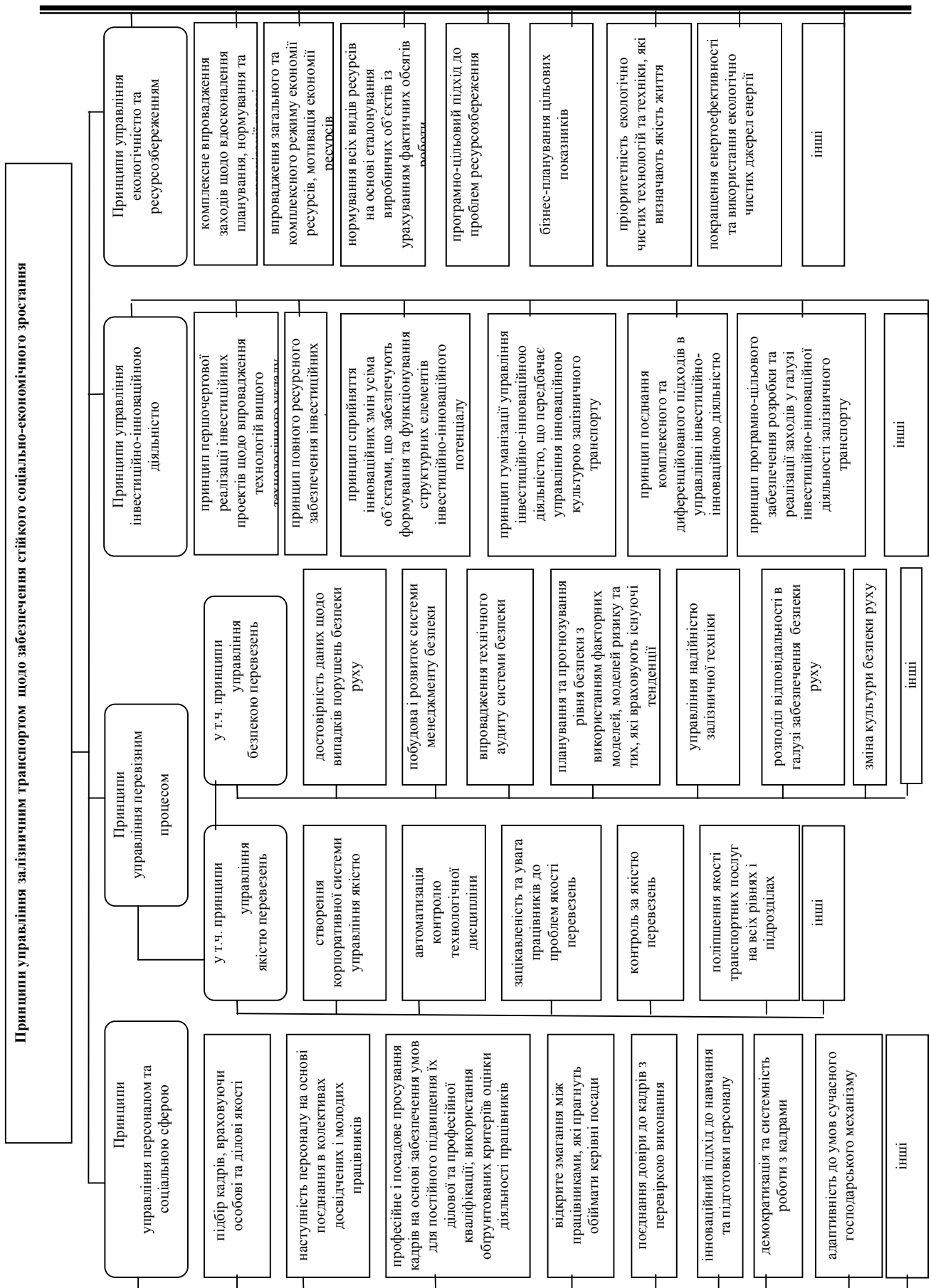


Рис. Принципи управління вітчизняною залізничною транспортною системою

дверей до дверей» або передачі вантажів на інші види транспорту в прямому сполученні; максимально необхідне та якісне інформаційне супроводження просування вантажів і рухомого складу; наявність різних варіантів виконання перевезення за ціною, часом, умовами; оперативність оформлення і зручність подачі заявок на надання послуг; культура та естетика надання послуг;

2) у сегменті ринку пасажирських перевезень: гарантія збереження життя, здоров'я та особистого майна пасажирів у процесі перевезення; точність відправлення, проходження і прибуття за розкладом пасажирських поїздів у дальньому сполученні та приміському сполученні; зручність розкладу пасажирських поїздів у дальньому сполученні та приміському сполученні; скорочення часу перебування пасажирів у русі; збереження багажу; збереження навколишнього середовища та забезпечення її належного впливу на пасажирів; комфортність, якісний сервіс та інформаційне забезпечення пасажирських перевезень на вокзалі; задоволення потреб пасажирів у товарах і послугах; забезпечення транспортної комунікативності при перевезенні пасажирів, що означає узгодження розкладу руху пасажирських поїздів з графіками руху інших видів громадського транспорту; культура та естетика надання послуг;

3) у сегменті ринку ремонтних послуг: доступність послуг; виконання видів ремонту рухомого складу відповідно до правил ремонту, регламентами технічної оснащеності; дотримання термінів ремонту за угодою; надання послуг з технічної модернізації рухомого складу; наявність гарантійного обслуговування; надання широкій номенклатури виконуваних робіт по ремонту рухомого складу; гнучкість тарифів у відповідності з різними вимогами послуг; забезпечення недискримінаційного доступу до ремонтної бази; збереження навколишнього середовища; забезпечення безперебійної та безаварійної роботи відремонтованого рухомого складу; забезпечення збереження рухомого складу, переданого в ремонт; культура та естетика надання послуг.

Основні принципи практичної роботи з підвищення якості транспортного обслуговування полягають у наступному:

1) поліпшення якості транспортного обслуговування споживачів повинне бути постійною та безперервною роботою всіх працівників транспортного підприємства;

2) постійне вдосконалення тих аспектів транспортного виробництва, від яких залежить якість (контроль за якістю перевезень);

3) забезпечення якості перевезень (постачальники технічних засобів і рухомого складу, необхідних для транспортного

виробництва, повинні стати реальними партнерами транспортних підприємств);

4) поліпшення якості транспортних послуг на всіх рівнях і підрозділах, включаючи ремонтний сервіс (відповідальність за неякісні перевезення повинна лягати на всіх причетних працівників однаковою мірою).

Таким чином, необхідно більш повно використовувати всі наявні можливості та здійснювати практичні дії в усьому, що стосується якості перевезень, у тому числі проводити перебудову методів управління та організації роботи залізничного транспорту, впровадження нового управлінського мислення працівників, спрямоване на підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників і пасажирів.

**УДК 658.7:656.2**

### **ЭФФЕКТИВНАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

*Панченко С.В., д.т.н., профессор,  
ректор (УкрГАЗТ)*

Эффективное развитие железнодорожного транспорта невозможно без формирования современной логистической системы. Внедрение логистических методов на железнодорожном транспорте является залогом повышения эффективности отечественного транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему.

Рассматривая логистику как науку о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутривозвратной переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации, можно сказать, что по мере перехода экономики на рыночные отношения на железнодорожном транспорте все более глубоко проявляются элементы логистики.

Новизна концепции логистики применительно к управлению транспортными системами состоит в комплексном подходе к вопросам движения грузовых потоков в процессе

производства и потребления. Логистическая система должна охватывать и согласовывать процессы закупок, производства и распределения продукции, быть основой при стратегическом планировании и прогнозировании.

Логистическая деятельность основывается на взаимодействии многих составляющих:

- техника как совокупность транспортных средств и оборудования, сопровождающих грузовые потоки;

- информация как совокупность всей статистической и динамической информации о движении материальных и нематериальных потоков в системах;

- инфраструктура участников перевозок и предприятий;

- организация совместного планирования перевозок с участием различных видов транспорта и экспедиторов;

- единая диспетчеризация перевозок между различными видами транспорта;

- взаиморасчеты между субъектами, участвующими в организации перевозок.

Задача эффективного развития логистического рынка является определяющей для всей транспортной системы Украины. В связи с этим, основной целью деятельности в этой области является: создание на сети отечественных железных дорог эффективной логистической системы, элементы которой будут интегрироваться в украинскую и международную транспортные системы; обеспечение выхода отечественных предприятий на новые высокотехнологичные и высокорентабельные рынки логистических услуг.

Создание сети терминально-логистических центров в крупных транспортных узлах позволит сформировать единое технологическое и информационное пространство для комплексного удовлетворения требований клиентов. Каждый терминально-логистический центр представляет собой крупный технологический комплекс по переработке, складированию, таможенной очистке грузов и контейнеров, который оказывает полный спектр дополнительных услуг. Необходимым условием функционирования терминально-логистических центров является возможность участия в процессе формирования единого технологического и информационного пространства всех видов транспорта и крупных грузовладельцев.

Развитие транспортно-логистической деятельности является одним из приоритетных направлений транспортной политики Украины. Но эффективное решение задачи развития взаимодействия транспортной системы в современных условиях, аккумулируя опыт международных транспортно-логистических систем, требует применения более инновационной формы взаимодействия, которая представляла бы

собой не просто технологию работы смежных видов транспорта, а своеобразный критерий, характеризующий качество функционирования транспортной системы Украины.

Для этого необходимо спроектировать такую систему логистического управления транспортными грузопотоками во взаимодействии железнодорожного транспорта со смежными видами транспорта, крупными промышленными комплексами, транспортными системами других стран и другими участниками транспортного процесса на основе эффективного использования информационно-управляющих и аналитических технологий. Такая система должна позволить решить основные проблемы, связанные с беспрепятственным прохождением грузов через стыковые пункты транспортных узлов путем создания логистической системы управления грузопотоками на базе логистических центров, организующей взаимодействие всех ее участников, направленной на единую цель – организацию качественной перевозки грузов (быстро, сохранно, дешево) с наименьшими затратами и оптимальной прибылью для всех участников транспортного процесса

Поэтому для решения проблем взаимодействия транспортной системы необходимо функционирование единой логистической транспортной системы, состоящей из комплекса вертикально интегрированных логистических центров, которая позволит построить наиболее эффективную модель управления взаимодействием смежных видов транспорта. Создание единой логистической системы на стыке железнодорожного и других видов транспорта необходимо для решения следующих задач:

- обеспечения технологического прорыва в организации перевозок для привлечения грузопотоков через транспортный узел в регион, через регион и в международном сообщении;

- обеспечения развития транспортной инфраструктуры;

- создания системы управления грузоперевозками в рыночных условиях, связанных с установлением партнерских взаимовыгодных отношений между различными видами транспорта и другими участниками перевозочного процесса;

- обеспечения предпосылок для реструктуризации промышленных производств и транспортных систем путем внедрения высокоэффективных логистических технологий организации транспортного процесса, включая терминальную технологию, информатизацию системы грузодвижения, развитие контейнерных перевозок грузов;

- обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса на рынке

транспортных услуг на основе развития маркетинговой и логистической деятельности;

- создания системы нормативно-правового обеспечения процесса перевозки грузов при взаимодействии различных субъектов рынка транспортных услуг.

При этом, логистическая система управления перевозками должна строиться как единая система, интегрирующая все логистические и информационно-аналитические технологии управления перевозками (от согласования плана грузопотоков до организации перевозочного процесса) на всех его этапах, включая нормирование, оперативное планирование, регулирование, координацию и контроль. Формирование логистической системы должно сочетаться и корреспондироваться с целевыми программами развития региона, стратегией экономического развития региона, в частности, и страны, в целом, международными, региональными логистическими и информационными программами, координируя интересы отдельных логистических подсистем с отраслевыми, региональными интересами социально-экономического развития.

Целями предлагаемой концепции взаимодействия смежных видов транспорта на основе логистического центра должны стать:

- организация логистической цепочки, т. е. обеспечение эффективной перевалки грузов, следующих в смешанном сообщении за счет рационального управления грузопотоками;

- контроль за организацией логистической цепочки, т. е. осуществление контроля за продвижением грузов, за их выгрузкой для своевременного выявления затруднений в их продвижении и длительном простое, принятие соответствующих мер на основе использования логистических технологий и информационных систем.

Основной задачей логистических центров должно являться оперативное управление грузопотоками в рамках своего региона, к числу выполняемых функций можно отнести:

1. Полное и своевременное обеспечение всех имеющихся заявок на перевозку грузов в смешанном сообщении.

2. Увеличение размеров перевозки грузов в смешанном сообщении в соответствии с разработанным оптимальным планом подвода груза, основанным на согласованном подводе подвижного состава различных видов транспорта к транспортному (перегрузочному) узлу, т. е. выбор оптимальной системы организации грузопотоков.

3. Проведение маркетинговых исследований транспортного рынка в рамках своего региона, изучение его конъюнктуры.

4. Анализ деятельности субъектов транспортного рынка, составление рейтинга

наиболее привлекательных компаний на предмет качественного и своевременного выполнения ими своих функций.

5. Анализ грузопотока экспортных перевозок на территории своего региона для более эффективного взаимодействия с международной системой логистических центров.

6. Осуществление постоянного контроля над продвижением грузов, своевременное выявление затруднений в их продвижении и принятие соответствующих мер.

7. Создание оптимальных условий работы, максимальное использование выгрузочных возможностей грузовых фронтов и организация контроля согласованного подвода грузов, разработка мер по сокращению непроизводительных затрат времени от простоя под грузовыми операциями.

8. Анализ по установленным периодам оперативной и периодической отчетности о работе по всей номенклатуре грузов.

9. Разработка типовых нормативно-технологических документов организации взаимодействия участников транспортного процесса и порядка экономической ответственности за несоблюдение установленной технологии.

10. Установление прогрессивных норм и нормативов взаимодействия участников транспортного процесса.

11. Оптимизация распределения ограниченных ресурсов между обеспечивающими подсистемами (терминалами, станциями и т. п.) и введение элементов конкуренции между ними для снижения собственных издержек.

Необходимо отметить, что разработка организационной структуры логистического управления на основе системы логистических центров, обеспечивающей механизм оптимального взаимодействия грузовладельцев, экспедиторов и различных видов транспорта, должна строиться на основе согласования целей и задач управления с экономическими интересами участников транспортного процесса.

**УДК 656.025**

### **ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ – СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ**

*Дикань В.Л., д.е.н., профессор (УкрГАЗТ)*

В Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства и Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г. большое значение уделяется



## Міжнародні транспортні коридори та логістичні центри

эффективному использованию транзитного потенциала украинских железных дорог с привязкой к международным транспортным коридорам, проходящим через территорию страны, и достижению мирового уровня качества железнодорожных контейнерных перевозок.

Перспективы развития Транссибирской магистрали как его наиболее эффективного маршрута связаны с технологией перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными блок-поездами. Эта технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

Следует отметить, что использование сухопутного транспортного «моста», проходящего через Транссиб, обеспечивает сквозной срок доставки грузов из портов Японии или Кореи к границам Западной Европы около 20 суток, из которых железнодорожная составляющая - менее 12 суток, в то время как морской путь через Суэцкий канал (а он весьма рискован) занимает около 35 суток, а вокруг Африки - 50-60 суток. Столь значительное ускорение особенно важно в

условиях нестабильности мировой экономики, когда замораживание оборотного капитала недопустимо.

Дальнейшее повышение уровня конкурентоспособности Транссибирского маршрута состоит в формировании и выводе на рынок инновационного транспортного продукта с четко определенными качественными и ценовыми характеристиками, отвечающего потребностям рынка в сегменте перевозок грузов между Японией, Республикой Корея, северо-восточными провинциями Китая и странами Европы. Целевыми параметрами инновационного транспортного продукта помимо срока доставки, являются:

- регулярность сервиса;
- соблюдение фиксированного расписания движения, как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт; простой и прозрачный документооборот;
- конкурентоспособный тариф по критерию «цена-срок доставки»;
- стабильность тарифной политики.

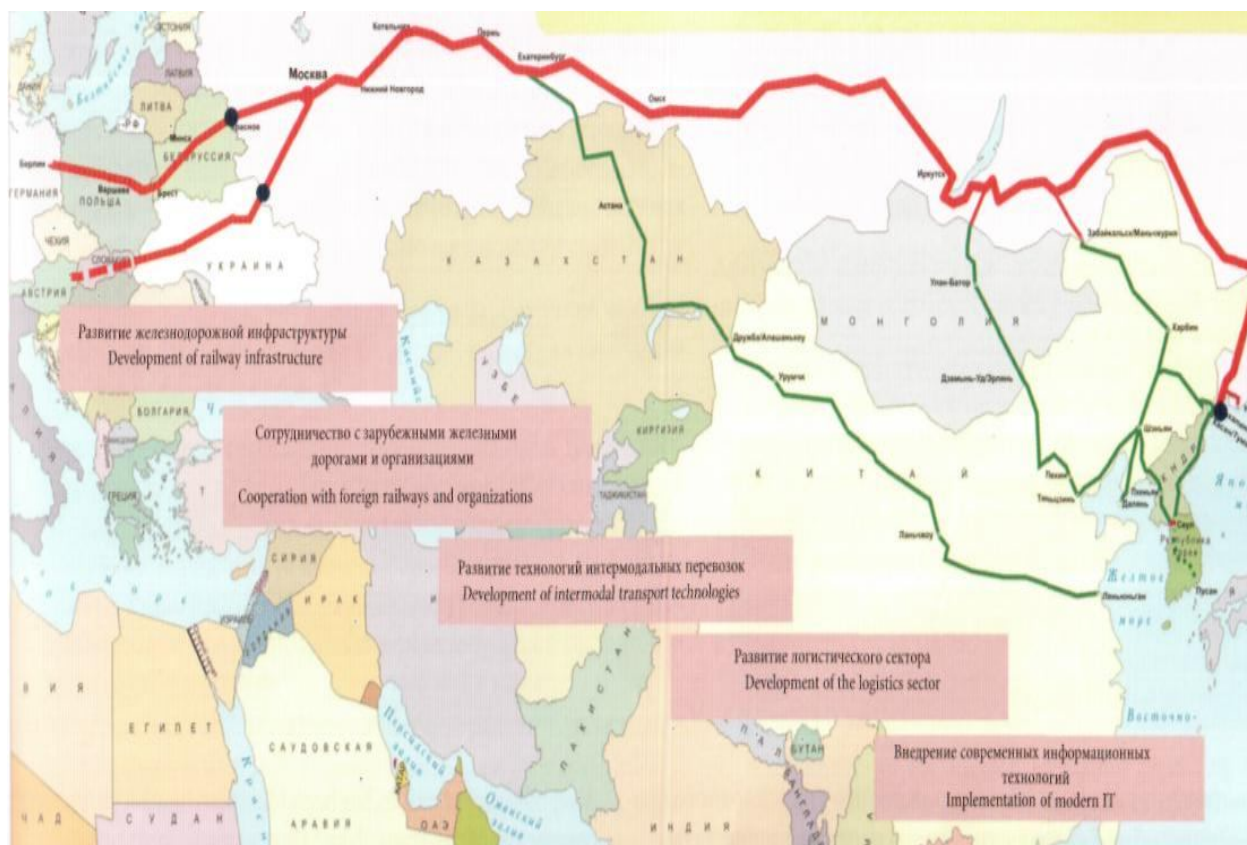


Рис. Карта маршрута Транссибирской магистрали

Целевыми приоритетами инновационного транспортного продукта в рамках Транссиба являются:

- утверждение правил перевозок в составе контейнерных поездов;
- совершенствование международной нормативной базы;

- повышение скорости до 1400 км/сутки;
- обновление подвижного состава;
- внедрение современных информационных систем (внедрение единого электронного документооборота; и электронно-цифровой подписи, а также автоматизированной системы предварительного информирования таможенных органов и декларирования грузов);
- отмена инфраструктурных ограничений скорости;
- модернизация и строительство новых контейнерных терминалов, способных принимать полносоставные контейнерные поезда и обеспечивать быструю и эффективную обработку поездов, включая быстрый перегруз контейнеров с одного поезда на другой. и т.д.

Мегаэкономический эффект от переключения каждого контейнера с океанской перевозки на маршрут через Транссиб за счет снижения потерь от замораживания оборотного капитала уже сейчас составляет свыше \$2500. При условии, что увеличение тарифа при перевозках по железной дороге по сравнению с океанскими перевозками не превысит \$1000, эффект других участников рынка, в том числе европейских потребителей, за счет снижения конечной цены доставляемых товаров составит от \$1500 до \$1900 на каждый двадцатифутовый контейнер.

Сопоставляя этот эффект с трансконтинентальным товарооборотом между странами АТР и Западной Европой, становится очевиден колоссальный масштаб возможностей для повышения мегаэкономической роли железнодорожного транспорта на основе расширения его участия в реализации трансконтинентальных евро-азиатских перевозок. Так одним из основных направлений транзита по Транссибирскому маршруту являются перевозки из Китая в Европу и в обратном направлении. Основными округами Китая с потенциальной грузовой базой трансибирских перевозок являются:

- 1) Чунцин – высокотехнологическое производство и современные услуги, развитая торговля и логистика, юго-западная инновационная технологическая база;
- 2) Сиань – крупная энергетическая и химическая база;
- 3) Гуйчжоу – энергетическая и сырьевая база, производственная база авиационно-космической техники;
- 4) Ланьчжоу – возобновляемая энергия, химические препараты, нефтехимия, цветные металлы, сельское хозяйство и т.д.

При переключении с океанских перевозок на маршруты с использованием железнодорожного транспорта до 1 млн. ДФЭ в год годовой мегаэкономический эффект, заключающийся в

дополнительном приросте валового мирового продукта (ВМП), может составить порядка \$2,9 млрд., что включает дополнительные выгоды производителей (которые снизят потери от «замораживания» стоимости перевозимых товаров), потребителей (которые смогут получить те же товары не только быстрее, но и по более низкой цене), логистических компаний, организующих интермодальные перевозки; железных дорог. Соответственно, прогнозируется рост ВВП стран-участниц товародвижения. Для реализации масштабных задач развития трансконтинентальных перевозок требуется участие железных дорог России, Украины, Монголии, Казахстана, Беларуси (колея 1520 мм), Китая, Польши, Германии (колея 1435 мм). Их участие позволит реализовать идеи взаимной полезности пространства 1520 и 1435 и повысить глобальную конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

**УДК 656.027**

### **РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*Ломотько Д.В., д.т.н., профессор (УкрГАЗТ)*

Спрос со стороны железнодорожной отрасли способен выступать в качестве катализатора роста для целого комплекса высокотехнологичных производств в металлургии, электротехнической промышленности, топливно-энергетическом комплексе, информационном и телекоммуникационном секторах. К тому же, совместимость высокоскоростных магистралей с другими железными дорогами порождает мультипликативный эффект использования передовых устройств и технологий на всей железнодорожной сети страны. Инновационный железнодорожный комплекс – одна из немногих реальных возможностей в плане выхода на новые геостратегические рубежи. Удачное и эффективное вхождение в глобальную экономику может быть достигнуто только при наличии развитых коммуникационных систем, в частности, железнодорожных, поскольку транспортная инфраструктура – это оси взаимодействия с миром».

Одним из важных для любой страны вопросов является формирование современной железнодорожной инфраструктуры и современного железнодорожного сообщения. Обеспечение связанности территорий, создание условий для быстрого передвижения людей, грузов (причем по доступным ценам) является ключевым



приоритетом экономической и социальной политики страны. Это означает новые возможности для роста экономики, развития регионов и рынка труда, перемещения людей. Это принципиально другое качество жизни граждан, привлекательность страны для туризма и ведения бизнеса, успешная реализация транзитного потенциала и тесная интеграция в международное транспортное пространство.

Современный мир немислим без высоких скоростей. Вступление в клуб высокоскоростного железнодорожного сообщения – это общепризнанный показатель развития не только транспортной сферы, но и социально-экономического потенциала государства в целом, качества жизни его граждан. Ожидается, что к 2020 г. протяженность новых высокоскоростных линий в мире достигнет 25 тыс. км. На данный момент в их строительстве лидирует Китай, где создано 5 тыс. км таких маршрутов, а в стадии строительства находится еще около 7 тыс. км. Совершить инфраструктурно-технологические прорывы современному Китаю позволила широкомасштабная поддержка государства. На подобных принципах были основаны и действия правительства Испании – также признанного лидера в этой области инфраструктурного строительства. В свое время оно определило железные дороги как один из приоритетов модернизации, в результате чего в период с 2006 г. высокоскоростное движение дало 2,5% прироста ВВП Испании и продолжает оказывать позитивное влияние на экономику. Планируется, что к 2020 г. сеть ВСМ охватит всю территорию этой страны. В 1960 – 1970 гг. во многом благодаря развитию скоростного железнодорожного транспорта Япония смогла превратиться в высокоразвитую державу. Большинство наукоградов и центров высоких технологий на острове Хонсю возникли на линии «Синкансэн».

Украинская железная дорога пока далека от японских, европейских и китайских скоростей (свыше 200 км/час). Ведь они возможны только на выделенных пассажирских колеях, которые не имеют пересечений, обязательно огорожены и технология их содержания совсем другая (включая технологии управления и работы систем безопасности), а подвижной состав высокоскоростных поездов – специальный, а не адаптированный.

Высокоскоростные магистрали – это мировая тенденция. Техника, инфраструктура высокоскоростного движения – это, безусловно, все элементы XXI века. Строительство таких линий – само по себе уже свидетельство высокого технического, технологического и инвестиционного потенциала любой страны.

При этом представление о

высокоскоростных магистралях просто как о железной дороге с более высоким уровнем развития технических систем и устройств не может быть упрощенным во избежание ошибок в реализации проектов. Достижение все более высокой скорости не может быть самоцелью. Скорость должна быть оптимальной, чтобы обеспечивать конкурентноспособное по отношению к автомобилю и авиации время в пути и приемлемый для населения тариф на перевозки.

Развивать скоростное железнодорожное движение целесообразно одновременно со строительством выделенных высокоскоростных магистралей. Организация высокоскоростного железнодорожного движения требует специальных поездов со строго определенными техническими характеристиками (прежде всего соотношением массы поезда и его тяговой мощности), высокими аэродинамическими свойствами. Такие показатели могут быть достигнуты только у поездов постоянного формирования, т.е. поездов, которые после выхода с завода не переформируются в процессе эксплуатации. Также необходимы специально построенные линии. Все без исключения параметры ВСМ – пути, станционное хозяйство, контактная сеть, система энергоснабжения, экологическое обеспечение должны быть приняты исходя из установленной максимальной эксплуатационной скорости. Также необходимо оборудование специальных систем сигнализации, централизации и блокировки. Применение напольных сигналов на ВСМ невозможно, требуются системы сигнализации, имеющие устройства для передачи всей необходимой информации для ведения поезда непосредственно в кабину машиниста.

Осуществление такого движения сопряжено с коренными изменениями и усовершенствованиями подвижного состава, пути и сигнализации. Необходимы увеличение радиуса кривых, переустройство стрелок и увеличение их радиуса, увеличение количества шпал до 1800 на 1 км, усиление рельсов, резкое сокращение пересечений в одном уровне (переездов) и т. д.

Высокие скорости движения требуют серьезного переоснащения системы управления поездами. Предусматривается централизованная система управления движением поездов (ЦСУДП), в аппаратное обеспечение системы входят ЭВМ с дисплейным выводом времени прохождения поездов по участкам, предусматривается установка датчиков, фиксирующих землетрясения и оползни, по сигналу которых отключается энергопитание участков контактной сети и останавливается движение поездов. Основные модули ЦСУДП дублированы, и в целом система остается работоспособной даже при выходе из строя отдельных элементов.

В ближайшие годы в Украине должна

якісно зміниться інфраструктура залізничного транспорту. Необхідно будувати потужні логістичні пасажирські центри, збільшувати швидкість, розділяти вантажне та пасажирське рухання. Крім того, в Україні найнижчі ціни на проїзд по залізничній дорозі, а через відсутність механізації спостерігається дуже низька продуктивність праці. Тому якісні зміни на вітчизняних залізничних дорозах і введення високоскоростного рухання можливі тільки з зростанням продуктивності в економіці і благополуччя суспільства.

УДК 658.8

### ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Акімова О.В., к.т.н., доцент (НМУ),  
Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Створення національної інтермодальної транспортної системи неможливе без відповідної державної підтримки із врахуванням регіональних особливостей. Така підтримка передбачає використання цілеспрямованих економічних і організаційних методів управління з врахуванням економічних, соціальних, екологічних стратегій.

В області організації вантажних перевезень і управління ними існують три сфери діяльності, які стосуються компетенції урядів або органів державної влади на регіональному, національному або місцевому рівнях: транспортні та інфраструктурні стратегії, дослідження та освіта.

В рамках транспортної стратегії уряди відповідають за створення належних нормативних, інституціональних і адміністративних умов, необхідних для забезпечення однорідного конкурентного середовища для всіх учасників вантажних перевезень, всіх видів транспорту та перевалочних механізмів; створення можливостей для здійснення недискримінаційних, стійких, безпечних і надійних вантажних перевезень відповідно до національних пріоритетів; координацію й узгодження транспортних стратегій на міжнародному рівні.

Стратегічний розвиток транспортної інфраструктури передбачає прискорене оновлення рухомого складу, впровадження прогресивних транспортних (інформаційних) технологій, ремонт автомагістралей, ремонт старих і прокладання нових залізничних шляхів, закупівля нового портового обладнання тощо. Крім автомобільних, залізничних і внутрішніх водних мереж, уряди відповідають за планування землекористування та виділення належних територій для портів,

інтермодальних терміналів, центрів перевалки й розподілу вантажів, а також вантажних центрів.

У співробітництві із професійними організаціями та за їхньою підтримкою уряди відповідають за проведення різного роду довгострокових досліджень у даній області з метою підвищення якості послуг, які надаються у сфері вантажних перевезень.

Роль уряду полягає в усуненні всіляких бар'єрів (спрощення митних процедур, розробка гнучкого податкового законодавства) та створенні стимулів для технологічного лідерства в області перевезень, наданні фінансової стимуляції в умовах підвищеного ризику.

Уряд повинен сприяти підвищенню рівня завантаження терміналів та зменшення затримок під час транспортування.

Таким чином, держава повинна брати активну участь у розвитку інтермодальних перевезень вантажів, оскільки наявність якісних і економічно ефективних послуг з надання інтермодальних перевезень впливає на конкурентоспроможність країни на світовому ринку перевезень.

УДК 711.656

### КЛАСТЕРНА ІНІЦІАТИВА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

*Волканова Н.Д., к.э.н., доцент  
(ДонИЖТ УкрГАЗТ)*

Развитие транспортно-логистической системы региона является важным фактором повышения конкурентоспособности региона в долгосрочной перспективе. Наличие у регионов таких базовых структурных элементов, как выгодное географическое положение, развитая физическая инфраструктура, транспортные организации, крупные складские помещения и др., создает условия для формирования транспортно-логистического кластера.

«Манифест кластеризации ЕС», принятый Еврокомиссией в Брюсселе в феврале 2007 года и «Европейский кластерный Меморандум», подписанный странами-членами ЕС в Стокгольме в январе 2008 года, определили кластерное развитие как основной механизм повышения конкурентоспособности экономики стран-членов ЕС, обозначили соответствующие приоритеты национальных программ.

В Украине тема кластеров получила развитие с некоторым отставанием от развитых стран. Однако, на протяжении ряда лет складывается

тенденция возрастания интереса к кластерам как инструменту развития регионов и в нашей стране. О перспективе развития кластеров было заявлено на уровне официальных документов. Например, «Концепция развития кластеров хозяйственных комплексов Украины» предполагает интеграцию кластерного подхода в отраслевые стратегии министерств и использование при этом системы грантов для регионов, обозначив отраслевые и региональные приоритеты. Кластерная стратегия развития экономики Украины ориентирована на инновационную модель национальной экономической системы, так как «преимущества для инноваций и роста производительности сильнее проявляются в кластере, чем в изолированно расположенных компаниях».

В концепции кластерной политики в Украине определяются приоритетные стратегические направления, рассчитанные на длительную перспективу (не менее десяти лет), приоритетные среднесрочные направления на общегосударственном, отраслевом и региональном уровнях в течение ближайших трех – пяти лет.

Согласно классического определения М. Портера, кластер представляет собой группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенных сферах, характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга.

Деятельность по созданию и развитию конкретного кластера называется «кластерной инициативой». Кластерные инициативы могут формироваться: профессиональными сообществами предпринимателей региона и их организациями; институтами развития страны и региона; региональными и муниципальными исполнительными и законодательными органами власти.

Транспортно-логистический кластер предполагает объединение отдельных регионально, функционально и экономически связанных между собой логистических звеньев: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных и локальных путей сообщения в единую систему перевозочного процесса, способного предоставить качественный логистический сервис внутренним и внешним потребителям при минимизации общих логистических издержек, в том числе на базе железнодорожного транспорта как ключевого компонента.

Кластеры в сфере транспортной логистики есть во многих странах мира. Так, в Центральной и Восточной Европе действует около 25 основных и 60 второстепенных транспортно-логистических

кластеров. Например, созданный в 2003 г. транспортно-логистический кластер в Словении насчитывает в своем составе 13 компаний и 3 учреждения, которые занимаются экспедированием и доставкой грузов, предоставляют портовые услуги, разрабатывают образовательные программы и решают вопросы, связанные с загрязнением воздуха. Конечная цель кластера состоит в обеспечении благоприятных условий, которые позволят участникам предоставлять комплексные транспортно-логистические услуги для достижения успеха на европейском рынке.

В Украине необходимо выделить кластерные центры, которые станут основой развития определенных сфер экономики страны. Наиболее перспективные из них – Киев, Харьков, Донецк, Днепропетровск, Одесса, Запорожье, Львов.

Наиболее эффективным из возможных вариантов развития транспортно-логистических кластеров является формирование региональной логистической системы, интегрированной в национальную мезологистическую, макрологистическую систему и транснациональную логистическую систему, действующую в рамках: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных, локальных путей сообщения.

УДК 656.61(477)-027.511:339.924

### ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В НАЦИОНАЛЬНЫХ СЕГМЕНТАХ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

*Голубкова И.А., д.э.н., профессор (ОНМА)*

Параметры развития мирового торгового судоходства и отдельных национальных его составляющих зависят от уровня интеграционных процессов в глобальной экономике. Это предопределяет задачи совершенствования взаимоотношения различных транспортных комплексов и реализации логистических принципов доставки грузов. Поэтому возникают новые задачи повышения устойчивости функционирования национального сегмента морского транспортного комплекса в условиях жесткой конкуренции за овладение грузовой базой. Поэтому актуальным становится выявление новых тенденций функционирования мировой транспортной индустрии и закономерностей эффективного позиционирования на фрахтовом

рынке национального судоходного комплекса.

Несмотря на жесткую специализацию отдельных секторов фрахтового рынка, различный уровень эффективности капитала определяет систему его перелива. Поэтому важно рассмотреть общие закономерности формирования как провозной способности флота иностранных владельцев, так и параметры функционирования основных секторов рынка морской торговли.

Морская транспортная индустрия обеспечивает особую форму деятельности в интересах непрерывности международного обмена труда. С другой стороны – рынок морской торговли, это экономический простор, на котором реализуется принцип интеграции судоходной деятельности. В этом виде рынок морской торговли, включающий международные грузопотоки и провозную способность флота основных морских держав требует сбалансированности интересов.

Концентрация мировой торговли, обуславливая динамику грузопотоков, предопределяет типы организации судоходства и принципы интеграции. При этом особо выделяются ТНК, владеющие флотом с подавляющим позиционированием: до 75 процентов международной торговли каучуком, 90-95 % хлопка. Поэтому национальные судоходные компании имеют ограниченный доступ к таким грузопотокам. Тем более в условиях установления примерно равных линейных тарифов независимо от дальности перевозки в Северную Америку, Европу, Японию и Австралию.

В деятельности национального флота, оперирующего в региональном фрахтовом пространстве, проявляются определенные особенности, влияющие на характер их функционирования и развития. В рассматриваемом секторе судоходства наблюдаются, во-первых, более устойчивые организационно – экономические отношения, и, во-вторых, более четко обеспечивается сбалансированность грузопотоков и провозной способности. Сохраняют свои позиции и развивают свое присутствие на локальном рынке морской торговли операторы, использующие интермодальные технологии доставки товаров, поддерживающие нормальные отношения с грузовладельцами. В обеспечении устойчивости судоходного комплекса страны, кроме того, важна реализация экономических аспектов государственной и региональной судоходной политики.

К сожалению, несмотря на высочайшую актуальность развития торгового судоходства в Украине эта проблема не превратилась в приоритетную государственную задачу, решение которой обуславливает не только финансовую безопасность внешней торговли, но ряд параметров общей экономической безопасности. Развитие должно предусматривать совокупность

организационно-технических мероприятий, обеспечивающих достижение основных задач флота, обоснованных ориентацией на активное состояние рынка морской торговли. В общем виде, это характеризует направленность наращивания провозной и пропускной способности и совершенствования организации работы флота и портов. Основной целью таких преобразований становится повышение эффективности функционирования систем в целом на основе синергии. При этом изменяется позиция национального флота в системе фрахтового рынка либо по объемам перевозок, либо по стоимостной конкурентоспособности.

### УДК 656.2

#### **ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ**

*Горяинова Т.В. (Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины),  
Михальченко А.А., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

В условиях изменения основных тенденций развития международного рынка транспортных услуг в регионе прохождения международных транспортных коридоров встал вопрос об устойчивости функционирования железнодорожных предприятий, которые обеспечивают перевозки грузов и пассажиров. Изменению рынка транспортных услуг способствовали несколько причин объективного характера: 1) общий мировой финансовый кризис оказал влияние на потребление. Это способствовало свертыванию производства дорогостоящей продукции, и, соответственно, снижению доли перевозок на железнодорожном транспорте по более дорогим тарифам; 2) постепенный отказ от экологически вредных энергоносителей в странах Западной Европы привел к снижению потребности в перевозках массовых грузов: каменного угля, сжиженного газа; 3) увеличение объемов пассажирских перевозок уровня бизнес-класса привело к необходимости увеличения скоростей движения пассажирских поездов на железнодорожных направлениях, включенных в международные транспортные коридоры (так во втором международном транспортном коридоре Берлин-Н. Новгород-Астана большинством государств введено скоростное движение пассажирских поездов: на линии Варшава-Берлин; Москва-Брест; Н. Новгород-Москва). В результате

железнодорожные администрации вынуждены снимать с данных направлений грузовое движение и передавать их на другие участки, а железнодорожные предприятия, связанные с обеспечением перевозок на железнодорожных участках в международных транспортных коридорах, стали терпеть убытки и возникли проблемы с устойчивостью их работы. Соответственно с изменением функциональной деятельностью железнодорожных участков произошло снижение производительности труда работников железнодорожных предприятий: это связано с использованием старой системы производительности труда – приведенный тонно-километр. Стало заметным отставание роста производительности труда от роста заработной платы, особенно на полигонах активного внедрение скоростного движения пассажирских поездов.

Вторым проблемным вопросом стало активное наращивание грузовых перевозок на других железнодорожных линиях, не включенных в международные транспортные коридоры. Потребовалось усиление пропускных способностей и повышение коэффициента технической готовности железнодорожных участков и узлов. При этом следует отметить, что техническое усиление железнодорожных линий международных транспортных коридоров выполняется за счет привлечения высокоэффективных международных кредитов с четкой гарантией их своевременного возврата. Для внутригосударственных линий, не входящих в международные транспортные коридоры, такое кредитование всегда является проблемным, так как на данных линиях выполняются также перевозки грузов и пассажиров, имеющие социальное значение для страны. На кредитование этих перевозок международные финансовые организации идут весьма неохотно.

Наилучшим выходом из такой ситуации может быть пересмотр структуры международных транспортных коридоров по следующим направлениям: 1) дополнение их параллельно идущими железнодорожными участками (например, Москва-Минск-Брест дополняется коридором Москва-Гомель-Брест; Москва-Киев-Одесса с направлением Москва-Конотоп-Гребенка-Одесса и т.д.), на которые имеется возможность передать значительную часть грузового международного движения; 2) пересмотреть систему учета производительности труда: перейти от расчета в приведенных тонно-километрах к системе финансового результата – денежных единицах, приходящихся на среднесписочный контингент работников; 3) пересмотреть систему кредитования развития линий, обеспечивающих совместные перевозки международных и социально значимых грузов и пассажиров (использование различных схем кредитования международными и национальными финансовыми организациями,

гибкое управление налогами и отчислениями со стороны государства и т.д.); 4) выводить из эксплуатации непрофильные железнодорожные предприятия из зон функционального обнуления (при организации высокоскоростного движения закрыть предприятия, занятые на грузовых перевозках) с последующим наращиванием их производственных мощностей, их инновационного развития и открытия новых рабочих мест. Обычно эти предприятия находятся в населенных пунктах с дешевыми трудовыми ресурсами, что благотворно сказывается на поддержании себестоимости перевозок, обеспечивающей социальные гарантии, как работников железнодорожных предприятий, так и населения региона.

**УДК 658.7:656.2(477)**

### **ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ**

*Дорофієнко В.В., д.е.н., професор (ДонДУУ)*

В умовах поступового збільшення об'єму, збагачення і розширення транспортно-логістичних послуг, а також прискорення процесу їх надання, одним із першочергових завдань для економіки України є формування сучасної транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з національною та міжнародною транспортно-логістичними системами вантажо- та товароруку, що буде сприяти входженню країни у світове товариство в якості рівноправного партнера.

Сучасна транспортно-логістична інфраструктура включає транспортні, комунікаційні, складські і обслуговуючі елементи, пов'язані з додатковою обробкою товарів, з наданням торгових, побутових і адміністративних послуг, які забезпечені необхідними ресурсами – природними, матеріально-технічними, інформаційними, людськими, інституційними і фінансовими.

На формування сучасної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні сприятливо діє ряд чинників: зручне географічне положення; міжнародні транспортні коридори, що проходять по території країни; розгалужена внутрішня транспортна система; зміни в секторі логістичних послуг в світовій економіці, які характеризуються тенденцією до поступового перетворення його учасників з партнерів виробничих і торгових фірм при здійсненні логістичних операцій і функцій в так званих інтеграторів, що координують взаємодію між всіма учасниками певної логістичної системи; висока потенційна місткість ринку логістичних

послуг в Україні.

Успішний розвиток ефективної транспортно-логістичної інфраструктури України забезпечується дотриманням наступних принципів при її формуванні:

- використання прогресивних логістичних концепцій і технологій, що забезпечують координацію і взаємодію в роботі різних видів транспорту в транспортних вузлах, безперервність виробничого транспортно-розподільного процесу, прискорення руху товароматеріальних потоків і підвищення якості обслуговування споживачів, а також максимізація синергетичного ефекту функціонування транспортно-логістичної системи;

- організація комплексного транспортно-експедиційного обслуговування;

- будівництво та/або реконструкція в транспортних вузлах крупних регіональних розподільних центрів;

- застосування прогресивної термінальної технології транспортних процесів;

- забезпечення пайового фінансування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури із залученням бюджетних, позабюджетних, вітчизняних і іноземних джерел;

- створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення руху товару;

- створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання;

- забезпечення рівноправності всіх учасників транспортно-логістичної системи, незалежно від форм власності і відомчої приналежності, розвиток добросовісної конкуренції в цілях підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

Для України, з урахуванням її географічного положення, створення розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури, що відповідає світовим стандартам, з відповідними мікроекономічними, національними і міжнародними характеристиками, є одним із суттєвих чинників забезпечення ефективності її економіки.

УДК 656.13:658

### ОСОБЛИВОСТІ ПАСАЖИРСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ

*Слагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В вітчизняній науці та практиці сьогодні логістика в більшій мірі розглядається як організація раціонального руху товарів та послуг від постачальника до споживача з метою

ефективної організації і управління матеріальними і інформаційними потоками.

При цьому основним об'єктом дослідження, управління й оптимізації вважається саме матеріальний потік. Пізніше в сферу інтересів логістики потрапили інформаційні та фінансові потоки, які супроводжують матеріальний, а зовсім недавно - потоки послуг.

Логістичні технології ефективні не тільки при управлінні матеріальними потоками. Вони мають значні перспективи і для вдосконалення пасажирських перевезень.

На вітчизняному залізничному транспорті пасажирській логістиці увага практично не приділяється, вочевидь, зважаючи на збитковість пасажирських перевезень.

В сфері пасажирських перевезень транспортною продукцією є завершене перевезення одного пасажирів з пункту відправлення в заданий пункт призначення. Здатність транспортної продукції бути проданою і робить її транспортним товаром.

Як у випадку вантажних, так і у випадку пасажирських перевезень, головною задачею системи управління є доставка об'єкта, що підлягає перевезенню, від пункту відправлення до пункту призначення з мінімальними сукупними затратами при заданому рівні якості транспортування.

В організації вантажних та пасажирських потоків багато спільного, але й немало відмінностей. Основною відмінністю є те, що пасажир одночасно є не тільки об'єктом перевезення, але й споживачем транспортних послуг.

УДК 35.339:338.47

### ШЛЯХИ ЗРОСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ВАНТАЖОПОТОКУ В ПРОЦЕСІ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ТРАНС-ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ТЕМ-Т

*Зайцева І.Ю., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Для України в умовах кризового етапу розвитку економіки та обмеженості державного фінансування програм соціально-економічного розвитку територій, особливого значення набувають фінансові можливості, що пропонуються ЄС в рамках програм транскордонного співробітництва. За умов ефективного використання можливостей транскордонної співпраці транзитний потенціал України може стати джерелом інвестиційних ресурсів та фактором економічного зростання,



суттєво впливаючи на основні галузі національної економіки. Прийнято вважати, що Україна є, здебільшого, транзитною країною. Ми не вважаємо цей тезис вірним. Так, обсяги транзитного потоку є значними, і можуть знадобитись нові підходи для збереження цього потоку в умовах жорсткої конкуренції, зокрема, з боку Росії, Румунії і навіть Литви. Потенціал залучення потоку за напрямком Європа-Азія є відносно мінімальним, незважаючи на постійні публічні заяви стосовно цього, тому що цей потенціал залежить не лише від географічного розташування, а є більш складним, що диктується можливим набором послуг, що пропонуються. Міжнародна транспортна індустрія не погоджується з тим, що транспортний потік Європа – Далекий Схід буде пересуватись через Україну у найближчому майбутньому, тому що ймовірність покращення пакету послуг є достатньо низькою. Розвиток залізничного транзиту має зосереджуватись на потоці з сусідніх країн та з країн Середньої Азії і передбачати вдосконалення пакету послуг, зокрема, покращення якості послуг, аніж на розмірковуваннях про якийсь потенційний потік.

На наш погляд, є дві ключові причини недостатнього обсягу надаваних мультимодальних послуг. Перша полягає в надмірній «нервозності» операторів мультимодального транспорту при наданні послуг скрізного вантажопотоку через фінансову сторону питання: є ризики виникнення додаткових витрат, які вони не зможуть потім повернути собі/відшкодувати. А, по-друге, ті тарифні ставки, за якими вони працюють, часто є не конкурентоздатними в порівнянні з вартістю унімодального перевезення, через те, що в них закладаються ризики виникнення всіх можливих додаткових витрат. Нестабільність цінової політики для різних видів логістичних послуг в Україні завжди буде примушувати приймати компромісне рішення щодо переваг комбінованого транспорту над роздрібним сегментованим унімодальним транспортом.

Вважаємо, що до пріоритетів, що сприятимуть залученню та зростанню транзитного вантажопотоку, необхідно віднести: усвідомлення того, що лише вдале географічне положення не гарантує обігу транзитних вантажів. Необхідно створити конкурентоздатне середовище з точок зору вартості послуг та їхнього ефективного виконання; мінімізувати портові збори з транзитних вантажів; з метою залучення нових потоків транзиту, можливо, застосувати промо-тарифи; для покращення транзиту вантажів залізницею зменшити ризики виникнення додаткових витрат, наприклад, за простій вагонів, тощо; утримувати конкурентоздатні тарифи на залізничні

перевезення і при цьому брати за основу загальну вартість перевезення від станції відправки до станції призначення, а не просто надавати відокремлену цінову пропозицію на перевезення залізничними мережами України; мати в наявності вагони для перевезення транзитних вантажів; спростити процедури прикордонного контролю для транзитного вантажу, особливо на морських та залізничних пунктах перетину кордону; та ліквідувати всі несанкціоновані збори та сплати, що стягуються з транзитного вантажу. Україна має стратегічно ідеальне розташування для залучення головних транзитних вантажопотоків, при цьому лише вдале географічне положення не породить великих обсягів транзитних вантажів. Україна має добрий транзитний потенціал, але він знаходиться в окремих зонах скоплення, і саме на ці зони потрібно направити всі заходи зі сприяння проходженню транзиту.

**УДК 656.073.235**

### **МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ПРИМЕРЕ КОРИДОРА ALAMEDA (ЛОС-АНДЖЕЛЕС)**

*Каменова Н.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Безусловно, в идеальном случае, правительство должно разрабатывать и следовать транспортной политике, которая отличается равным отношением ко всем видам транспорта и гарантирует высокий уровень координации их деятельности. Однако действительность отличается от идеала — немногие правительства имеют такую скоординированную политику и следуют ей. Фактически многие правительства осознанно или интуитивно отдают предпочтение автомобилям, поскольку редко имеют полное и реальное представление о деятельности железных дорог и считают, что население поддерживают именно автомобильный транспорт.

В последние годы, в частности, в Европе активизировались дискуссии по поводу «внешних» затрат, которые разные виды транспорта в разной степени накладывают на общество: загрязнение окружающей среды, инциденты, шум, потребление энергии и т. д. Обеспечение равного отношения ко всем видам транспорта зависит от поиска вариантов актуализации подобных расходов и отражения их в плате, вносимой пользователями за услуги того или иного вида транспорта.

С другой стороны, все виды транспорта обладают экономическими или социальными преимуществами, которые не всегда находят

конкретное выражение в выгодах для оператора. Эффективная и процветающая железная дорога может принести много выгод и преимуществ административным образованиям, по территории которых она проходит или связывает их с другими регионами. Такие преимущества имеют монетарное выражение, которое может значительно усилить финансовую стабильность железной дороги и, возможно, поощрить более активное ее использование через предложение более совершенных услуг и низких тарифов.

В прошлом большинство крупных частных грузовых железных дорог США отказывались от государственной финансовой поддержки, опасаясь того, что ее будут сопровождать неприемлемые условия. В настоящее же время железные дороги сталкиваются с высокоэффективным и конкурентоспособным автомобильным транспортом, который зарабатывает на порядок больше, чем железнодорожный. Рыночная конкуренция ведет к тому, что железные дороги не могут повышать тарифы, чтобы генерировать достаточные фонды для реализации крупных проектов. Некоторые компании, испытывая потребность в крупных инвестициях в развитие провозной способности в расчете на прогнозируемый в ближайшие 30 лет рост спроса на перевозки, готовы рассчитывать на государственные гранты и низкопроцентные займы.

Проект коридора Alameda (Лос-Анджелес) является интересным примером успеха совместного начинания. Калифорнийские порты Лос-Анджелес и Лонг Бич вместе представляют один из крупнейших контейнерных терминалов мира. Железнодорожный коридор из порта проходит через пригороды Лос-Анджелеса. До реализации проекта Alameda эта линия имела множество пересечений в одном уровне с автомобильными дорогами, что создавало заторы и ограничивало продвижение поездов.

Железнодорожная компания, администрации портов и городские власти с целью реализации проекта стоимостью 2,4 млрд. дол. образовали совместное предприятие Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA) по проектированию и строительству линии длиной 32 км, половина которой проходит в выемке на 10 м ниже уровня улиц. Гранты в размере от 0,6 млн. до 150 млн. дол. поступили из девяти разных источников и охватили 13,5 % общих затрат по проекту. Остальное было получено за счет выпуска облигаций и займов, которые предстоит вернуть. Было решено, что за пропуск каждого контейнера взимается плата в размере 15 дол. в груженом состоянии и 8 дол. в порожнем, каждого вагона — 8 дол. Эти платы являются, по сути, налогом на все товары, приобретенные и проданные в США и

прошедшие через два упомянутых порта. Иначе говоря, это национальный налог, эквивалентный порядка 0,5 % общего железнодорожного тарифа и оплачивающий экономические выгоды населения Лос-Анджелеса. Опыт этого национального налога на вагоны и контейнеры оказался настолько успешным, что штат ввел дополнительный сбор на финансирование *местных выгод*, а именно на ввод в эксплуатацию грузовых автомобилей с низким уровнем выброса углеводородов в атмосферу.

Любые средства, выделяемые железным дорогам в качестве оплаты общественных экономических и социальных выгод, должны быть точно определены в контрактной форме. Необходимо предусматривать также штрафные санкции за нарушение предписанных направлений вложения средств. Это условие прозрачности справедливо в случае финансирования как частного оператора, так и государственной железной дороги.

УДК 656.025 (477)

### ДОЦІЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СХОДУ УКРАЇНИ

*Ковальов А.О., к.т.н., доцент,  
Обухова А.Л., к.т.н., доцент,  
Ковальова О.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Незважаючи на спільне історичне минуле та схожість соціально-економічних процесів модернізації національного господарства, прикордонне співробітництво регіонів Сходу України з прикордонними територіями Російської Федерації доволі тривалий час залишалась нестабільною та хаотичною. Прикордонні регіони Донецької та Луганської областей традиційно розвивались в контексті міжнародних договорів про співробітництво з прикордонними регіонами Російської Федерації.

Модернізація економіки старопромислових регіонів потребує оптимізації транспортної інфраструктури, яка розглядається як невід'ємна складова забезпечення ефективного функціонування промислового комплексу. Важливим напрямком реформування транспортної інфраструктури є диверсифікація її розвитку (з урахуванням формування мережі інфраструктурних об'єктів сфери обслуговування транспортних шляхів) з метою оптимізації використання транзитних можливостей України.

У той же час, враховуючи високі показники коефіцієнту транзитності України (у т.ч. за напрямом транспортних сполучень Захід - Схід), першочерговими завданнями на сучасному етапі є

розробка механізмів підвищення якості транспортної інфраструктури та транспортно-транзитних перевезень, що створить реальні передумови для покращення соціально-економічного розвитку регіонів та економіки України в цілому.

На Сході України зосереджено потужний промисловий комплекс, для ефективного функціонування та зростання обсягів експортної діяльності якого необхідно створити розгалужену транспортну мережу, сприяти розвитку транспортно-транзитних перевезень.

УДК 656.821:656.2

### ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ ПРИНЦИПІВ ПОБУДОВИ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

*Кондратюк М.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Для сучасного етапу розвитку транспортного комплексу України, і перш за все залізничного транспорту, створення транспортно-логістичних центрів є особливо актуальним оскільки доступ української продукції на зарубіжні ринки посилить рівень конкуренції як на внутрішньому ринку, так і на транспортні послуги з боку іноземних виробників. Тому створення транспортно-логістичних центрів є не лише засобом підвищення ефективності роботи виробників, але і головним засобом в конкурентній боротьбі за транспортний ринок.

Сьогодні в Україні ринок логістичних послуг є невід'ємною складовою національної економіки і засобом розвитку галузей та інтеграції до світового господарства. Позитивною є динаміка індексу логістичної активності України - за останні два роки, після значного зниження, країна перемістилася у інтегральному рейтингу з 102 місця на 66. Ринок логістичних послуг України, незважаючи на кризові роки, має позитивну динаміку зростання, його місткість у 2013 році оцінювалася близько 16 - 18 млн. дол. США. До основних сегментів ринку відносять транспортно-експедиційні послуги, складські послуги, експрес-доставку та контрактну логістику.

Незважаючи на позитивні зміни, що відбуваються на ринку транспортно-логістичних послуг за рахунок діяльності ДП "УТЛЦ", в цілому рівень розвитку логістичних центрів в Україні як і раніше залишається на низькому рівні.

Активізація структурних перетворень неможлива без змін логістичної галузі на державному рівні. Суттєвих змін потребує нормативне та організаційне забезпечення логістичної діяльності, модернізація транспортно-

логістичної інфраструктури включаючи створення мережі міжнародних транспортно-логістичних центрів, оновлення парку транспортних засобів.

На думку автора, основним чинником, який повинен визначити принципи побудови транспортно-логістичних центрів в Україні, є процес створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” для з'єднання умов постачань з безпосередніми операціями по перевезенню вантажів декількома видами транспорту. Це виражається в тому, що експедитори перевезень вантажів в міжнародному прямому залізничному або в змішаному сполученні трансформуються в експедиторів-операторів загального розподілу або експедиторів-інтеграторів. У функції такого оператора крім експедиторських функцій повинні входити нові види діяльності: банківська з фінансуванням всього комплексу операцій, страхова та інші, що раніше не виконувалися експедиторами перевезень.

Створення компаній-операторів за участю ПАТ „Укрзалізниця” дозволить перейти до ринкових методів формування тарифів і організації змішаних перевезень.

Лише погоджена робота всіх ланок транспортно-логістичної системи України яка враховує конкуренцію між існуючими логістичними компаніями та володіє необхідною інфраструктурою, здатна забезпечити інтеграцію України в міжнародний ринок транспортних послуг і забезпечити розвиток транзитного потенціалу країни.

УДК 658.7(477)

### ПОТЕНЦІАЛ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ

*Корінь М.В., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)*

В умовах глобалізації світової економіки та розширення міжнародного співробітництва найважливішим фактором економічного розвитку країн виступає розвиток ринку логістичних послуг та формування ефективних логістичних систем.

В Україні ринок логістичних послуг знаходиться на стадії становлення, характеризується високими темпами розвитку. Його основу формують в основному вузько функціональні посередники, що займаються окремо транспортуванням, експедируванням, вантажопереробкою, митним оформленням, складуванням, а на ринку переважають транспортно-експедиторські підприємства. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані із транспортною

логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедирування - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Однак, незважаючи на те, що Україна має добре розвинену інфраструктуру всіх видів транспорту, потенціал ринку логістичних послуг фактично не використовується навіть і наполовину. Сьогодні компаній, які б надавали весь комплекс логістичних послуг, досить мало. Більшість логістичних посередників надають тільки окремі види логістичних послуг, серед яких найбільшу вагу мають послуги з транспортування та складські послуги. Діяльність з комплексного логістичного обслуговування підприємств логістичними компаніями, яка виникає на основі складських операторів, транспортних і експедиторських компаній, компаній-постачальників програмного забезпечення та характерна для 3PL-провайдерів, представлена в Україні поодинокі і зосереджена, головним чином, в руках великого бізнесу.

На сьогодні серед основних причин, які сповільнюють реалізацію потенціалу українського ринку логістичних послуг, можна виділити:

- низький рівень витрат на фінансування проектів з модернізації інфраструктурних об'єктів, в тому числі міжнародних транспортних коридорів, та відсутність іноземних інвестицій в розвиток логістичної інфраструктури;

- морально застарівша та фізично спрацьована транспортна і складська інфраструктура;

- низький рівень мультимодальних та інтермодальних перевезень;

- відсутність мультимодальних транспортно-логістичних центрів, які б відповідали міжнародним стандартам;

- відсутність нормативно-правової бази в сфері логістики;

- відсутність висококваліфікованих кадрів в сфері логістики та управління ланцюгами поставок;

- низький рівень впровадження інформаційно-телекомунікаційних систем зв'язку;

- складність процедур митного оформлення;

- низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі);

- відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна і єдиної тарифної ставки).

Таким чином, основні проблеми низького рівня використання потенціалу українського ринку логістичних послуг обумовлені кризовим станом

об'єктів транспортної інфраструктури, які й становлять базу логістичного потенціалу країни.

УДК 656.073.235

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ КОРИДОРАМИ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,*

*Світлична А.В., аспірант,*

*Шилаєв П.С., к.т.н. (УкрДАСТ)*

Україна має вигідне геополітичне положення. Через територію України проходять такі транспортні коридори як №3, №5, №9. Вигідне географічне положення країни, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Розвиток контрейлерних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги вантажопотоків її територією за участю транспортних коридорів.

Аналізуючи найважливіші тенденції розвитку контрейлерних перевезень у світі, а також з урахуванням досвіду, який мають українські залізниці виникає необхідність визначення технології організації контрейлерних перевезень.

Збільшення обсягу контрейлерних перевезень територією обмеження в русі вантажного автомобільного транспорту, введені в ряді країн з екологічних міркувань. Впровадження контрейлерних технологій у світі тісно взаємопов'язано з можливостями існуючої колійної та термінальної інфраструктури.

Одна із основних проблем розвитку контрейлерних перевезень на теперішній час це - прискорений перехід вагонами міжнародних стиків залізниць колії 1520/1435 мм. Технологія без перевантажувальних перевезень є актуальним питанням у зв'язку з необхідністю транспортування екологічно небезпечних вантажів комбінованим транспортом, які не підлягають

перевантаженню. Науковцями УкрДАЗТ розроблена технологія для використання на терміналах. Спосіб дозволяє виконувати вантажні операції (навантаження та розвантаження модулів на платформи різної висоти підлоги від рівня головок рейок) та перевантажувати модулі з платформи на платформу з різною величиною міжрейкової колії та різною висотою підлоги платформ. Доцільним буде побудова комбінованих терміналів на прикордонних станціях з використанням даної технології для переходу стиків 1520мм і 1435мм. Це забезпечить прискорення проходження митного огляду, надання послуг зі збереження вантажів, а також необхідний сервіс і комплексність послуг.

УДК 656.073.23

### ЕФЕКТИВНІСТЬ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,  
Шапатіна О.О., асистент (УкрДАЗТ)*

Останнім часом залізничний транспорт програє у конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Основною проблемою залізничного транспорту є неможливість забезпечення перевезення вантажів «від дверей до дверей», тоді як тарифи на залізничному транспорті залишаються більш дешевими.

Ефективність міжнародних автомобільно-залізничних перевезень зростає, про що свідчить досвід економічно розвинутих країн. Для України, яка має стійкі автомобільні зв'язки з державами Західної та Центральної Європи, а також з країнами СНД, розвиток комбінованих перевезень має стратегічний характер, про що свідчать оцінки спеціалістів. Найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації комбінованих перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Необхідно відмітити тенденції росту обсягів змішаних перевезень у всіх країнах, особливо у Європі, у зв'язку із створенням загальноєвропейського внутрішнього ринку. Фактором, що стимулює збільшення обсягів змішаних перевезень, є також відкриття тунелю під Ла-Маншем та провадження Росією заходів спільно з європейськими фірмами щодо організації транспортних коридорів «Схід-Захід» та «Північ-Південь».

Таким чином, доцільним є об'єднання двох домінуючих наземних видів транспорту та створення комбінованих перевезень. При цьому

залізницям відводиться вирішальна роль у змішаних перевезеннях вантажів.

УДК 656.212, 656.225

### УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ОПЕРАТОРІВ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ПЕРЕДАВАЛЬНИХ СТАНЦІЯХ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

*Кулешов В.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

«Укрзалізниця» у 2013 році скоротила перевезення вантажів у порівнянні з 2012 роком на 3% - до 443,6 млн тонн. Основна причина - це скорочення промислового виробництва. Але ще додається тенденція скорочення транзиту через територію України.

На транзитні перевезення припадає 62% усього вантажопотоку Південної залізниці. У 2013 р. обсяги транзитних перевезень вантажів Південною залізницею зменшилися на 1,95 млрд т-км або на 14,5% до 2012 р. і склали 11 млрд 543 млн т-км. Через зниження обсягів вантажоперевезень Південна залізниця за 12 місяців 2013 року недоотримала близько 270 млн грн доходів. У 2013 році обсяги транзитних перевезень у міждержавному сполученні скоротилися на 28,7% порівняно з 2012 роком і становлять 5 млрд 196 млн т-км. Також у 2013 році обсяги транзитних перевезень у внутрішньодержавному сполученні територією України склали 1 млрд 116 млн т-км, що на 9,4% менше, ніж було заплановано.

В Україні міждержавні передавальні станції, що здійснюють операції у взаємодії з митною, прикордонною та іншими державними контролюючими службамиможуть бути організовані на базі найближчої до кордону технічної (дільничної або сортувальної) станції, при використанні технологічних заходів, що забезпечують збереження вантажів і рухомого складу на ділянці між станцією і державним кордоном.

Можливо виділити три варіанти взаємодії структурних підрозділів залізничних адміністрацій (ЗА), операторських компаній-власників рухомого складу (ОК), вантажовласників та державних органів прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, екологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю на передавальній прикордонній станції.

Облік вагонів та контейнерів різних власників здійснюється згідно з вимогами «Правил експлуатації, номерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств та «Інструкції з обліку на залізничному транспорті України переходу поїздів,

вантажних вагонів та контейнерів між залізницями, відділками залізниць» (ЦЧУ-0008).

Контроль здійснюється за внутрішніми, міжнародними угодами та правилами, укладеними сторонами. Єдині вимоги до розробки технології роботи операторів перевезень різної форми власності, терміни та порядок митного оформлення потребують узгодження Типовим технологічним процесом роботи передавальної станції (ТТПРПС).

Залежно від класу станції у ТТПРПС розглядаються питання забезпечення схоронності вантажів та технічного стану вагонів (охорона, технічне обслуговування, вимога перевезення до кордону без зупинок).

ТТПРПС передбачає ефективне використання технічних засобів станції, якісне виконання функцій з приймання та відправлення поїздів із найменшою тривалістю перебування вагонів на станції та збереження вантажів.

Необхідне визначення моделі організаційно-технологічної системи оптимізації розрахунків колійного та технічного розвитку міждержавних передавальних станцій, як елементів інфраструктури, за умовою ресурсозбереження на базі найближчої до кордону технічної (дільничної або сортувальної) станції із виділенням показників взаємодії ЗА та ОК.

Запропонована функціональна модель діяльності міждержавної передавальної станції повинна враховувати чинники оптимізації обробки добового потоку поїздів і вагонів власності ЗА та ОК з метою мінімізації експлуатаційних витрат і є дворівневою.

Визначена залежність експлуатаційних витрат від кількості прийнятих (чисельник) та переданих (знаменник) составів, кількості елементів інфраструктури (колій парків передавальної станції).

УДК 656.078.1

### ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ДО МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*Лаврухін О.В., д.т.н., професор,*

*Бауліна Г.С., к.т.н., доцент,*

*Богомазова Г.Є., асистент,*

*Кануннікова С.П., асистент (УкрДАЗТ)*

Світова транспортна політика останнім часом спрямована на організацію ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів та продуктивний розвиток міжнародної транспортної мережі. Міжнародні транспортні коридори забезпечують потужні вантажо- та

пасажиropотоки у світових інтеграційних процесах. Удосконалення світової транспортної системи є необхідною умовою для підвищення економічного рівня країн. Модернізація транспортної інфраструктури сприяє зростанню обсягів взаємного торгового обігу, а отже, збільшенню вантажних перевезень.

Курс розвитку залізничних перевезень України також орієнтований на підтримку європейських ініціатив до інтеграції у світову транспортну мережу. У зв'язку зі своїм географічним положенням Україна має великий коефіцієнт транзитності, але, при цьому, не в повній мірі його використовує. Майже 95% транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда, кам'яне вугілля, нафтопродукти), що направляються до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через порти в інші країни світу. Однак значна кількість транзитних вантажів, які можуть проходити по Україні, йдуть в обхід через Білорусь на Прибалтику. Причинами низького використання транспортної галузі України на світовому ринку є: недостатнє оновлення основних фондів, повільне вдосконалення транспортних технологій, низький рівень інформатизації транспортних процесів, недостатнє надання інвестицій до ефективного функціонування транспортної галузі та інше. Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. Через це територією України буде переміщуватися велика кількість іноземних вагонів, що, у свою чергу, ускладнює регулювання вагонопотоків на українських залізницях. Але й на даному етапі територією України переміщується велика кількість вагонів, що належать іншим державам, тому наша увага прикута до детального вивчення роботи з такими вагонами. В цьому дослідженні виявлено, що треба вдосконалювати систему управління іноземними вагонами та запропоновано умови для залучення українського перевізника до міжнародного ринку транспортних послуг.

Для забезпечення зовнішньоторгівельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних залізниць на міжнародних транспортних ринках, інтеграції України до світової транспортної системи необхідно привести національні, технічні та технологічні стандарти і вимоги до міжнародних, створити прогресивні технології перевезення, розробити принципово нові системи управління з використанням перспективних інформаційних і логістичних технологій.



УДК 656.025

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

*Лук'янова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У XXI столітті науково-інформаційна революція приведе до того, що територіальне місце випуску товарів втратить своє значення. Вирішальну роль матиме швидкість просування продукції до споживача, а також перекидання капіталів, технологій та інформації до різних країн. З огляду на це особливі можливості виникають у тих держав, які розташовані в ареалі транскордонних транспортних коридорів. Україна в цьому відношенні має величезний потенціал, від ефективного використання якого суттєво залежатиме її майбутнє.

За своїм географічним розташуванням територія України - унікальна. Адже вона є географічним центром Європи. Україна - потужна транскордонна держава, оскільки межує з десятьма країнами: Росією, Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою - по сухопутному кордону, і Грузією, Туреччиною, Болгарією - по морському. Наші рідні 603,7 тисячі км<sup>2</sup> омивають два моря - Чорне та Азовське. І саме тому ми "апріорі", у зв'язку з нашим географічним розташуванням, є транскommунікаційною системою, яка об'єднує східний і західний, північний і південний євразійський простір.

Нещодавно в Києві пройшло засідання Постійного Секретаріату ТРАСЕКА, на якому представлено три проекти з розвитку транспортних коридорів - удосконалення транспортних коридорів та їхню інтеграцію до світової транспортної системи. Саме зважаючи на високу зацікавленість українськими транспортними коридорами Європейська Комісія запропонувала стратегію послідовного розширення транс'європейських транспортних мереж.

Таким чином, до 2015 року в Україні з'являться привабливі умови для мультимодальних і транзитних перевезень і значно поліпшиться інфраструктура транспортних коридорів. З урахуванням модернізованої інфраструктури, з 2016 по 2026 роки активізується розвиток міжнародного транспортного коридору "Європа - Кавказ - Азія".

Важливо, що в Україні сьогодні вже діє концептуальна модель розвитку транс'європейських систем. В її рамках чинна влада почала досить ефективно регулювати перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні за участю портів, національних залізничних і судноплавних компаній. Вже підписано "Технічний додаток про

основні принципи експлуатації залізнично-поромних комплексів на Чорному і Каспійському морях". Це відкриває колосальні перспективи для створення ринку нафти, що допоможе похитнути монополію російської нафти. Кооперуючись із Туреччиною, ми зможемо вирішити питання і нашого взаємовигідного енергетичного забезпечення, і виходу на ринки Північної Африки та Азії. У ці регіони Україна може постачати великі обсяги продовольства. Чорне море у цьому плані є надзвичайно важливим транспортним ресурсом.

УДК 338.47:656.025.4

### ТРАНСПОРТ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ

*Маковоз Е.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Под термином "международные перевозки" принято понимать перевозки грузов и пассажиров с территории (акватории) одной страны на территорию (акваторию) другой страны.

В перечисленных документах "международная перевозка" равнозначна "международному сообщению", отличительным критерием которой принят географический признак. По мнению ряда экономистов-международников, "международная перевозка" должна иметь и ряд экономических и правовых критериев. К экономическим критериям можно отнести то, что расчеты ведутся в согласованной между странами валюте и специально выработанному порядку и др. К "правовым" критериям можно отнести то, что на этот вид перевозок распространяются международные правовые нормы. Взаимные претензии (перевозчиков и грузоотправителей) решаются, как правило, в арбитражном порядке. Перевозки осуществляются по специально разработанным и согласованным грузовым документам и др.

Таким образом, "международные перевозки" можно определить как перевозки грузов из одной страны в другую на взаимно согласованных или принятых на международном уровне экономических и правовых условиях.

В зависимости от периодичности доставки грузов (или по форме организации транспортного процесса) можно выделить две основные категории перевозок: регулярные и нерегулярные. Первоначально такое деление сложилось на морском транспорте, где регулярные перевозки стали называться линейными, а нерегулярные - трамповыми. Кроме морского транспорта, понятия регулярного и нерегулярного международного сообщения свойственны также воздушному и

автомобильному транспорту.

На автомобильном транспорте регулярные перевозки осуществляются по согласованию и опубликованным договорам, в которых определены условия перевозки, тарифы и расписания движения транспортных средств по определенному маршруту.

В последнее время все большее значение в международных железнодорожных перевозках принимают регулярные перевозки, так называемые "регулярные грузовые поезда". Чтобы начать процесс перемещения, производителю необходимо подготовить продукцию таким образом, чтобы защитить ее от атмосферных и динамических воздействий во время транспортировки, учесть габаритные ограничения транспортных средств, доставить к месту погрузки, погрузить на транспортное средство, осуществить ряд коммерческих, банковских, таможенных, карантинных, санитарно-ветеринарных и других операций. Еще в процессе проектирования продукции необходимо предусмотреть возможность рациональной транспортировки создаваемого изделия. После завершения процесса перемещения заказчик (потребитель) продукции должен осуществить ряд операций по доставке товара на места, связанные с его непосредственным потреблением, в случае нарушения условий транспортировки иметь возможность предъявить претензии к перевозчику и получить компенсацию за причиненный ущерб. Вместе с тем грузовладелец в особо сложных условиях должен прибегать к услугам различного рода посредников, действующих как в сфере обращения, так и в сферах производства и потребления.

**УДК 658.7:656.2**

### ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ

*Максимов В.В., д.е.н., профессор  
(ВНУ им. В.Даля)*

Становление рыночных отношений в Украине требует формирования мультимодальных транспортно-технологических систем (МТТС), а это в свою очередь, предполагает создание в транспортных узлах терминальных комплексов для перевалки, временного хранения и распределение грузов, центров логистического сервиса.

МТТС доставки генеральных грузов формируются в нашей стране с большими трудностями. Факторами, замедляющими развитие этих транспортно-технологических систем,

являются: недостаточная в ряде регионов мощность грузопотоков генеральных грузов; односторонняя их направленность; мелкопартионность отправок; неполное использование грузоподъемности подвижного состава; дефицит инвестиций в создание систем укрупнения грузовых единиц, специализированных перевозочных средств, систем логистического управления МТТС.

Обязательное условие логистического управления МТТС — внедрение современных логистических информационных технологий, объединяющих всех участников мультимодальных перевозок грузов.

Важнейшим структурным звеном МТТС являются мультимодальные транспортные узлы. Под термином мультимодальный транспортный узел (МТУ) понимают географический пункт стыкования и взаимодействия нескольких видов транспорта. Такой узел может объединять в себе железнодорожные станции и связывающие их рельсовые пути, морские и речные порты, аэропорты, вокзалы, автомобильные дороги, конечные и промежуточные объекты магистральных трубопроводов, муниципальные транспортные сети. В инфраструктуру МТУ входят складские комплексы и грузовые терминалы с центрами управления и распределения грузопотоков, объекты таможенного оформления грузов, транспортного страхования, организации, представляющие транспортно-экспедиторские и банковские услуги. Рассматриваемые узлы, по сути, являются плацдармами организационно-технического и технологического взаимодействия различных видов транспорта, осуществления мультимодальных перевозок на логистических принципах не только в общеукраинском, но и в международном масштабах.

Стратегическая задача при разработке программ формирования любого МТУ — комплексное развитие всех входящих в него видов транспорта, терминального и складского хозяйства, а также их инфраструктурных звеньев. В том или ином МТУ в силу естественных причин не все виды транспорта имеют одинаковое развитие. Поэтому основу МТУ всегда составляют 2—3 вида транспорта, инвестиции в развитие которых позволяют получить наибольший эффект.

В целях дальнейшего развития транспортно-логистической инфраструктуры в Украине, а также обеспечения эффективности функционирования всего государства, необходимо в крупных общесетевых узлах государственного и международного уровня создать МТУ, объединенных в региональные интегрированные транспортно-логистические системы на основе формирования единой системы организационно-экономического, финансового, информационного, нормативно-правового, а также научно-

технического и кадрового обеспечения управления региональной системой грузо- и товародвижения.

УДК 341:656.025.4(477)

### ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Михайлюков В.В., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

В Україні створено достатнє правове поле, яке забезпечує створення та функціонування транспортних коридорів.

Держава Україна підписала практично всі міжнародні меморандуми, угоди та протоколи, вступила в міжнародні транспортні структури та прийняла свої необхідні закони та нормативні акти.

Нормативна база українського законодавства по міжнародним транспортним коридорам включає в себе наступні нормативні акти:

1. Господарський кодекс України.
2. Цивільний кодекс України.
3. Закон України № 1286-XIV від 14 грудня 1999 року «О концесіях на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг».

4. Закон України № 3022-111 від 07 лютого 2002 року «Про комплексну програму затвердження України як транзитної держави в 2002-2010 роках», основою якого стала Програма розвитку транспортних коридорів в Україні.

5. Закон України № 3059-111 від 7 лютого 2002 року «Про Генеральну схему планування території України».

6. Постанова Кабінету Міністрів України № 1324 від 30 жовтня 1996 року «Про створення в Україні транспортних коридорів та їх входження в міжнародну транспорту мережу».

7. Постанова Кабінету Міністрів України № 1512 від 16 грудня 1996 року «Про першочергові заходи по створенню національної мережі міжнародних транспортних коридорів».

8. Постанова Кабінету Міністрів України № 821 від 04 серпня 1997 року «Про затвердження Концепції по створенню та функціонуванню національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», яка стала основою для затвердження Програми створення транспортних коридорів в Україні.

9. Постанова Кабінету Міністрів України № 346 від 20 березня 1998 року «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні». Це головний робочий документ, який відкрив можливість начати роботу

у цьому напрямку та чітко розмежував обов'язки основних виконавців Програми.

10. Постанова Кабінету Міністрів України № 965 від 11 липня 2002 року «Про створення Міжвідомчої комісії по питанням транспортних коридорів та транзитної політики», на яку Урядом України покладено забезпечення виконання Програми транспортних коридорів, згідно Постанови Кабінету Міністрів України № 346 від 20 березня 1998 року.

Був також прийнятий ряд законів та постанов уряду про підтримку прав інвесторів, та головним кроком у цьому напрямку стало прийняття Земельного кодексу України, який дозволив придбання іноземними інвесторами земельних ділянок несільськогосподарського призначення. Оскільки власність на землю слугує основною гарантією для інвесторів. Також були прийняті та діють Господарський кодекс України (глава 32) та Цивільний кодекс України (глави 65, 66,76) , в яких наведені основні положення цивільно-правових договорів, які пов'язані с перевезенням, транспортуванням, зберіганням та експедируванням різних видів вантажу.

УДК 656.2

### РАЗВИТИЕ КОРПОРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ

*Михальченко А.А.,к.т.н., доцент,  
Ходоскина О.А., ассистент (БелГУТ)*

Активное развитие в последние годы грузовых перевозок в международном сообщении при использовании устоявшихся технологий в национальных границах каждого участника перевозки стало постепенно приносить убытки, что удивительно при высоких тарифах на перевозки. Изучение проблемы показало следующее: 1) имеет место низкий уровень использования транспортной логистики в международных транспортных коридорах; 2) из всей протяженности международного транспортного коридора традиционно для потребностей перевозок грузов используется в основном часть их инфраструктуры в национальных границах без интегрированного включения в границы 3-4 государств; 3) выделение из состава железнодорожного транспорта наднациональных объединений перевозчика и транспортных корпораций, владеющих парком подвижного состава и инфраструктуры, привело к перекосам в тарифной политике, что в итоге подорвало интерес исконного пользователя услугами железных дорог

к ним; 4) желание многих железнодорожных администраций поправить собственное финансовое положение за счет более высоких тарифов и введения ограничений на перевозки определенных категорий грузов (по более дешевым тарифам) привело к существенному падению объемов перевозок, что в итоге снизило финансирование в развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров.

В целях преодоления негативных последствий, вызванных перечисленными ранее причинами, стало более активно применяться корпоративная логистика перевозок грузов. При этом железнодорожные компании не стали заикливаться на развитии традиционных технологий перевозок. Во многих странах, через территории которых проходят международные транспортные коридоры, активно стали использовать контейнеры для перевозки нетрадиционных грузов (строительных материалов, наливных грузов, сжиженного газа). Контейнеризация перевозок массовых грузов позволяет использовать универсальный подвижной состав на железнодорожном и других видах транспорта. При этом немаловажным является снижение в 1,3-1,6 раза потерь грузов. Следует также отметить, что стала развиваться логистика взаимодействия видов транспорта, которое раньше даже не рассматривалось. Для перевозки грузов между континентами стали использоваться транспортно-логистические схемы с применением авиации и железнодорожного транспорта, особенно при перевозках скоропортящихся грузов и грузов гуманитарного характера для нужд ООН.

Вторым направлением использования корпоративной логистики в международных транспортных коридорах стало использование дополнительных направлений, идущих параллельно этим коридорам. Так при выделении во втором международном транспортном коридоре пассажирского хода от Нижнего Новгорода до Бреста с пропуском скоростных поездов встал вопрос о выделении ответвления транспортного коридора № 2 от Нижнего Новгорода через Брянск-Гомель в Брест и в Калининград. Это позволит наряду с усилением железнодорожной инфраструктуры основного международного транспортного коридора выполнять развитие дополнительного направления, которое позволит ускорить продвижение грузов в 1,5-2 раза. Это связано с уменьшением влияния ускоренных пассажирских поездов международного сообщения (в страны ЕС) на скорости движения грузовых поездов. При этом снижается количество сложных железнодорожных узлов, в которых имеет место значительный простой транзитных вагонов (до 36-40 ч).

Использование дополнительных направлений преимущественно для движения грузовых поездов позволяет применять удлиненные тяговые

локомотивные плечи (от Брянска до Калининграда и Бреста). Это позволяет создавать между железнодорожными корпорациями совместные высокоэффективные предприятия тягового обеспечения перевозок. Локомотивы могут использоваться на плече протяженностью 1800-2100 км при выполнении международных перевозок с участием 2-3 государств (России, Беларуси и Литвы). В таком случае по-новому строится логистика погранично-таможенного сервиса, которая обеспечивает пропуск поездов через границы с затратами времени 40-50 мин., вместо 42-48 ч.

Ожидается соответствующая результативность: 1) происходит ускорение продвижения грузовых вагонов, что снижает в целом на перевозку вагонную составляющую. Владельцы вагонов получают более высокую выручку не от фрахта вагонов, а от их использования в перевозочном процессе; 2) корпоративные интересы организаций железнодорожного транспорта в международных транспортных коридорах достигают большего значения, чем в национальных границах; 3) появляется возможность получения более высокой финансовой отдачи от финансовых затрат в развитие логистики грузовых перевозок и в национальные инфраструктуры железнодорожного транспорта; 4) в эффективную работу включаются железнодорожные направления национальной сети, ранее не используемые в международных транспортных коридорах.

УДК 341:656.2(477)

### ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГАРМОНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРАВА УКРАИНЫ

*Найденова М.В., к.э.н., доцент,  
Паламарчук И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

В современном мире глобализация экономики, развитие товарообменов между государствами, необходимость формирования международных транспортных коридоров приводит к тому, что все больше возрастает роль транспорта. В условиях интенсивного развития международного сотрудничества в транспортной сфере гармонизации права как основному международно-правовому методу сближения различных правовых систем принадлежит центральная роль. Ей отводится особое место в решении транспортных проблем, возникающих между государствами, создании международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии

перевозок и правового режима безопасности во всех ее аспектах.

Транспортная среда в глобальном масштабе сохраняет некоторые свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом политического влияния. Часто именно политический фактор осложняет сотрудничество государств в железнодорожной и иных сферах. Вместе с тем развитая транспортная инфраструктура способна обеспечить нормальное функционирование государства, его безопасность, ликвидировать экономическую отсталость отдельных регионов, развивать сотрудничество с другими государствами.

Наиболее актуально для Украины, ее железнодорожной отрасли — сотрудничество с ближайшими соседями: европейским регионом, странами на постсоветском пространстве, с азиатскими государствами. Гармонизация железнодорожного права может проводиться как с конкретными государствами, так и в рамках международных организаций.

Существует ряд проблем в сфере железнодорожного транспорта, затрудняющих сотрудничество на международном уровне и требующих оперативного разрешения. Среди них такие, как: снижение привлекательности украинских железных дорог для грузоперевозчика из-за негибкой тарифной политики, в том числе в рамках международных транспортных коридоров; недостаточно эффективная система управления перевозками, выражающаяся в отсутствии единой информационной и навигационной системы, обмена данными при транзитных перевозках; усложненность таможенных и пограничных процедур, в результате чего возрастают временные дополнительные материальные затраты грузоотправителей; неурегулированность некоторых вопросов транспортной безопасности, в том числе слабая координация и эффективность деятельности международных организаций и органов государства в области обеспечения транспортной безопасности, отсутствие соответствующей единой нормативно-правовой базы СНГ; отсутствие единой системы технического регулирования на пространстве колеи 1520.

Гармонизация транспортного права не является панацеей от всех трудностей международных перевозок. Гармонизация украинского железнодорожного законодательства с директивами Европейского союза в области транспорта должна учитывать интересы партнеров и при этом украинские представители обязаны в первую очередь ориентироваться на национальные интересы как государственные, так и интересы бизнеса, перевозчиков, населения. Недопустимо копирование и одностороннее заимствование европейских директив в области железнодорожного транспорта, но вместе с тем не стоит игнорировать

положительный опыт Европы в построении транспортных систем и системы технического регулирования.

**УДК 658.7**

### РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

*Обруч Г.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Однією з головних рис сучасного розвитку світового господарства є активне поширення процесів глобалізації, які здійснюють суттєвий вплив як на функціонування міжнародної економіки, так і національних господарств.

Процес глобалізації представляє собою зростаючу взаємозалежність країн всього світу в результаті утворення світового ринку товарів і послуг, фінансів; становленні глобального інформаційного простору, стрімкого розвитку технологій; виході бізнесу за національні кордони через формування ТНК та розвитку глобальних логістичних систем.

Глобалізація здійснює домінуючий вплив на розвиток будь-якої держави. З одного боку, вона сприяє підвищенню ефективності функціонування національних економік, а з іншого – посилює нерівномірність, асинхронність та диспропорційність розвитку.

Сучасні процеси розвитку економічних зв'язків і формування глобальних ринків вимагають глобалізації логістики. Ці процеси здійснюються одночасно, доповнюючи один одного. Глобальна логістика відображає таку тенденцію у світовій економіці, яка характеризується рухом підприємницької діяльності від її спеціалізації в окремих країнах і регіонах до мультиорганізованого світового ринкового господарства.

Глобальна логістика – стратегія і тактика створення зазвичай сталих макрологістичних систем, що пов'язують бізнес-структури різних регіонів і країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі угод, договорів, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні.

Завдання глобальної логістики:

- оптимізація функціонального циклу глобальної логістики (скорочення його тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень, зменшення кількості посередницьких структур);
- розвиток логістичної інфраструктури в зовнішньоекономічному просторі;
- розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;
- створення глобальних логістично-виробничо-маркетингових систем.

Існують серйозні бар'єри на шляху глобальної логістики, які обумовлені різними причинами, у тому числі політичними системами та політичною ситуацією в країні, різним економічним і соціальним рівнем розвитку країн. Найбільш істотні протидіючі сили: особливості ринків і конкуренції; фінансові бар'єри; канали розподілу.

В той же час розвиток логістики в Україні знаходиться на досить низькому рівні. Це пов'язано з вузьким розумінням цього поняття. Адже логістика це процес управління не тільки матеріальними, а й фінансовими, інформаційними та іншими потоками з метою оптимального використання ресурсів для ефективної діяльності підприємства.

**УДК 658.7:656.2**

### ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ НА ТРАНСПОРТІ

*Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають не тільки і не скільки завдяки роботі транспортних підрозділів, стільки завдяки злагодженому виконанню комплексу робіт з постачання, збуту та перевезення продукції. На відміну від старих методів ізолюваного управління вантажними перевезеннями та складським господарством, на підприємствах фірм та корпорацій здійснюється перехід до об'єднаного, або скоординованого, управління вантажопотоками. Головною організаційно-економічною перевагою такого управління є забезпечення комплексного обліку усіх витрат на завезення та вивезення вантажів, а не тільки тарифів на перевезення. За експортними оцінками, застосування методів логістики дає змогу зменшити запаси на 30-50% і час руху продукції на 25-45%. При відвантажуванні товарів на склади, дилерам та споживачам фірма може вибрати один з п'яти видів транспорту, залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та повітряний. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках найвигіднішу сферу застосування.

На залізничному транспорті розвиток транспортної підсистеми логістики повинен ґрунтуватись на поєднанні економічних інтересів відправника, залізниці та одержувача через створення комплексних транспортно-технологічних систем, технологічних маршрутів, за яких рухомий состав від клієнтури та залізниць використовується кооперовано. Подібні системи ефективні для металургів та шахтарів, що відправляють

залізницею до 40% усіх вантажів. Вони працюють на кінцевий, споживчий результат. За витратами залізниця є найрентабельнішим видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом (вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції) на далекі відстані. Останнім часом у деяких західних країнах створюються логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур.

Регіональні логістичні утворення на залізницях здійснюють аналіз вантажопотоків та розподіл їх у мережі. За даними аналізу роблять пропозиції щодо організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування груп товарів, порядку укладання договорів на перевезення. Мета таких пропозицій – підвищити рівень роботи транспорту (дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності та регулярності перевезень, збереження товарів).

Автомобільний транспорт дедалі більше починає конкурувати із залізницями при перевезеннях вантажів на далекі відстані, але при цьому змінюються запропоновані транспортними компаніями послуги. Так, у США автомобільний транспорт дедалі більше використовується для перевезень комплектуючих виробів та готової продукції на відстань до 1600 км. Основним чинником ефективної роботи автомобілів поряд із залізничним транспортом на таких великих відстанях є нові види послуг, пов'язані із збиранням та розподілом вантажів. Сутність їх полягає у відмові від існуючих численних ланок у системі комплектування вантажів та у створенні пунктів централізованого зберігання і транспортних терміналів на основних маршрутах руху. У результаті скорочення обсягів товарних запасів та тривалості циклу обробки замовлень завдяки комп'ютеризації послуги стали дешевшими, а їх якість підвищилася. Розширення участі автомобільного транспорту в освоєнні вантажопотоків логістичного ланцюга не тільки сприятиме розвитку автоматизації обробки вантажів і транспортних засобів, а й призведе до загострення проблеми недовикористаних пропускових та провізних можливостей, а також прискорить застосування маркетингу на транспорті.

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники зважають на шість чинників. Якщо відправника цікавить швидкість доставки товару, то він вибирає повітряний або автомобільний транспорт. Якщо йому треба мінімізувати витрати, то він вибирає водний або трубопровідний транспорт. Автомобільний транспорт має багато переваг порівняно з іншими видами транспорту, чим і пояснюється зростання частки його використання.

До вирішення проблеми доставки вантажів



слід підходити з позицій логістики, оскільки це проблема комплексна. Головним у логістиці є системний підхід, який охоплює проектування і структурування систем для найефективнішого використання простору й часу, організацію матеріальних та інформаційних потоків.

**УДК 658.7:656(477)**

### **КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ**

*Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)*

Формування ринку транспортних послуг в Україні, створення конкурентного середовища у сфері руху товару і міжнародних перевезень вантажів, істотні зміни в системі економічних взаємовідносин між учасниками транспортного процесу при одночасному посиленні інтеграційних тенденцій в світовій економіці вимагають пошуку адекватних ринкових механізмів забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу. Серед останніх все більш актуальним стає створення системи регіональних транспортних центрів у складі інтегрованої транспортно-логістичної системи.

Регіональні транспортно-логістичні центри є основними функціональними елементами транспортно-логістичних систем, які забезпечують скоординовану взаємодію учасників просування і обслуговування товароматеріальних потоків, що розглядаються як стратегічні точки зростання економіки.

Під регіональним транспортно-логістичним центром розуміють багатofункціональний термінальний комплекс, що споруджується у вузлах транспортної мережі на перехресті магістральних шляхів сполучення, призначений забезпечити клієнтуру комплексним транспортно-експедиційним і логістичним сервісним обслуговуванням, що функціонують на основі логістичних технологій і забезпечують максимальний синергетичний ефект на основі логістичної координації й узгодження економічних інтересів учасників транспортно-логістичного процесу, інтеграції товароматеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків.

Виходячи з того, що основною задачею регіональних транспортно-логістичних центрів повинне бути оперативне управління вантажопотоками в рамках свого регіону, до числа виконуваних ними функцій можна віднести: повне і своєчасне забезпечення всіх наявних заявок на перевезення вантажів; збільшення розмірів

перевезення вантажів в змішаному повідомленні відповідно до розробленого оптимального плану підведення вантажу, заснованого на зладженому підведенні рухомого складу різних видів транспорту до транспортного (перевантажувального) вузла, тобто вибір оптимальної системи організації вантажопотоків; проведення маркетингових досліджень транспортного ринку в рамках свого регіону, вивчення його кон'юнктури; аналіз діяльності суб'єктів транспортного ринку, складання рейтингу найпривабливіших компаній на предмет якісного і своєчасного виконання ними своїх функцій; аналіз вантажопотоку експортних перевезень на території свого регіону для більш ефективної взаємодії з міжнародною системою логістичних центрів; здійснення постійного контролю над просуванням вантажів, своєчасне виявлення утруднень в їх просуванні і вживання відповідних заходів; створення оптимальних умов роботи, максимальне використання вивантажувальних можливостей вантажних фронтів і організація контролю зладженого підведення вантажів, розробка заходів по скороченню непродуктивних витрат часу від простою під вантажними операціями; оптимізація розподілу обмежених ресурсів між забезпечуваними підсистемами (терміналами, станціями і т. п.) і введення елементів конкуренції між ними для зниження власних витрат.

Необхідно відзначити, що розробка організаційної структури логістичного управління на основі системи регіональних транспортно-логістичних центрів, що забезпечує механізм оптимальної взаємодії вантажовласників, експедиторів і різних видів транспорту, повинна будуватися на основі узгодження мети і задач управління з економічними інтересами учасників транспортного процесу.

Створення вітчизняної мережі регіональних транспортно-логістичних центрів забезпечить підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу регіонів і реалізацію транзитного потенціалу держави.

**УДК 656.21**

### **КОРЕЛЯЦІЙНИЙ І РЕГРЕСІЙНИЙ АНАЛІЗ ВИЗНАЧЕННЯ НАДІЙНОСТІ ПРОПУСКУ ВАНТАЖУ В ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНОМУ СПОЛУЧЕННІ ЧЕРЕЗ ПРИКОРДОННІ ПЕРЕДАВАЛЬНІ СТАНЦІЇ В УМОВАХ СУР**

*Пестременко-Скрипка О.С., асистент (УкрДАЗТ)*

Одним з важливих питань при управлінні якістю технологічних процесів є інформаційна

підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації. Створена в світі ефективна система управління ризиками на залізницях завжди мала у своїй основі статистичну модель управління ризиком, спиралася на сучасні методи математичного аналізу.

В даний час на мережі залізниць України створено цілий ряд інформаційних, інформаційно-керуючих, автоматизованих і автоматичних систем, які стали невід'ємною частиною технології перевізного процесу та системи управління залізничним транспортом в цілому. Ефективність експлуатації цих систем істотно знижується через відсутність або недостатнього розвитку на їх базі інформаційно-аналітичних надбудов, що вирішують завдання підтримки прийняття рішень з використанням математичних методів аналізу та обробки інформації. Недостатньо опрацьовані методи системного аналізу показників роботи прикордонних передавальних станцій України. Необхідні теоретичні та прикладні дослідження системних зв'язків і закономірностей функціонування та розвитку залізничного транспорту, орієнтовані на підвищення якості виконання перевізного процесу на прикордонних передавальних станціях з використанням сучасних методів обробки інформації.

Запропоновано метод кореляційного аналізу для визначення надійності пропуску вантажу в експортно-імпортовому сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах системи управління ризиками (СУР). Використання даного метода дозволить оцінити незалежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. В результаті можливо визначити сукупність параметрів для їх подальшого використання у СУР.

УДК 658.3

### ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА РЕГІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ТРАНСПОРТНО-РОЗПОДІЛЬНОЇ СИСТЕМИ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Логістичні центри (хаби), що надають весь комплекс послуг з обробки, зберігання, транспортування вантажу, та управляють зростаючими товаропотоками в сучасній глобальній економіці, є складовою частиною транспортно-логістичної системи. З точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам, як за якістю, так і за комплексністю послуг національних транспортно-

логістичних компаній.

Згідно з дослідженнями Світового банку, за індексом логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. За даними Європейської логістичної асоціації валові витрати України на логістичні операції становлять приблизно 35% від загальної суми витрат на виробництво, в той час в США цей показник приймає значення 25%, а в Європі він коливається з 8 до 12%. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані з транспортною логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедиція - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Темпи зростання вітчизняного транспортно-логістичного ринку невисокі, що обумовлено відсутністю інвестиційних ресурсів і високим ризиком бізнесу. У той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість у розширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів.

Для розвитку економіки регіонів, підвищення якості обслуговування і подолання відставання у розвитку інфраструктури, яка підтримує виробничі і збутові бізнес-процеси, повинна бути вирішена задача створення регіональної логістичної транспортно-розподільчої системи (РЛТРС), яка змогла б забезпечити низькі транспортні витрати і високий рівень логістичного сервісу.

Російські науковці Т. А. Прокоф'єва та О. М. Лопаткін під РЛТРС розуміють сукупність інтегрованих елементів товаропровідної мережі регіону, яка складається з численних взаємодіючих і взаємопов'язаних об'єктів логістичної інфраструктури загальномережевих транспортних вузлів, оптової та роздрібною торговою мережі, розташованих на території регіону. Означені елементи товаропровідної мережі регіону забезпечують реалізацію спільної мети функціонування системи, узгодженої з загальнорегіональними соціально-економічними цілями, і отримання максимального синергетичного ефекту на основі інтеграції матеріальних, сервісних, фінансових та інформаційних потоків.

Опорними пунктами таких РЛТРС є логістичні центри, які по суті являють собою багатфункціональні термінальні комплекси, споруджені у вузлах транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, і призначені для забезпечення максимального синергетичного ефекту у всьому логістичному ланцюзі від вантажовідправника до вантажоодержувача на основі інтеграції товарних, матеріальних, інформаційних, сервісних та фінансових потоків. Логістичні центри виконують одночасно функції накопичення певних товарів для подальшої їх передачі по ланках логістичного ланцюга; забезпечують просторово-часове переміщення товарів з місць відправлення в місця призначення; здійснюють прийом товарів для тимчасового зберігання.

Логістичний підхід до доставки вантажів на перший план виводить управління рухом товаропотоків незалежно від виду транспорту, і, відповідно, ефективність визначається через їх оптимізацію. Варто пам'ятати, що на практиці елементи ЛТРС в регіонах розрізнені і спрямовані на досягнення індивідуальних цілей, тому для встановлення міцних взаємозв'язків між елементами системи необхідно формування кластера, що створює умови для конкуренції і активної взаємодії учасників.

Перевага кластерного підходу полягає в тому, що він надає високу значимість мікроекономічної складової, а також територіальному та соціальному аспектам економічного розвитку. Крім того, він пропонує ефективні інструменти для стимулювання регіонального розвитку, яке проявляється у збільшенні зайнятості, підвищенні конкурентоспроможності регіональних виробничих систем, зростанні бюджетних доходів та ін. В силу синергетичних ефектів зростає продуктивність праці як у самому кластері, так і в суміжних секторах економіки.

Таким чином, сьогодні, використовуючи свою основну перевагу - геополітичне місце розташування, Україна може зосередитися на розширенні пропускну здатності транспортно-логістичної системи на напрямку «Схід - Захід», інтенсифікації розвитку інноваційних технологій та подальшій інтеграції у світове співтовариство.

УДК 338.47:005.44

### УСИЛЕНИЕ РОЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

*Примачев Н.Т., д.э.н., профессор (ОНМА)*

В условиях глобализации выделяются два блока отраслей. В одном сосредоточены базовое производство, во втором – обслуживающее (сервисное). С позиции основных потребителей к базовым отраслям относятся аграрный сегмент экономики, обеспечивающий потребности в текущих жизненных благах; строительство, нацеленное на достижение нормальных жизненных условий и деятельности сервисных подразделений, и транспорт, способствующий рациональному преодолению всех форм пространственного и временного разрыва в размещении производства, населения, природных ресурсов. Он же содействует последующему формированию производительных сил и созданию новых производственных факторов.

Все остальные виды деятельности человека фактически выполняют сервисные функции, оказывая услуги конечным потребителям –

здравоохранению, образованию, всем видам отдыха. Другие виды производства относятся к обеспечению деятельности и обслуживанию трех базовых подразделений национальной и глобальной экономик. В этом аспекте выделяется машиностроение – сельскохозяйственное, строительное и транспортное. В соответствии с этим формируется энергетическая, сырьевая и конструкторско-комплектующая база.

В экономике безопасности страны лежит четкое структурное соответствие этих трех видов деятельности в конечных результатах функционирования национального хозяйства. Соглашаясь с принципом нормализации состояния, основанным на отражении средних параметров по развитым экономикам, можно стремиться к следующим долям базовых отраслей: аграрный комплекс – 20 – 24%; строительство – 10 – 12%; транспорт – 11%. Отклонения допускаются территориальными и климатическими аспектами развития отдельных стран. При этом роль вида транспорта зависит от территориальной характеристики страны. Главным остается жесткое позиционирование транспортной индустрии в логистических товаропроводящих системах.

Общемировая значимость эффективной работы морской транспортной индустрии обуславливает необходимость координации действия отдельных судоходных предприятий, решений на межгосударственном уровне и формирование единых правил и стандартов. Последнее находится в ведении Международных морских организаций. Тем не менее, сложность согласования в конкурентных условиях рыночной экономики не обеспечивает парето-эффективности в системе мирового судоходства относительно отдельных государств и производственных структур.

В устранении всех национальных торговых ограничений, направленных на защиту отечественного потребителя, заинтересованы те субъекты международных экономических ограничений, которые обладают высокими конкурентными позициями. Они переросли масштабы внутреннего рынка, стремятся к господству на открытых рынках.

Об устойчивости формирования ценности в структуре объектов рынка морской торговли свидетельствует активный процесс приватизации турецких портов на основе временного права управления потенциалом в течение расчетного периода. Кроме того, высокий уровень стоимости объектов свидетельствует и о приоритете данного региона в структуре международной торговли.

Наличие транзитного потенциала в национальной или региональной транспортной системе формирует определенный тип экономической ренты. Именно она становится важнейшим фактором эффективности обслуживания грузопотоков. Всякие виды транзитного сбора

становлять не источником дополнительного денежного потока, как показал опыт Украины и Латвии с уходом грузов на альтернативные маршруты, страны теряют вследствие нарушения принципа экономики масштаба.

Формирование параметров морской транспортной индустрии в соответствии с неравномерностью временного и территориального развития предопределяет проблемы рационального использования ресурсов и сбалансированного наращивания потенциала. Каждая страна решает демографические проблемы в контексте национального развития с учетом территориальных и производственных проблем удовлетворения системы потребностей. Это и формирует, с одной стороны, комплекс и стратегию развития, а с другой предопределяет проблемы занятости и доступности ресурсов.

УДК 656.073.235

### ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПО МІЖНАРОДНИМ ТРАНСПОРТНИМ КОРИДОРІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Продавчук С.М., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Реформування економіки України неможливе без подальшої інтеграції у світове європейське господарство. Важлива роль у цьому процесі належить транспорту, який має сприяти найшвидшому входженню України в загальноєвропейську економічну систему.

Через Україну проходять три з дев'яток «критських» міжнародних транспортних коридорів: №3 Берлін-Київ, №5 Трієст-Львів, №9 Александрополис-Хельсінкі. Через порти Ізмаїл, Рені транспортна система України взаємодіє з транспортним коридором №7 та водним шляхом по Дунаю. Між Україною і Польщею погоджено розвиток МТК Гданськ-Одеса, для організації, головним чином, контейнерних перевезень між портами Балтійського і Чорного морів, по маршруту: Ягодин-Ковель-Здолбунів-Козятин-Жмеринка-Одеса.

Тому одним з головних напрямків транспортної політики ЄС в останні роки став розвиток системи змішаних (мультимодальних, інтермодальних, комбінованих) перевезень вантажів, що передбачає на основі логістичних принципів роботу суцільних транспортних ланцюгів як єдиного перевізного конвеєра.

На даний час виникла потреба в необхідності впровадження у практику прогресивної технології організації функціонування транспортних систем, прийняття науково обґрунтованих рішень та теоретичних розробок, що спрямовані на розв'язання

проблеми підвищення ефективності функціонування транспортних систем і зменшення сумарних логістичних витрат шляхом покращення взаємодії залізничного та автомобільного транспорту.

Для удосконалення технології роботи запропоновано комплекс математичних моделей, що дозволяють виконувати переробку контейнерів за оптимальною технологією, що дасть змогу максимально експлуатаційні скоротити витрати, тим самим підвищив доходність залізниці, та вивільнити кошти на оновлення технічних ресурсів. Розроблена програма на базі пакету прикладних програм Microsoft Office, підпрограми Microsoft Excel, дозволяє оптимізувати маятникові маршрути зі зворотнім порожнім пробігом та значно знизити обсяг розрахунків. Програма дає можливість оптимізувати маршрути розвезення контейнерів по клієнтам, її запровадження такої комп'ютерної програми безпосередньо в практику господарської діяльності дозволить при одних і тих же обсягах перевезень з одного боку підвищить прибутковість залізничного підрозділу та скоротити витрати, пов'язані з внутрішньовиробничими транспортними витратами, а з іншого – знизити споживання енергоресурсів та як наслідок зменшити викиди на навколишнє середовище.

УДК 656.96:338.435

### ТЕРМІНАЛЬНІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ЇХ РОЛЬ В ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ

*Романенко К.М., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

У постійно мінливих умовах при високому рівні конкурентної боротьби, на ринках транспортних послуг чільне місце займає пошук раціональних шляхів транспортного обслуговування, обґрунтування транспортно-технологічних схем доставки вантажів, впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень, удосконалення діючих та розробка перспективних транспортних технологій. У зв'язку із цим значення такого способу транспортування як термінальні перевезення в сучасних мікро- і макрологістичних системах надзвичайно зросло, що визначено, насамперед, інтегруванням у вантажних терміналах великого числа логістичних активностей.

Перевезення вантажів, організоване і здійснюване через термінали, називається термінальним перевезенням. В ролі організаторів термінальних перевезень виступають, як правило, транспортно-експедиційні фірми, що використовують унікальні або спеціалізовані термінали і термінальні комплекси.

Вантажним терміналом називається спеціальний комплекс організаційно взаємозв'язаних

споруд, персоналу і технічних пристроїв, призначених для виконання логістичних операцій, пов'язаних з прийомом, вантаженням-розвантаженням, зберіганням, сортуванням, вантажопереробкою різних партій вантажів, а також комерційно-інформаційним обслуговуванням вантажоодержувачів, перевізників та інших логістичних посередників.

В останні роки логістичні фірми-посередники почали створювати транспортні термінали, тобто з'явилися так звані логістичні термінали, з якими взаємодіють промислові підприємства і транспортні фірми.

Термінальні підприємства є самостійним господарюючим суб'єктом, створеним для надання складських і транспортно-експедиційних послуг з метою задоволення громадських потреб у них. Термінали можна створювати на державній, муніципальній і змішаній формах власності. Спільні термінали утворюють за участі іноземних юридичних осіб. В розвитку термінального господарства зацікавлені закордонні фірми, зокрема, при виконанні транзитних перевезень через територію України і забезпеченні необхідним транспортно-складським устаткуванням.

Основні завдання терміналів полягають у забезпеченні координації транспортного процесу, вантажопереробки і складування на короткий час при передачі вантажів з магістрально-транспортного, автотранспортного, підвозу-розвозу вантажів та інших перевезень. Діяльність терміналів заснована на договірних умовах. Технологічний процес термінального транспортування складається з трьох основних етапів: завезення вантажів на термінал і розвезення їх з терміналу; вантажопереробка на терміналі; лінійне перевезення вантажів між терміналами відправлення і призначення.

При міжнародних перевезеннях на термінали завозять вантажі, котрі потребують виконання митних формальностей, угруповання, збереження. Необхідність виконання тих чи інших операцій визначається видом вантажу, розміром відправки, відстанню перевезень, часом вантажопереробки та ін..

**УДК 658.7:656.2(477)**

### **НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ТЕРМІНАЛЬНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Саяпін О.С., к.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

В умовах глобалізації світової економіки, розвитку мережі міжконтинентальних транспортних

зв'язків значно посилюється інтерес до розбудови міжнародних транспортних коридорів, п'ять стратегічно важливих із яких проходять територією України.

На жаль, основними рисами, що характеризують на сьогоднішній день стану транспортного комплексу країни, залишаються падіння обсягів вантажних перевезень, зношений рухомий склад та об'єкти транспортної інфраструктури, відсутність ефективних технологій організації процесу транспортного обслуговування та низький рівень якості транспортних послуг. Все це призводить до втрати транзитних вантажів і терміново вимагає розвитку як самих шляхів сполучення, так і розбудови транспортно-складських систем, обумовлюючи необхідність ведення транспортного бізнесу згідно з міжнародними стандартами, що передбачають високий рівень сервісу та якості транспортних послуг за рахунок ефективного функціонування термінально-логістичної інфраструктури.

Одним із об'єктів такої термінально-логістичної інфраструктури, які необхідно активно розвивати в межах України, виступає комплекс мультимодальних термінально-логістичних центрів, які б забезпечували якісне надання всього спектру логістичних послуг та виступали сполучною ланкою для організації зв'язку при реалізації багаточисленних вантажних перевезень та розподілі вантажопотоків між об'єктами транспортної інфраструктури різних видів транспорту. Створення таких термінально-логістичних центрів дозволить забезпечити реалізацію в процесі організації транспортування вантажів всього спектру логістичних технологій товароруку та сприятиме формуванню єдиного технологічного й інформаційного простору для комплексного задоволення вимог вантажовідправників.

В організаційному аспекті такого роду термінально-логістичний центр повинен представляти крупний технологічний комплекс з переробки, складування, митного оформлення вантажів, здатний одночасно забезпечувати реалізацію ряду додаткових послуг, пов'язаних з дистрибуцією та наданням факторингових послуг.

Відповідно до цього основними інфраструктурними об'єктами в межах такого термінально-логістичного центру повинні стати:

- контейнерний термінал з окремо відведеними зонами для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та зберігання порожніх контейнерів;
- зона обслуговування автомобільного транспорту, яка повинна бути обладнана зонами парковок, пунктами оформлення документів, станціями технічного обслуговування автомобілів тощо;
- складський комплекс;

- центр митного оформлення вантажів;
- офісний центр, призначений для розміщення транспортних, експедиторських, фінансових та страхових компаній, термінальних, складських і логістичних операторів, кадрових та рекламних агентств.

Таким чином, варто відзначити, що сучасні ринкові умови ведення транспортного бізнесу диктують підвищені вимоги до рівня сервісного обслуговування вантажовласників, створюючи цим передумови для організації єдиної термінально-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити комплексне транспортне обслуговування в одній особі. Саме тому, формування мережі термінально-логістичних центрів в Україні розглядається як стратегічна точка розвитку українських залізниць, яка здатна забезпечити:

- підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування споживачів транспортних послуг за рахунок впровадження сучасних інтегрованих логістичних технологій та розвитку вітчизняної бази логістичного сервісу;

- організацію швидкісного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів;

- поліпшення взаємодії різних видів транспорту та підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту за рахунок логістичної координації його роботи при організації мультимодальних, інтермодальних і контейнерних перевезень;

- створення єдиного інформаційного середовища для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах за рахунок впровадження ефективних інформаційних систем обслуговування, що функціонують на принципах «єдиного вікна»;

- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та забезпечення високого рівня обслуговування транзитних вантажів у відповідності з міжнародними стандартами.

УДК 656.072

### ДОСЛІДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МЕТОДАМИ КЛАСТЕРНОГО АНАЛІЗУ

*Сіваконева Г.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Проведено дослідження стану та розвитку пасажирських залізничних перевезень місцевого та прямого сполучень в Україні. Аналіз наукових вітчизняних та закордонних досліджень підтверджують складність процесу організації

перевезень пасажирів залізничним транспортом. Сучасні методи управління показали, що на сьогодні не існує досконалого підходу до визначення оптимальних параметрів системи доставки пасажирів до пунктів призначення та методу оцінки ефективності перевезень з урахуванням інтересів усіх суб'єктів транспортного ринку. Доведено, що для України на сучасному етапі розвитку для залізничного транспорту доречно розглядати перспективу, коли у ролі туристського оператора виступає сервіс-центр залізниці з метою організації перевезень організованих груп пасажирів, адже він приносить більший дохід у порівнянні, наприклад, зі здачею вагонів в оренду. Але запропонований варіант диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжну галузь господарювання (туризм) вимагає застосування якісно нових концепцій дослідження, наприклад, таких, як кластерний аналіз.

Проведено дослідження показників роботи залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень методами кластерного аналізу. Усі кластерні алгоритми потребують оцінки відстані між кластерами, тому необхідно задати масштаб вимірів. Виходячи з того, що різні показники мають різні типи шкал, вихідні дані необхідно стандартизувати.

На початковому етапі аналізу необхідно визначити чи формують показники кластери. Шляхом ієрархічної кластеризації при методі повного зв'язку (визначає відстань між кластерами як найбільшу відстань будь-якими об'єктами у різних кластерах) та міри близькості, яка визначається евклідовою відстанню, що являє собою геометричну відстань між об'єктами в  $n$ -мірному просторі і розраховується по вихідним, а не стандартизованим даним. Таким чином, показники сервісу обслуговування пасажирів утворили один кластер, кількісні показники пасажирських перевезень – другий. До того ж два отримані кластери утворюють єдиний кластер експлуатаційних показників.

Кластерний аналіз параметрів транспортного обслуговування допоміг виявити основні залежності кількісних та якісних показників та їх вплив на перевезення пасажирів різного обсягу та на різних напрямках.

Встановлено, що українські залізниці треба розглядати і як вид транспорту для безпосередньої доставки організованих груп пасажирів (кластер 1), і як об'єкти туристської інфраструктури цікаві для відвідування (кластер 2).

Таким чином, здійснення перевезень організованих груп пасажирів із туристською складовою може стати конкурентоспроможним проектом у сфері пасажирських перевезень Укрзалізниці. Застосування наведених пропозицій дозволить удосконалити процес організації пасажирських залізничних перевезень відповідно до існуючого попиту на транспортні послуги та підвищити фінансовий стан транспортної галузі.

УДК 338.49

### СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ЕВРО-АЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ

*Соляник Е.В., аспирант (ДНУЖТ им.В.Лазаряна)*

Физические и нефизические препятствия на пути транзитных перевозок по основным транспортным маршрутам евро-азиатского наземного транспорта продолжают мешать развитию сети евро-азиатских транспортных связей. Помимо препятствий природного характера, таких как высокие горные хребты, развитию транспортных перевозок мешают неадекватные или несовместимые элементы транспортной инфраструктуры, узкие места и недостающие звенья инфраструктуры. Нефизические препятствия создаются мерами экономического, политического, административного и регулятивного характера, связанными также с соображениями сохранности и безопасности. По целому ряду препятствий физического и нефизического характера достигнуты международные соглашения и заключены конвенции. Однако не все страны Юго-Восточной Европы, Восточной и Центральной Европы и азиатские страны являются участниками 16 основных правовых документов ЕЭК ООН, надлежащие выполнение которых явилось бы существенным вкладом в обеспечение четкого функционирования системы евро-азиатских транспортных связей.

Неадекватность инфраструктуры и несочетаемость логистических сетей подрывают планы по развитию наземных транспортных осей евро-азиатских транспортных связей. Железные дороги международной сети дорог категории Е как составная часть евро-азиатских транспортных связей могут способствовать развитию международных транспортных перевозок и торговли со всеми странами Восточной Европы, Кавказа и Средней Азии, что поможет их дальнейшей интеграции в европейскую и мировую экономику.

Для нормального функционирования евро-азиатских транспортных коридоров понадобятся значительные инвестиции. Также необходимо провести максимальное возможное согласование стандартов, применяемых на автомобильных и железнодорожных сетях категории Е, со стандартами азиатских партнеров, применяемыми на маршрутах соседних сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог. Для того, чтобы преодолеть упомянутые выше препятствия путем продуктивных инвестиций, требуется процесс планирования на международном уровне.

На конкурентоспособность евро-азиатских наземных транспортных маршрутов, по сравнению с морскими и воздушными перевозками, продолжают

негативно сказываться неэффективные и дорогостоящие процедуры пересечения границ. В некоторых случаях самые экономически выгодные маршруты оказываются недоступными из-за длительных территориальных конфликтов, которые привели к закрытию ключевых транспортных связей. Принятие единых правил, регулирующих железнодорожные перевозки, всеми странами, расположенными вдоль основных евро-азиатских транспортных коридоров, способствовало бы развитию конкурентоспособных межрегиональных транспортных услуг.

Международные перевозки наземным транспортом по евро-азиатским маршрутам особенно уязвимы для угроз в отношении сохранности и безопасности этих перевозок. С учетом озабоченности по поводу безопасности, высказываемой как экспортерами, так и импортерами, и в связи с продолжающимся развитием контейнеризации грузовых перевозок, участвующие в проекте ЕАТС государства желают преодолеть недостатки в существующей производственной цепочке, особенно сконцентрировав усилия на решении проблем в пунктах перегрузки (на границах, на станциях перехода на другую ширину колеи, в портах). Органы власти соответствующих стран должны привлечь к сотрудничеству для решения этих задач и другие заинтересованные стороны, такие как экспедиторы, операторы транспортных средств и представители экспортно-импортного бизнеса.

УДК 334:656.2

### УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

*Федорко И.П., соискатель (УкрГАЗТ)*

Компании становятся субъектами рынка транспортных услуг. В то же время каждая компания стремится к увеличению прибыли при снижении собственных расходов. Опыт показывает, что конкурентные преимущества достигаются практически двумя способами. К ним относятся интенсификация технологии работы и внедрение инновационных технологий. Инновационные технологии, как правило, связаны с новыми формами организации перевозок. Особенно это актуально для операторских компаний, в собственности которых находятся вагоны и контейнеры. Одним из наиболее эффективных способов снижения расходов операторских компаний является организация прямых контейнерных поездов между терминалами, принадлежащими данным компаниям.



Сегодня является целесообразным создание контейнерных терминалов, которые будут способны систематизировать и укрупнять разрозненные контейнерные потоки, а далее распределять их на терминалы назначения посредством организации прямых контейнерных поездов, то есть будут являться накопительно-распределительными центрами. Подобные терминалы должны обладать способностью формирования (расформирования) и обработки контейнерных поездов на своей территории.

Отличительной особенностью контейнерных накопительно-распределительных центров является возможность принимать, формировать и отправлять контейнерные поезда на своей территории.

Исходя из обозначенных функций на контейнерно накопительно-распределительных центрах должны находиться такие устройства:

а) железнодорожные пути для приёма и отправления контейнерных поездов;

б) контейнерные площадки для хранения контейнеров при накоплении до установленной длины контейнерных поездов;

в) склады временного хранения для нахождения контейнеров во время таможенного оформления грузов;

г) железнодорожные пути для подачи вагонов;

д) автомобильные проезды.

Контейнерные накопительно-распределительные центры должны располагаться вблизи сортировочных станций ввиду необходимости сортировки вагонов, следующих для консолидации перевозимых на них контейнеров.

Контейнерный накопительно-распределительный центр (КНРЦ) предлагается рассматривать в таких аспектах:

1) физически и материально КНРЦ – это мультимодальный транспортный узел, который представлен комплексом сооружений и технических устройств для управления грузооборотом;

2) экономически КНРЦ – это совокупность хозяйствующих субъектов, которые осуществляют эффективную организацию грузодвижения;

3) технологически КНРЦ – управленческая система грузодвижения, часть логистического канала.



Рис. 1. Полиаспектное понятие логистического накопительно-распределительного центра

УДК 656.212.5

**УДОСКОНАЛЕННЯ КОНТЕЙНЕРНИХ  
ВАГОНОПОТОКІВ У СКЛАДІ  
МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ**

*Шаповал Г.В. , к.т.н., доцент,  
Шелехань Г.І. , асистент (УкрДАЗТ)*

Загальна тенденція для всіх контейнерних терміналів України на сьогодні – збільшення обсягів перевезень напрямку Дальнього Сходу і Південно-східної Азії як в експорті, так і в імпорті. У структурі українського контейнерного імпорту найбільша частка завжди належала саме Далекосхідній лінії, і в 2013 році вона склала 69% загального обсягу по всіх контейнерних терміналах України.

Потенційний ринок мультимодальних перевезень в Україні орієнтований не лише на генеральні вантажі, що перевозяться у контейнерах, а й на насипні та спеціальні негабаритні вантажі. Це зумовлює необхідність застосування нових типів контейнерів для їх перевезення. У такого способу перевезень є значний недолік – це зазвичай односторонній ринок, і залізничному транспорту для досягнення відповідного рівня конкурентоспроможності потрібно перевозити вантажі в обидві сторони.

Раціональна система управління контейнерними вагонопотоками має передбачати найекономічніший шлях їх проходження по напрямкам, порядок формування поїздів і вагонів з контейнерами, ефективний розподіл витрат на накопичення вантажів і контейнерів між залізницею і відправниками та сортувальної роботи між контейнерними пунктами.

УДК 656.13.022.8:658.7

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ  
УКРАИНЫ**

*Шинкаренко В.Г., д.э.н., профессор (ХНАДУ)*

Международные транспортные коридоры (МТК) – это транспортные артерии и совокупность различных видов транспорта, обеспечивающих значительные перевозки грузов и пассажиров на направлениях их наибольшей концентрации. Транспортные коридоры выполняют роль кровеносной системы в мировых интеграционных процессах. По территории Украины проходят

четыре (3, 5, 7 и 9) из десяти МТК. Коэффициент транзитности составляет 3,11 и является одним из самых высоких в Юго-восточной Европе. При полной загрузке транспортных коридоров Украина может рассчитывать на ежегодное пополнение бюджета на 5-7 миллиардов долларов.

Учитывая актуальность и перспективы создания и развития МТК в 1998 г. Была разработана и принята к исполнению Программа создания и функционирования национальной сети МТК в Украине. Она предусматривала реализацию следующих групп мероприятий: определения грузо- и пассажиропотоков по транспортным коридорам, разработку законодательных и других нормативно-правовых документов развития транспортных коридоров, организацию и технологию работы транспортных систем (оптимизация транспортных процессов), пропуск транспорта в пунктах пропуска на государственной границе, построение транспортных коридоров.

За период прошедший с момента принятия программы получили дальнейшее развитие решения по каждому из ранее перечисленных программных мероприятий создания и функционирования транспортных коридоров в Украине. Наиболее полно решены вопросы законодательного обеспечения функционирования транспортных коридоров, пропуска транспорта в пунктах пропуска на государственной границе. Выполнен большой объём инвестиционных проектов по совершенствованию инфра-структурных объектов.

Под проблемами развития международных автотранспортных коридоров Украины (МАТК) будем понимать различия между существующим и необходимым их состоянием для наиболее полного удовлетворения потребностей общества в перевозках грузов и пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении.

В настоящее время автомобильный транспорт в системе перевозок МТК занимает незначительную часть объёма перевозок. Однако темпы роста его объёма перевозок в международном сообщении опережает темпы роста других видов транспорта. Это объясняется его преимуществами по сравнению с другими видами транспорта. Так, автомобильный транспорт занимает 1-2 место среди других видов международных перевозок по таким логистическим характеристикам: доступность в географическом аспекте - 1 место; скорость доставки, частота отправок, надёжность соблюдения графика доставки - 2 место.

Главной проблемой расширения участия автомобильного транспорта в международных перевозках грузов и пассажиров является обеспечение соответствия состояния автомобильных дорог требованиям функционирования международных транспортных

коридоров. Актуальность этой проблемы связана с тем, что плотность и техническое состояние автомобильных дорог неудовлетворительное. Это ведет к ухудшению состояния безопасности дорожного движения, повышенному износу транспортных средств, снижению скорости их движения. Для решения этой проблемы, прежде всего, необходимо надлежащее финансирование строительства новых автомобильных дорог первой категории, их реконструкции и ремонта на качественно новой, современной технологии.

Второй важнейшей проблемой расширения участия автомобильного транспорта в междугородних перевозках грузов и пассажиров является несоответствие технического уровня подвижного состава европейским и мировым стандартам, предусмотренных в требованиях Правил Европейской Экономической комиссии ООН. Это, прежде всего, относится к требованиям относительно безопасности и экологии подвижного состава. Подвижной состав автомобильного транспорта также должен удовлетворять требованиям снижения энергопотребления, себестоимости и стоимости транспортных услуг. Решение этой проблемы также лежит в сфере финансов. Однако, ее решение лежит в сфере возможностей юридических и физических лиц – будущих владельцев транспорта.

Третья проблема связана с охраной окружающей среды. Загрязнение атмосферы выбросами углекислого газа из двигателей внутреннего сгорания автомобилей оказывает негативное воздействие, как на здоровье людей, так и на состояние природных экосистем. Выпадение из атмосферы соединений серы и азота и их поступление в экосистемы приводит к закислению почв и, следовательно, к ухудшению их плодородия. В связи с этим проблема экологической безопасности международных транспортных коридоров является важнейшей. Она должна решаться как на стадии проектирования транспортных коридоров, так и на стадиях строительства и эксплуатации.

К менее значимым проблемам развития международных автотранспортных коридоров следует отнести: трудности открытия и развития бизнеса, недостаточность кредитных ресурсов, несовершенство логистики, необходимость существенных инвестиций в развитие материально-технической базы, недостаточное обновление основных фондов, несовершенство их технического уровня перспективным требованиям, совершенствование порядка оформления и выдачи разрешений по территории иностранных государств коридоров, стратегическое развитие инфраструктуры, внедрение прогрессивных транспортных технологий и т. п.

УДК 338.242: 656.07

### ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА СОЗДАНИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

*Якименко Н.В., д.э.н., доцент (УкрГАЖТ)*

Логистические предприятия в последние годы все чаще оказываются в центре внимания экономического сообщества. Общий оборот европейского рынка логистических услуг составляет более 600 млрд. евро. Примерно 30% логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям. Спрос на услуги логистических операторов формируют промышленность и торговля, которые расходуют на контрактную логистику в Европе 120-140 млрд. евро ежегодно. При этом к 2020 году эксперты компании McKinsey предсказывают четырехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет за собой многократное увеличение спроса на логистические услуги.

Логистическая составляющая в стоимости производимого товара в Украине достигает 30-35%. С одной стороны, это свидетельствует об огромном спросе на логистические услуги в нашей стране, с другой – на очень логистически емкое производство. Для сравнения, логистические затраты в США по самым максимальным оценкам не превышают 10% ВВП, в Японии объем затрат на логистику составляет 11-12% ВВП, в Европе - 9-11%, в Индии - 20%, в Таиланде-19%, в Сингапуре-8-10%.

Сегодня транспортная и складская логистика являются приоритетным направлением государственной экономической политики многих стран. Рассмотрение практики западноевропейских стран отчетливо показывает, что в сфере управления логистикой за рубежом преобладают две основные модели: авторитарная (при которой государство напрямую вмешивается даже в узкоспециальные вопросы (Финляндия)) и демократическая (при которой государство лишь определяет ориентиры развития (Германия)). Для более диверсифицированной экономики Германии логистика служит и самостоятельной отраслью, и средством, обеспечивающим эффективное функционирование других сфер. Доля логистики в успехе народного хозяйства меньше, чем в Финляндии, и государство (Германия), соответственно, не так глубоко регулирует рынок. В любом случае, предусматривается четкое взаимодействие и сотрудничество государственного и частного секторов в этой, одной из главных, отрасли экономики.

Сегодня в Украине нет стратегической программы и государственной системы

регулювання отрасли. Государство почти не участвует ни в планировании отрасли, ни в развитии инфраструктуры, ни в строительстве логистических объектов общегосударственного значения, терминалов, мультимодальных центров и т.д. Исходя из этого уже в ближайшее время необходимо создать единый государственный орган, способный координировать, направлять и развивать логистическую отрасль. Должна быть создана программа соразмерного развития железнодорожного, автомобильного, речного, морского и авиационного транспорта. Также в будущем необходимо разработать государственную программу стратегического развития транспортно-логистической отрасли, включая схему размещения по Украине мультимодальных центров, хабов, крупных логистических центров. Создание законодательной базы, которая бы, прежде всего, регулировала комплекс вопросов логистической отрасли, открыло бы доступ транзитных грузов, стимулировала инвестиции.

Государство должно поддерживать создание и стимулирование развития логистических систем. При этом к основным задачам государственных структур следует отнести:

а) разработку и реализацию научно-технической политики развития процессов товародвижения и товаропроводящей сети на принципах логистики;

в) координацию деятельности субъектов товарных рынков по организации и осуществлению товародвижения.

Для решения этих задач в региональных органах исполнительной власти должны развиваться следующие основные функции:

- в план социально-экономического развития региона необходимо включить план и прогноз развития товаропроводящей сети, имеющей приоритетное значение для развития хозяйственных связей регионов страны между собой и со странами ближнего и дальнего зарубежья;

- формирование информационных систем обеспечения процессов товародвижения и функционирования товаропроводящей сети;

- разработка предложений по инвестиционной политике в области развития логистической инфраструктуры;

- разработка рекомендаций по экономически рациональным схемам перевозок в межрегиональных сообщениях и в отдельных регионах страны;

- разработка совместно с заинтересованными отраслевыми органами управления мероприятий по обеспечению скоординированности в деятельности складских предприятий посреднических структур, транспортных терминалов и производственных складов;

- подготовка предложений и практических рекомендаций по развитию в системе управления и

субъектах товарного рынка региона структур по организации и координации процессов товародвижения (логистических структур).

Организация перевозочного процесса должна базироваться на организационно-техническом и технологическом взаимодействии разных видов транспорта, широком развитии интермодальных и комбинированных перевозок грузов, основанных на логистических принципах. С этой целью во всех крупных транспортных узлах и центрах грузообразования потребуется создать логистические транспортно-распределительные центры и терминальные комплексы, включающие крытые склады и площадки с соответствующим техническим оборудованием, перегрузочную технику, диспетчерские и информационные системы управления транспортными потоками, включая сбор и оформление заказов от клиентуры, оповещение о прибытии и отправке грузов, информацию о местонахождении грузов и транспортных средств, введение единого документооборота, заказы на подвижные средства транспорта, организацию расчетов, страхование грузов и технических средств.

Создаваемые в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно-аналитические центры будут подключаться к логистическим центрам более высокого иерархического уровня - региональным, межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем различного иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по украинской части международных транспортных коридоров и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение наряду с развитием транспортных коммуникаций, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трасс МТК мультимодальных терминальных комплексов и логистических транспортно-распределительных центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Создание сети логистических грузоперерабатывающих центров на территории Украины и формирование на их основе региональных логистических транспортно-распределительных систем должно являться составной частью **межгосударственной (региональной) транспортной политики** и играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы грузо- и товародвижения.



Секція

«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»  
ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 565.615.003

**ОСНОВНЫЕ ФОРМЫ  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО  
ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ  
ОТРАСЛИ**

*Белоус Е.В., к.э.н., доцент (ОНМУ)*

В транспортной отрасли Украины существует устойчивая тенденция недостаточности финансирования, которое необходимо для ее развития. При этом спрос на транспортные услуги постоянно опережает предложение. Проблему развития транспортной отрасли в Украине на современном этапе можно разделить на два существенных вопроса:

1. Где взять денежные средства для развития транспортной отрасли?
2. Как эффективно использовать полученные денежные средства?

Решение этих вопросов лежит в плоскости эффективного взаимодействия бизнес-структур с государством.

Проведя анализ мировой практики участия частного капитала в транспортной отрасли на основе данных Мирового банка, можно выделить следующие основные формы взаимодействия бизнес-структур с государством в рамках транспортной отрасли.

1. Контракты на управление и арендные договоры (Management and lease contracts).

Контракт на управление: бизнес-структура получает в управление объект государственной собственности на определенный период времени. Инвестиции осуществляет государство. Государство оплачивает услуги частного партнера и несет операционные риски.

В арендном договоре бизнес-структура получает на условиях аренды объект государственной собственности на определенный период времени. Инвестиции осуществляет государство. Государство получает арендную плату с арендатора, а операционный риск ложится на бизнес-структуру.

2. Концессия (Concession). Государство предоставляет бизнес-структуре право владения и пользования существующим объектом государственной собственности за плату с условием возврата. Государственному сектору принадлежит право собственности на объект, частный сектор сохраняет за собой права на его расширение и все усовершенствования, проведенные в установленный концессионным

соглашением период. Бизнес-структура несет операционные и инвестиционные риски. Опыт зарубежных стран показывает экономию государственных средств на 10-20% при передаче объектов транспортной инфраструктуры в концессию частным бизнес-структурам.

3. Проекты, предполагающие новое строительство (Green field projects) или проекты «с нуля». Бизнес-структура строит и эксплуатирует новые производственные мощности в течение срока, указанного в контракте.

4. Частичная приватизация активов (Divestiture) или создание совместных предприятий. Частная компания приобретает часть пакета акций предприятия, находящегося в государственной собственности. Управление предприятием может переходить к частной компании либо оставаться за государством. Существенной особенностью совместных предприятий является то, что государство постоянно участвует в текущей производственной, административно-хозяйственной и инвестиционной деятельности транспортной компании. Самостоятельность и свобода в принятии решений для бизнес-структур здесь гораздо уже, чем в концессиях.

УДК 658.5.012.1

**ОСНОВНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ  
КАДРАМИ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В умовах реорганізації залізничної галузі та введення комплексних бригад, управління кадрами на залізницях країни повинно здійснюватися певними цілеспрямованими діями і передбачати певні етапи та удосконалені функції. По-перше, це визначення цілей і основних напрямків роботи з кадрами, а також постійне удосконалювання системи кадрової роботи на виробництві, у відповідності з напрямком діяльності. По-друге, необхідно визначення засобів, форм і методів здійснення поставлених цілей та організація роботи з виконання прийнятих рішень. В третє, координація і контроль виконання намічених заходів щодо управління залізничною галуззю.

Основні аспектами управління кадрами залізниць є сукупність цілей, напрямків, форм і методів управління кадрами, що складається в



єдиною системою кадрової роботи, основними підсистемами якої є підсистема аналізу, планування і прогнозу кадрів залізниці. Завданнями даної підсистеми є формування об'єктів і структур управління залізниць, розрахунок потреби в кадрах необхідних професій, спеціальностей і кваліфікації. Основним рішенням цих завдань є вирішення питання щодо визначення необхідного контингенту, тобто які працівники потрібні у цей час та в якій кількості. Також необхідно розвинути та врахувати підсистему добору, розстановки, оцінки і безперервного навчання кадрів, тобто підвищення кваліфікації.

Дана система повинна якісно забезпечувати необхідними кадрами об'єкти і структури управління, а також організовувати ефективне стимулювання їхньої діяльності. Рішення завдань, що стоять перед даною підсистемою, передбачає здійснення комплексу заходів для створення високопродуктивних і стійких виробничих колективів українських залізниць, тобто дана підсистема створюється для досягнення більш раціонального використання кадрів на залізничному виробництві.

Методи управління кадрами підрозділяються на три основні групи, які необхідно удосконалювати та робити більш гнучкими, стосовно конкретного підрозділу залізниці, це економічні, організаційно-розпорядчі та соціально-психологічні. До економічних методів відносяться прогнозування і планування кадрової роботи, розрахунок балансу робочих місць і трудових ресурсів, визначення основної і додаткової потреби в кадрах, джерел її забезпечення та ін. У наш час на залізницях необхідно підтримувати конкурентоспроможність робочих місць, сприяти залученню молодих перспективних спеціалістів маючих робочі професії.

Організаційно-розпорядчі методи передбачають застосування різних способів впливу на працівників і ґрунтуються на використанні встановлених організаційних зв'язків, правових положень і норм (наприклад, на правилах внутрішнього трудового розпорядку, положення про порядок проведення атестації або вивільнення працівників, інструкціях про порядок ведення обліку і зберігання трудових книжок робітників і службовців та ін.). При існуючій адміністративно-розпорядчій системі на залізницях України існують жорсткі правила, розпорядження та нормативи, за якими необхідно виконувати поставлені завдання. Однак, існуючу систему необхідно удосконалювати, робити більш гнучкою, в залежності від ситуації яка склалась на підприємстві, що надасть можливість керівникам залізничних підрозділів своєчасно приймати зважені рішення, а не чекати дозволу з «верху».

Соціально-психологічні методи

управління кадрами представляють собою конкретні прийоми і способи впливу на процес формування та розвитку трудового колективу і окремих працівників, у зв'язку з чим вони поділяються на соціальні та психологічні. Перші покликані впливати на весь колектив (соціальне планування, створення оптимального психологічного клімату, вивчення громадської думки та ін), а другі - на окремих працівників. На розвиток та виконання даного методу в Україні в загалі приділяють мале значення, хоча фактори які відповідають за ці способи для людей мають чи мале значення. Тому при удосконаленні даного методу та з метою уникнення плінності кадрів на залізничних підприємствах, необхідно приділити найбільшу увагу даному методу. Необхідне впровадження різних соціологічних і психологічних процедур у практику кадрової роботи залізничної галузі. Підбір молодих спеціалістів потребує рішення питань, пов'язаних із вихованням кадрів, зацікавленістю, наставництвом та впливом на можливість більш плавного вливатися до основного складу робітників.

Складність і багатогранність управління кадрами припускає багатоаспектний підхід до цієї важливої проблеми. Тому вирішення даних основних аспектів управління кадрами мають тривалу перспективу лінійного вдосконалення кадрів, генеральний напрямок у кадровій роботі, що визначається сукупністю найбільш важливих, принципових положень і установок, виражених у стратегічних рішеннях.

УДК 65.018:656.07

### **ФОРМИРОВАНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

*Громова Е.В., к.э.н., доцент,  
Найденева М.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Железные дороги Украины находятся сегодня на пороге нового этапа развития. Содержанием этого этапа должна стать непрерывная комплексная оптимизация бизнес-процессов, совершенствование структуры и принципов управления, укрепление корпоративной культуры. В условиях возрастающей конкуренции важно не потерять перспективные рынки, использовать все свои резервы для поддержания и усиления конкурентоспособности в долгосрочном периоде. Как показывает мировой опыт, эта задача может быть решена только путем системного подхода к оптимизации всех аспектов и функциональных

направлений діяльності на основі методології управління якістю як інтегруючої платформи.

Базовим документом формування функціональної стратегії управління якістю повинна стати нова стратегічна програма розвитку залізничних доріг України. Функціональну стратегію при цьому необхідно розглядати як один з головних інструментів управління ефективним розвитком залізничного транспорту країни.

Цілью розробки подібної стратегії є формування принципів і напрямків досягнення цільового стану в області якості послуг і внутрішніх процесів залізничного транспорту, а також оцінка напрямків удосконалення системи управління якістю в перспективі.

Аналіз зовнішнього середовища показує, що стійкому розвитку залізничного транспорту в перспективі будуть загрозувати ряд негативних тенденцій: посилююча конкуренція на ринку транспортних послуг і на міжнародних транспортних ринках з урахуванням розвитку альтернативних міжнародних транспортних коридорів; зниження рентабельності; зростання конкуренції на регіональних ринках праці; зростання цін на придбані залізничними доріжниками ресурси; висока динамічність змін товаропотоків.

Ризики «Українізації» в перспективі не вичерпуються впливом зовнішніх факторів. Основними недоліками існуючої системи управління, негативно відбиваються на якості роботи, є: невідповідність механізму прийняття управлінських рішень; відсутність чіткого розмежування повноважень і відповідальності при взаємодії підрозділів; фрагментарність діяльності по управлінню якістю; відсутність єдиних методичних підходів до діагностики стану якості і системи формалізованих показників якості послуг залізничного транспорту; використання застарілих і невідповідних сучасним вимогам технічних засобів і регламентів технічної оснащеності; невідповідність існуючої системи маркетингу; відсутність системи управління зовнішніми і внутрішніми ризиками «Українізації»; неефективне управління інформаційними потоками і використанням інформації; невідповідність і непрозорість існуючої системи мотивації працівників.

Для вирішення вказаної сукупності проблем необхідно системний підхід до оптимізації інструментів управління і функціональних напрямків діяльності «Українізації» на основі реалізації стратегії управління

якістю і використання корпоративної системи управління якістю як інтегруючої платформи змін.

УДК 658.6:656.2

### ПРОВЕДЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО АНАЛІЗУ СЕРЕДОВИЩА В РАМКАХ РОЗРОБЛЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ

*Дергоусова А.О., к.е.н., доцент,  
Сиволовська О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сучасне ринкове середовище характеризується змінюваністю економічних параметрів, нестабільністю, тому в таких умовах головною проблемою стає здатність транспортного підприємства пристосовуватися до змін у середовищі, тобто трансформуватися (розвиватися) у відповідності з цими змінами. Тільки розвиваючись, підприємство може досягати основної мети своєї діяльності – отримувати прибуток, зберігаючи конкурентоспроможність.

Щоб бути конкурентоспроможним підприємством, необхідно мати відповідну стратегію. Стратегія виступає в якості інструменту вироблення та реалізації цілей і задач виробничого, науково-технічного, економічного, організаційного та соціального характеру, як фактор, що регулює діяльність організації, а також як засіб зв'язку підприємства із зовнішнім середовищем. Для постійного зростання підприємство повинно розробляти відповідні стратегії розвитку.

Транспортні підприємства для розроблення ефективної стратегії обов'язково повинні проводити постійний моніторинг макрота і мікросередовища, відстежувати всі тенденції зростання або занепаду їх ринку. Грамотне стратегічне дослідження сприяє успіху транспортного підприємства.

Макросередовище частіше за все аналізується за допомогою PEST-аналізу, мікросередовище – за допомогою SWOT-аналізу. Ціллю аналізу галузі є визначення її привабливості та привабливості окремих товарних ринків або ринків послуг.

В процесі проведення PEST-аналізу аналізуються чотири основні групи факторів: політика, економіка, суспільство та технологія. Стратегічний аналіз кожного з елементів повинен бути системним тому, що вони тісно взаємопов'язані між собою.

Найважливіші для розвитку транспортного підприємства чинники аналізуються за допомогою SWOT-аналізу. Тобто відстежуються погрози та

можливості організації, які обумовлені чинниками зовнішнього середовища, та сильні і слабкі сторони внутрішнього середовища. При проведенні SWOT-аналізу обов'язково необхідно дотримуватися послідовності етапів, тобто спочатку аналізуються можливості і погрози: аналіз сильних та слабких сторін організації треба ув'язувати з відповідними результатами, які були виявлені та зафіксовані на першому етапі.

Проведення стратегічного аналізу дозволяє розробити ефективну стратегію розвитку організації/галузі, яка забезпечить зростання прибутку через залучення більшої кількості споживачів та зниження загальних витрат.

УДК 338.46:656.2

### МАРКЕТИНГОВІ СТРАТЕГІЇ ПРОСУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Зорін А.В., асистент,  
Мкртицьян О.М., асистент (УкрДАЗТ)*

Вивчення маркетингових аспектів просування транспортних послуг на ринку залізничних перевезень має величезне теоретичне і прикладне значення, що передбачає постійне звернення до них з боку багатьох вчених і практиків.

Відносно велика територія, займана українською державою, визначила унікальність транспортної системи, що характеризується розвинутою транспортною мережею. Однак, незважаючи на це, сучасний стан транспортної системи характеризується низьким технічним рівнем виробничої бази більшості підприємств, зносом переважної більшості транспортних засобів, що призводить до зниження безпеки їх роботи, нерозвиненістю конкуренції на ринку транспортних послуг, а також відсутністю інвестицій. Існуючі проблеми в транспортній сфері відбиваються на економічному розвитку країни в цілому, знижуючи рівень її конкурентоспроможності.

В умовах трансформації економіки України, переходу на інноваційний шлях розвитку транспортна система України потребує вдосконалення не тільки щодо раціоналізації розміщення, підвищенні її якісного рівня: оновленні матеріально-технічної бази, поліпшення організаційно-управлінської системи, використанні новітніх досягнень науково-технічного прогресу, але і розвитку маркетингових технологій у просуванні транспортних послуг. Основою функціонування і розвитку ринку транспортних послуг повинна стати конкуренція

незалежних транспортних структур, організацій транспортної інфраструктури. У цьому зв'язку, особливу увагу необхідно приділити розробці комплексної маркетингової стратегії просування транспортних послуг, в тому числі на ринку залізничних перевезень в силу їх затребуваності і стратегічної значущості.

Проблема розробки стратегії просування транспортних послуг стає досить актуальною, що дозволяє по-новому поглянути на роль маркетингу в розвитку транспортної системи. Впровадження маркетингової стратегії просування дозволить поліпшити якість транспортних послуг, розширити маркетинговий інструментарій позиціонування транспортних компаній, підвищити рівень сервісного обслуговування, а також конкурентоспроможність країни в цілому, що, в кінцевому підсумку, сприятиме залученню додаткових інвестицій для технічної модернізації транспортної системи та розвитку транспортної інфраструктури.

Для виявлення специфіки маркетингу транспортних послуг та вироблення методичних і практичних рекомендацій з розробки стратегії їх просування на ринку залізничних перевезень необхідно розширити традиційний комплекс маркетингу для транспортної сфери з урахуванням специфіки ринку транспортних послуг; виявити сукупність факторів, що впливають на просування транспортної послуги, з урахуванням пріоритетності залежно від обраного споживчого сегмента; виділити основні інструменти просування транспортних послуг на ринку залізничних перевезень; розробити комплексну маркетингову стратегію просування транспортних послуг на ринку залізничних перевезень; запропонувати на підставі оцінки ступеня самоорганізації на ринку перевезень основні напрямки просування транспортних послуг.

УДК 339.138:656.2

### ЗАСТОСУВАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ КОНЦЕПЦІЙ УПРАВЛІННЯ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,  
Антонова О.І., асистент (УкрДАЗТ)*

Необхідність використання маркетингових методів управління на залізничному підприємстві, яке здійснює перевезення, обумовлена тим, що транспорт є безпосереднім і важливим учасником товароруку. Від того, наскільки успішно функціонує транспорт, залежить ефективність роботи усіх інших його ланок. Інструментом забезпечення ефективної роботи транспорту та ланцюжку створення споживчої цінності загалом

виступає маркетинг. Маркетинг – мистецтво запропонувати ринку товар (послугу), що користується попитом, призначити взаємовигідну ціну, визначити канали збуту й організувати їх просування на ринок (рекламу, стимулювання збуту, PR). Маркетинг як концепція системного управління транспортним підприємством передбачає досягнення кінцевої мети організації шляхом максимального задоволення потреб споживачів, активного впливу на середовище функціонування організації та пристосування до неконтрольованих зовнішніх умов. Головним у маркетингу є двоєдиний та взаємодоповнюючий підхід. З одного боку – це всебічне вивчення ринку, попиту, смаків і потреб; з іншого – це стратегія впливу на ринок та існуючий попит, на формування потреб та бажань покупців.

Суть маркетингу у сфері транспортних послуг має свої особливості та специфіку. На ринку транспортних послуг, який обумовлює швидкість обміну та розподілу продукції інших галузей, необхідно орієнтуватися на природу та сутність послуг, виявляти специфічні потреби клієнтів.

Головне призначення маркетингу на транспортному підприємстві полягає в тому, щоб:

- активно впливати на формування попиту на транспортні послуги;
- допомагати залізницям максимально просуватися до постійних змін умов роботи на транспортному ринку шляхом задоволення потреб клієнтів кращим, ніж у конкурентів, способом;
- запроваджувати сучасну систему планування, яка базується на вивченні потреб покупців;
- формування поточної моделі маркетингу транспортних послуг у вигляді схеми товарно-грошових відносин споживачів галузі;
- формування комплексної маркетингової прогнозованої моделі (моделі попиту на залізничні перевезення в різних сегментах економіки);
- встановлення (необов'язково затвердження) цін на продукцію силами служби маркетингу;
- розробка рекомендацій за обсягами виробництва, на підставі прогнозу по збуту;
- забезпечувати високу конкурентоспроможність перевезень.

Для успішної реалізації цих показників необхідно налагоджувати роботу служб маркетингу. Реформування галузі вимагає розвитку маркетингу на залізничному транспорті не тільки щодо вдосконалення методів, технології роботи на транспортному ринку, але і для розробки практичних інструментів (інформаційно-аналітичних, експертних систем). У зв'язку з цим актуальними стають інформаційні та дослідницькі завдання маркетингу, до розробки яких необхідно залучати вчених транспортних вузів України,

висококваліфікованих практиків-залізничників, студентів.

УДК 338.46:656

### РОЛЬ МАРКЕТИНГА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

*Зорина Е.И., д.э.н., профессор,  
Гончаренко Д.С., аспирант (УкрГАЗТ)*

В современных условиях рыночных отношений конкуренция в сфере транспортных услуг является достаточно жесткой. Для достижения сильной позиции по отношению к конкурентам, предприятию транспорта необходимо использовать инструменты маркетинга.

Целями управления маркетингом на транспорте являются формирование платежеспособного спроса на транспортные услуги и другую продукцию транспортных предприятий и обеспечение их стабильного финансово-экономического положения.

По мнению Нагапетьянца Н.А., маркетинг на предприятиях транспорта, прежде всего, выполняет сбытовую функцию, направленную на продвижение услуг от продавца к потребителю. В таком случае, роль маркетинга недооценивается, так как маркетинг можно рассматривать как процесс организации и управления всей деятельностью предприятия.

Задачами транспортного маркетинга на предприятии являются:

- изучение рынка транспортных услуг, определение основных конкурентов, анализ потребительского спроса;
- планирование и прогнозирование перевозок грузов и пассажиров, и дополнительных транспортных услуг;
- формирование ценовой политики, путем разработки гибкой тарифной сетки на услуги предприятия, обеспечивающей прибыльную деятельность и привлечение постоянных клиентов;
- организация рекламных мероприятий и стимулирование спроса, формирование лояльности у клиентов;
- контроль над выполнением плана перевозок и над качеством оказываемых услуг, работа с "проблемными" клиентами;
- своевременное корректирование тактических планов и формирование стратегических планов развития предприятия транспорта.

Комплексное изучение рынка транспортных услуг включает в себя исследование

оптимальных вариантов доставки грузов, действия транспортных предприятий как внутри страны, так и вне ее. Поэтому оптимальное планирование материальных потоков и рационализация перевозок — одни из важнейших направлений оптимизации сферы обращения и задач маркетинговой деятельности. Оптимизация материальных потоков — это важное направление по выявлению и устранению излишних перемещений продукции, которое должно быть выгодно всем.

Инструменты маркетинга на железнодорожном транспорте используются в наше время в основном в сфере пассажирских перевозок, но их роль явно недооценивается для грузовых. Принципы маркетинга могут найти широкое применение при формировании материальных потоков и планировании перевозок грузов, и прежде всего при формировании объективного потребительского спроса на перевозки. В условиях реального снижения объемов железнодорожных перевозок грузов необходимо развивать транспортные услуги, нетрадиционные формы хозяйственной деятельности для получения дополнительной прибыли. Особое внимание следует уделить повышению качества транспортного обслуживания населения за счет внедрения новых технологий. Важно, чтобы дополнительная прибыль была получена не за счет увеличения цен, а за счет расширения сферы дополнительных услуг и повышения качества обслуживания.

УДК 338.5:656.611.2

### ОБМЕЖЕННЯ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ В ПОРТОВІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ

*Кібік О.М., д.е.н., професор (НУ «ОЮА»)*

Розвиток системи антикризового управління є особливо актуальним для сучасного етапу реформування підприємств портової діяльності України. Українські підприємства портової діяльності відрізняє високий ступінь зносу основних виробничих фондів. З позицій стратегічного менеджменту кризовий стан ряду портових підприємств обумовлений недосконалістю їх бізнес-концепцій щодо створення реальної довгострокової конкурентної переваги. З позицій фінансового менеджменту кризовий стан суб'єкта господарювання обумовлюється його нездатністю здійснювати фінансове забезпечення поточної виробничої діяльності, зменшенням його ринкової вартості, підвищенням ризику неплатоспроможності, що є

характерним для ряду українських портових підприємств. Далеко не всі портові підприємства мають ефективну систему менеджменту. Зазначені суб'єкти господарювання намагаються сформувати і реалізувати маркетингові стратегію та тактику, які відповідають сучасним умовам функціонування портових ринків. Таким чином, на портових підприємствах України різні показники віддзеркалюють кризовий стан.

Система антикризового управління має враховувати рухливість зовнішнього та внутрішнього середовища портового підприємства, високу швидкість змін його окремих параметрів та інтенсивність їхнього впливу на стан підприємства, тривалість циклу управління, тобто час від прийняття рішення до отримання його результату. Відповідно істотним обмеженням антикризового процесу є часові обмеження, тобто час для реалізації портових реформ є вкрай обмеженим. Антикризове управління має бути організоване таким чином, аби протягом реалізації антикризової програми не повинно відбуватися катастрофічного погіршення стану підприємства портової діяльності.

Серед чинників, що обумовлюють особливості сучасного етапу розвитку підприємств портової діяльності, основними є такі: недосконалість антикризової концепції функціонування портового комплексу та законодавчої бази державного антикризового управління в зазначеній сфері; підвищення інтенсивності конкуренції на ринках портових робіт та послуг; різноманітність форм власності; складність організаційних структур управління; знаходження більшості підприємств на двох останніх етапах життєвого циклу, якими є «зрілість» і «занепад»; недосконалість системи методів непрямого державного регулювання підприємств, що перебувають у приватній власності, тощо.

Ресурсні обмеження визначають можливості та результативність антикризового управління підприємством. Для адаптації ресурсів до змін зовнішнього середовища необхідно удосконалити засади маркетингу, операційного та фінансового менеджменту, менеджменту персоналу.

Таким чином, антикризове управління в сфері портової діяльності повинно здійснюватися на засадах раціонального підходу, який враховує інтереси підприємства в цілому, інституціонального підходу, що орієнтований на врахування інтересів окремих структурних одиниць підприємства, та з врахуванням політичних чинників.

УДК 65.018:656.13

### ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПОЛОЖЕННЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ НА ОСНОВІ ЯКОСТІ

*Криворучко О.Н., д.е.н., професор (ХНАДУ)*

Впровадження і використання нових методів управління, процесно-орієнтованих систем управління (СУ) і систем управління якістю (СУЯ) здійснюється у вигляді окремих самостійних проєктів. Відсутнє взаємоув'язування бізнес-процесів підприємства і процесів СУЯ; кількісні показники бізнес-процесів не інтегровані в СУЯ. Вирішення цих проблем можливе завдяки гармонізації СУ підприємством на основі управління якістю.

Питанням гармонізації та інтеграції СУЯ в загальну СУ підприємством останнім часом присвячується значна кількість досліджень. При цьому підходи авторів найчастіше лежать у різних площинах. Одні автори аргументують розгляд СУЯ як основи створення СУ підприємством через розширення сфери поняття "якість" на всі аспекти діяльності. Інші фахівці, пропагандуючи ідею трансформації СУЯ у загальну СУ підприємством, застосовують положення міжнародних стандартів, що стосуються моніторингу й вимірів. Але, слід відмітити, що інтеграція, гармонізація, вбудованість СУЯ в загальну СУ підприємством, в основному базується на вимірі відповідних показників. При цьому організаційні питання залишаються поза увагою дослідників, а саме яким чином повинна бути організована СУ підприємством, як сформувати і узгодити перелік цілей функціонування підприємства тощо.

Гармонізація СУ підприємством на основі управління якістю означає його проникнення в усі підсистеми, включення в їх формування і функціонування як необхідної підсистеми. Послідовність дій з розробки гармонізованої СУ підприємством на основі управління якістю починається зі стратегічного менеджменту як процесу прийняття і здійснення стратегічних рішень, центральною ланкою якого є стратегічний вибір, заснований на зіставленні власного ресурсного потенціалу із можливостями і загрозами зовнішнього середовища.

Перший етап передбачає визначення зацікавлених сторін в діяльності підприємства та їх вимог. На другому етапі розробляють або ідентифікують процеси формування якості (з точки зору задоволення вимог зацікавлених сторін) – визначають усі процеси діяльності підприємства, в ході яких виконуються вимоги зацікавлених сторін. Відповідно до одержаної мережі процесів формується структура, функції, цілі, методи

менеджменту якості (третій етап). На четвертому етапі необхідно перевірити чи реалізується процесний підхід в усіх сферах діяльності: маркетинговій, виробничій, фінансово-економічній, соціальній та ін. Перевірити чи представляється ця діяльність як набір процесів, з яких можна побудувати певну конструкцію, що буде відповідати встановленим вимогам; призначені керівники процесів; визначена технологія, система показників процесів; виконується управління процесами – діяльність власника процесу, пов'язана з аналізом даних про хід його протікання і прийняття управлінських рішень.

Якщо процесний підхід в діяльності і управлінні підприємством має місце, виконується перевірка щодо задоволення усіх вимог зацікавлених сторін (сьомий етап). У протилежному випадку необхідно сформувати і розподілити бізнес-процеси підприємства (п'ятий етап). Результатом перерозподілу і удосконалення структури бізнес-процесів є перегляд системи менеджменту якості (шостий етап). Далі виконується управління бізнес-процесами (сьомий етап). При цьому передбачається, що управління якістю є постійною складовою управління бізнес-процесами підприємства.

УДК 658.7:656.07

### УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ СИСТЕМОЮ МАТЕРІАЛЬНО- ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Кузьменко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Характерною ознакою сучасної економіки є високий рівень конкуренції. Важливу роль у формуванні конкурентних переваг відіграє матеріально-технічне забезпечення підприємства. Воно виконує велику роль в підвищенні ефективності виробництва та виступає в якості опосередкованого зв'язку між виробництвом та виробничим споживанням продукції виробничо-технічного призначення. Забезпечуючи міжгалузеві зв'язки по поставках продукції, структури матеріально-технічного забезпечення сприяють скороченню часу виробництва, підвищенню його ефективності та якості продукції за рахунок ритмічного, своєчасного забезпечення підприємств, економічними партіями різних видів сировини, матеріалів, комплектуючих напівфабрикатів та обладнання. Так, на основі вивчення потреби в продукції виробничо-технічного призначення, для забезпечення



конкурентоспроможності підприємства важливим є ефективне управління його організаційною системою.

Використання логістичного управління значною мірою впливає на ефективність діяльності суб'єктів господарювання, а отже, й на їх конкурентоспроможність. Логістичне управління як комплекс управлінських дій, спрямованих на реалізацію цілей і завдань логістичної системи, базується на поєднанні планування та контролю операцій з організації процесів, управлінні операціями, управлінні запасами. Впровадження організаційно-управлінських механізмів координації дій спеціалістів різноманітних служб, які управляють матеріальним потоком зводиться до побудови логістичної системи. При цьому до завдань логістичної системи відносять: розташування, транспортування, спеціальні функції, вантажопереробка, склади, збільшення вантажних одиниць, пакування вантажів, управління, інформаційні функції. На кожен елемент логістичної системи впливають різні фактори, які необхідно враховувати при її розробці.

Безпосередньо на залізничному транспорті, створення логістичної системи залежить від: задоволення зростаючих потреб споживачів щодо більш якісного та доступного процесу перевезення; зміцненні конкурентних переваг в умовах збільшення конкуренції на ринку транспортних послуг; знаходження точок перетинання спільних інтересів транспорту, промисловості, інвесторів та підприємств, які належать до таких видів діяльності, як страхування, фінанси, торгівля, перевезення, зберігання та ін.

Основними завданнями логістичної системи на залізничному транспорті є: створення сучасної логістичної та залізничної інфраструктури, за рахунок покращення технологічного комплексу, до складу якого входять: залізничні шляхи сполучення, залізничні станції, пристрої енергопостачання, зв'язку, сигналізації, централізації, блокування, інформаційні комплекси і система керування рухом та ін., що забезпечують функціонування єдиного комплексу перевезень залізничним транспортом загального користування; - зростання привабливості вітчизняної мережі міжнародних транспортних коридорів; - розвиток інформаційних, телекомунікаційних технологій; - розбудова транспортної інфраструктури; - налагодження взаємозв'язку з підприємствами залізничного машинобудування та залізничним транспортом з приводу вирішення питань регулювання тарифів та ціноутворення; - надання комплексу послуг з транспортування, зберігання, комплектації, страхування, митного оформлення тощо.

Так, основними позитивними змінами, яким сприяє впровадження логістичного управління на підприємствах залізничного транспорту, є:

мінімізація рівня запасів; збільшення оборотності оборотних засобів; поліпшення якості готової продукції й послуг; скорочення виробничих циклів; ефективна інформаційна підтримка; зростання швидкості реакції на зміни попиту; збільшення продуктивності праці персоналу; зменшення сукупних витрат; поліпшення просування нових послуг на ринок; зниження собівартості перевезень, зберігання, переробки та в цілому процесу поставки ТМЦ; поліпшення координації між логістичними підрозділами та виробництвом; посилення контролю за матеріальним потоком, забезпечення безпеки його просування; оптимізація часу реалізації транспортних послуг; покращення організації, планування та оперативного управління роботами з переміщення вантажів та вантажно-розвантажувальними операціями та ін.

УДК 656.2

### ПРОБЛЕМИ ВІДТВОРЕННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ В СФЕРІ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Майорова І.О., ст.викладач (ОНМУ)*

При організації відтворення основних фондів портової діяльності України необхідно враховувати, що особливістю та одночасно вимогою цього процесу є об'єктивність його протікання у формі безперервного кругообігу. Безперервність відтворення є найважливішою умовою ефективного функціонування основних фондів та відповідно на цій підставі портової діяльності в цілому.

Оновлення основного капіталу повинне здійснюватися своєчасно, що не є характерним для сучасного етапу розвитку портової діяльності в Україні. Крім того особливостями кругообігу і обігу основного капіталу в сфері портової діяльності в Україні є розрив між стадіями і функціональними формами кругообігу і обігу основного капіталу, переважання в його обороті товарної форми над грошовою, різко виражений дисбаланс між кругообігом реального основного капіталу і динамікою амортизації. Слід особливо зазначити незабезпеченість кругообігом і обігом основного капіталу його розширеного відтворення в портовому господарстві. Спостерігається тенденція переважання простого або звуженого відтворення.

Таку ситуацію визначають різні чинники зовнішнього та внутрішнього середовища портової діяльності в Україні.

Система відтворення в портовій сфері формується під впливом економічних, політичних та інших умов.

Домінуючими є стосунки власності на основні чинники виробництва, оскільки вони

визначають життєздатність і потенціал розвитку господарюючого суб'єкта. В сучасні портовій діяльності активно взаємодіють державна та приватна форми власності. Відповідно існують інтереси численних суб'єктів відтворювального процесу в портовій діяльності, якими є держава, підприємства різних форм власності тощо. Взаємодія і необхідність задоволення цих інтересів є метою та основою функціонування системи відтворення. З іншого боку, протиріччя, що є характерними є системи інтересів в сфері сучасної портової діяльності України, є суттєвим стримуючим чинником ефективного відтворювального процесу.

Наявність елементів основних фондів, їх відповідність певному рівню техніко-технологічного розвитку транспортної галузі, вимогам клієнтури й один одному має суттєвий вплив на цикл відтворення і збалансованість економічної системи окремих підприємств та портового господарства в цілому. Транспортні технології розвиваються досить високими темпами, що обумовлює високий ступінь не лише фізичного, а й морального зносу особливо активної частини основних фондів.

Рівень розвитку трудового потенціалу значною мірою визначає величину додаткової вартості і підвищення ефективності функціонування відтворювальної системи в сфері портової діяльності. В цій сфері нажалі також існують певні проблеми. Недостатньо високий рівень якості менеджменту і маркетингу деяких суб'єктів портової діяльності також не сприяє підвищенню ефективності відтворювального процесу.

Від періодичності, ритмічності та інших характеристик руху капіталу значною мірою залежить обсяг його накопичення і відповідно темпи розвитку відтворювальної системи портового господарства.

УДК 338.124

### ПРИНЦИПИ ЗНИЖЕННЯ РИЗИКУ В АНТИКРИЗОВОМУ УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,  
Кириченко Є.О., магістр (УкрДАЗТ)*

Теперішню ситуацію розвитку багатьох суб'єктів господарювання та ряду галузей фахівці одноставно визначають, як кризову. Ризиками можна управляти, тобто використовувати різні заходи щодо зниження їхнього рівня. За допомогою вивчення причин виникнення ризиків можна запобігти ризикам, уникнути їх чи вийти з ризикової зони.

У системі ризик-менеджменту підприємств можна виділити такі способи зниження можливих втрат від ризиків діяльності:

1) уникнення ризику, тобто відмова від здійснення тих операцій, які пов'язані з високим рівнем ризику;

2) передавання ризику – переведення можливих втрат, пов'язаних із реалізацією угоди, на третю особу: страхову компанію, особу поручителя; тощо.

3) прийняття ризику, що означає залишення всього чи частини ризику діяльності і покриття його за рахунок власних джерел або за рахунок збільшення розміру платежів чи ціни продажу товарів/послуг;

4) зниження ризику – вжиття заходів, що дають змогу знизити ймовірність настання несприятливого випадку чи зведення розмірів збитку до мінімально можливого рівня.

Виділяють такі основні принципи процесу управління ризиком:

1. Принцип масштабності – господарюючий суб'єкт повинен прагнути до найбільш повного охоплення можливих сфер виникнення ризиків.

2. Принцип адекватної реакції – підприємство повинне відповідно і швидко реагувати на внутрішні і зовнішні зміни, які виражаються в реалізації ризику, тобто в тих ситуаціях, коли він стає реальністю.

3. Принцип мінімізації – підприємства намагаються мінімізувати, по-перше, спектр можливих ризиків, а по-друге, ступінь їх впливу на свою діяльність.

Дії по зниженню ризику ведуться за допомогою різних заходів. Ще однією важливою обставиною є те, що жоден із них не є універсальним.

Досягти оптимального співвідношення між рівнем досягнутого зниження ризику і необхідними для цього додатковими витратами можливо лише при комплексному використанні різних методів обмеження ризику.

Зниження ступеня ризику може здійснюватись або шляхом його передачі, тобто зовнішніми засобами, або за допомогою внутрішніх ресурсів (самострахування), розподілу фінансових, матеріальних коштів з урахуванням принципів лімітування, диверсифікації, тобто внутрішніми засобами. До внутрішніх засобів зниження ризику відносять також здобуття додаткової інформації.

Передача ризику здійснюється або шляхом його розподілу, або через механізм зовнішнього страхування.

Розподіл ризику полягає в тому, щоб, наприклад, покласти певну частку відповідальності за ризик на того співучасника реального інвестиційного проекту, який здатний його

контролювати краще від інших. Передача ризику може здійснюватись також шляхом укладення ф'ючерсного контракту.

УДК 658.65.011

### УПРАВЛІННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИМИ УГРУПУВАННЯМИ СУБ'ЄКТІВ ЕКОНОМІКИ

*Науменко М. О., д.філ. екон. напрям, професор  
(АВВ МВС України)*

Інтенсифікація розвитку світової економіки та ускладнення глобального конкурентного середовища вимагають інтенсифікації всіх видів економічних процесів, що відбуваються як на державному рівні, так і у внутрішньому середовищі національних товаровиробників. Така інтенсифікація вимагає належної адаптації наявних механізмів управління господарюючих суб'єктів до змінених умов життєдіяльності за значної обмеженості ресурсного потенціалу кожного окремого підприємства.

Відповідно економічна ефективність діяльності підприємств в багатьох аспектах підпорядковується їх спроможності оптимізувати відносини зі значною кількістю партнерів, що взаємодіють в рамках розширеного й інтегрованого єдиного бізнес-процесу. Такі якісні зміни призводять до посилення прояву коопераційних зв'язків між підприємствами та, врешті решт, до виникнення інтегрованих суб'єктів господарювання (ІСГ).

Якщо раніше будь-який господарюючий суб'єкт був спроможний розробляти стратегію власного розвитку, орієнтуючись лише на наявний внутрішній потенціал, зараз така можливість нівелюється потребою здійснення ефективної організаційно-економічної взаємодії, ланцюгів створення доданої споживчої цінності.

Вирішення нагальної потреби формування й розробки механізмів управління ІСГ значною мірою ускладнюється такими особливостями національної економічної та освітньо-наукової систем, як не повною мірою законодавча урегульованість інтеграційних відносин, щодо наявності значно більшої кількості й форм об'єднань підприємств, ні визначено у законодавстві, брак належного теоретико-нормативного підґрунтя, яке б регулювало співпрацю в неформальних чи «м'яких» інтеграційних утвореннях.

Послідовний перехід до високорозвиненої соціально орієнтованої ринкової економіки інтенсивного типу викликає радикальні зміни в

стратегії управління і плануванні діяльності підприємств усіх форм власності. В умовах поширення процесів глобалізації активно використовуються методи стратегічного менеджменту, що орієнтують підприємство на довгострокове перебування на ринках, підвищення ефективності господарювання та повне використання власного потенціалу. Разом з тим виявилися такі особливості ринку, як частота та непередбачуваність змін попиту, виникнення нових потреб та видів продукції, що скорочують довжину життєвого циклу товарів і час реагування на зміни ринкового середовища, викликають високий ступінь ризику не реалізації товарів, а тому – невиправдане нагромадження запасів і зростання витрат.

Через це зростають вимоги до управління виробничою та обслуговуючою системами, виникає потреба в структурах, що ефективно та з найменшими витратами здійснювали б управління матеріальними та пов'язаними з ними логічними потоками й задовольняли вимоги кінцевих споживачів. Одним з можливих шляхів вирішення означених проблем є впровадження інтеграційних механізмів в практику стратегічного управління підприємствами.

Перевагами впровадження такої концепції є забезпечення виробництва конкурентно-спроможної продукції за рахунок більш низьких витрат і цін; наявність якісної і реальної інформації про собівартість окремих видів продукції і їхніх позицій на рівні в порівнянні з продуктами інших виробників; можливість використання гнучкого ціноутворення; надання об'єктивних даних для складання бюджету підприємства; можливість оцінки діяльності кожного підрозділу підприємства; прийняття ефективних і обґрунтованих управлінських рішень.

Таким чином можна стверджувати, що одним з напрямків подолання існуючої кризи є створення та управління інтеграційними угрупованнями окремих суб'єктів економіки, включаючи бюджетні організації, в тому числі військові формування. Залучення військових частин в інтеграційні угруповання дозволить підвищити надійність й стабільність їх матеріально-технічного забезпечення і в цілому ефективність використання бюджетних коштів на забезпечення діяльності частин. Це в свою чергу дозволить підвищити відповідальність за прийняття рішень, а отже й подолати на цьому підґрунті наслідки кризового періоду розвитку країни.

УДК 339.138:658

### ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ МАРКЕТИНГОМ НА «УКРЗАЛІЗНИЦІ» ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Наумова О.Е., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Протягом останніх трьох років на залізничному транспорті України спостерігається стійка тенденція зниження обсягів перевезення пасажирів і пасажирообігу. Так, якщо у 2011 році залізничним транспортом було перевезено 430,1 млн. пасажирів, у 2012 р. – 429,6 млн. пасажирів, то у 2013 році – 425,4 млн. пасажирів. Відповідно пасажирообіг у 2011 р. становив 50837,4 млн. пас. км, у 2012 р. – 49443,9 млн. пас. км, у 2013 р. – 49098,3 млн. пас. км. За період січень-березень 2014 р. залізничним транспортом було перевезено 94,9 млн. пасажирів, що на 4% менш, ніж за аналогічний період попереднього року. При цьому пасажирообіг склав 8399,4 млн. пас. км, що на 14% менш, ніж за аналогічний період 2013 р. [1]. За прогнозами фахівців «Укрзалізниці» у зв'язку з дестабілізацією ситуації в Кримському регіоні за підсумками 2014 року передбачається падіння пасажирообігу порівняно з показником 2013 року на 9,6% – до 44,4 млрд. пас. км [2].

Все це свідчить про необхідність пошуку на «Укрзалізниці» нових підходів до управління власним господарським механізмом, заснованих на комплексному аналізі ринкової ситуації і пропозиції послуг, що у даний час затребувані на ринку, і які найкращим чином, ніж у конкурентів, спроможні задовольнити потреби і запити споживачів. Тобто йдеться про удосконалення системи управління маркетингом. Це передбачає деталізацію або уточнення основних маркетингових функцій:

*а) аналітична:* аналіз стану й динаміки споживчого попиту на ринку транспортних послуг, виявлення й вивчення споживчих переваг, оцінка зовнішнього середовища й рівня конкуренції на ринку пасажирських перевезень, визначення місткості ринку транспортних послуг населенню й ринкової частки залізничного транспорту, проведення сегментації ринку, виявлення існуючих і перспективних сегментів ринку транспортних послуг населенню, аналіз внутрішнього середовища «Укрзалізниці» тощо;

*б) виробнича:* розробка нових транспортних послуг населенню та удосконалення існуючих, розробка заходів щодо підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень;

*в) збутова:* удосконалення цінової

політики, системи організації сервісного обслуговування пасажирів, рекламної діяльності та стимулювання попиту на пасажирські перевезення та ін.;

*г) функція управління:* внесення коректив у систему маркетингових планів «Укрзалізниці» з урахуванням поточної ситуації, удосконалення структури організації маркетингу і створення системи інтегрованого маркетингу, розробка системи контролюючих заходів по трьом напрямам: контроль прибутковості, контроль за виконанням річних планів, стратегічний контроль.

#### Список використаних джерел:

1. Публікація документів Державної Служби Статистики України. Пасажирські перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.org>

2. «Укрзалізниця» прогнозує падіння пасажирообігу цього року майже на 10% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/916100-ukrzelalznitsya-pronozue-padinnya-pasajiroobigutsogo-roku-mayje-na-10.html>

УДК 656.1

### ОСНОВНІ АСПЕКТИ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Дослідження транспортної галузі малих підприємств показав, що підприємці зазвичай покладаються на адаптивну схему розвитку, тобто розвиток природним чином. При цьому має місце недооцінка об'єктивних факторів формування організаційної структури управління. Це відбувається зазвичай через некомпетентність персоналу, що в свою чергу негативно впливає на ефективність малого бізнесу.

Проте, підприємство – зазвичай комплекс людей, матеріальних ресурсів і інформації, в якій люди відіграють особливу роль, тому що організація може бути ефективною лише в результаті ефективної діяльності персоналу. Ефективною можна вважати лише ту організацію, яка успішно здійснює свої цілі, коли витрати і результати є порівнянними.

Відповідно, при оцінці системи управління можуть бути використані критерії не тільки продуктивності праці, але також економічності самої системи, а також інші критерії. Наприклад, система управління персоналом, призначена впливати на трудовий

потенціал з метою його позитивних змін. Тому необхідно застосовувати систему, яка відображає різні сторони трудового потенціалу (чисельність персоналу, професійно – кваліфікаційну структуру, освіту, стан здоров'я, і т. і.).

Аналіз цієї проблеми дає докази того, що проаналізувати ефективність управління можливо за такими напрямками як: ефективність обраної кадрової політики, підготовка та перепідготовка кадрів, підвищення кваліфікації, ефективність робіт, спрямованих на скорочення строків адаптації кадрів, тощо. Джерелом ефекту у всіх випадках є економія ресурсів на досягнення поставлених цілей.

Основною метою управління персоналом є досягнення такого стану трудового потенціалу, яке забезпечувало б економічний та соціальний ефект, а не економію витрат на робочу силу, тому що дешева робоча сила, не завжди сприяє ефективності діяльності організації.

На цьому шляху, багато проблем, тому що при виборі варіантів вкладення коштів в робочу силу, йдеться про різні напрямки кадрової роботи (підвищення кваліфікації своїх працівників або витратити доступні кошти на заохочення працівників за межами підприємства, на поліпшення умов праці т. і.) Різні напрямки роботи з кадрами мають свої джерела і свої форми прояви ефекту, що ускладнює їх порівняння.

Отже, організація, буде ефективною тоді, коли вона може бути спроможна здійснювати свої цілі, вирішувати поставлені завдання, швидко реагувати на всі зміни та пристосовуватися до нових умов господарювання.

УДК 656.615.003

### БЮДЖЕТНІ МЕХАНІЗМИ В ПОРТОВІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

*Постоленко Ю.П., фахівець з науково-дослідної частини (НУ «ОЮА»)*

Ефективність реалізації бюджетних механізмів макrorівня значною мірою визначає перспективи розвитку портового комплексу України, який в сучасних умовах реформується відповідно до положень Закону «Про морські порти України» та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. Одночасно бюджетні механізми рівня портових підприємств використовуються не достатньо повно. Внаслідок протиріччя інтересів політичних сил, які зацікавлені у функціонуванні окремих портових комплексів України або їх складових, не завжди

приймаються ефективні законодавчі і виконавчі рішення влади. Найбільш серйозною небезпекою портових підприємств України з боку держави залишається ігнорування інтересів портового комплексу та його клієнтури в законах, які регулюють господарську діяльність. Зазначена ситуація обмежує можливості функціонування та розвитку портового виробництва, передусім в сфері його ресурсного забезпечення. Забезпечення ефективного відтворення основних елементів ресурсного потенціалу портової галузі залежить від економічної політики держави, зокрема її бюджетної складової.

Інший негативний чинник, який знижує ефективність реалізації стратегічних рішень в сфері портової діяльності, - це невикористання в достатній мірі переваг бюджетування на рівні господарювання портових підприємств. Такі підприємства потребують достатнього обсягу економічних ресурсів, іноді досить специфічних та коштовних, для виконання стратегічного плану. Бюджетування дозволяє сформувати конкурентні переваги за рахунок створення ефективної системи управління ресурсами. Ефективний розподіл ресурсів та відповідно коштів по стратегічних потребах дозволить прискорити реалізацію стратегії підприємства. За умови обмеженого фінансування, що є характерним для більшості суб'єктів господарювання в сфері портової діяльності, підприємства не зможуть належним чином виконати етап стратегічного плану. Невиправдано велике фінансування окремих етапів реалізації стратегії призведе до невиправданої розтрати ресурсів і знизить фінансову ефективність портового підприємства. Тому суттєве значення має оптимальний розподіл необхідних ресурсів. Іноді виникає необхідність в короткі терміни здійснити суттєвий перерозподіл ресурсів з однієї сфери діяльності портового підприємства в іншу для підтримки нових стратегічних ініціатив і пріоритетів. Бюджетування повинно бути засновано на принципах об'єктивності, ефективності, розвитку, стабільності, реальності, гнучкості, системності, пріоритетності, економії, відповідальності, контролю тощо.

Таким чином, лише часткове використання можливостей механізмів бюджетування різних рівнів в сфері функціонування портового комплексу України не дозволяє забезпечити необхідний рівень його конкурентоспроможності.

УДК 331.101.262

### УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМ КАПІТАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Ревуцька Л.Є., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В сучасних умовах розвитку суспільства, що базується на інформаційних технологіях, темпи економічного зростання та рівень добробуту залежать усе більшою мірою від інтелектуальних ресурсів, головним носієм і творцем яких є трудові ресурси підприємства. Це пояснює те виняткове значення, якого набуло сьогодні ефективне управління людським капіталом, що забезпечує розвиток підприємства в цілому.

Слід зазначити, що вченими ще не розроблено єдиного підходу до визначення змісту „людського капіталу” і, відповідно, єдиного погляду на умови його формування.

Формування людського капіталу в умовах ринкових відносин, що розвиваються в Україні, мають свою специфіку в порівнянні з минулою організацією виробництва, що здійснювалася на основі адміністративно-командної економіки. Це пов'язано передусім із розвитком інтелектуального підприємництва, диференціацією кваліфікованої робочої сили і прибутковістю інвестицій у підвищення її продуктивності. Якщо ще в недавньому минулому, віддаючи перевагу важливості якості робочої сили і, отже, освіти, а далі – стану науки, практичний акцент все ж таки ставився на ресурсному забезпеченні виробництва, то в даний час економічний успіх розглядається, насамперед, як наслідок якості робочої сили, стану науки, освіти й охорони здоров'я.

Функціонування людського капіталу в соціально-економічній системі проходить фази відтворення: формування, розподілення, використання та розвитку. Цикли відтворення пов'язані із витратами на накопичення знань, збереження здоров'я та профілактику захворювань, формування духовного складу особистості, набуття необхідного підприємству спеціального професійного знання, пошуку та запрошення фахівців на роботу, інвестування батьків в освіту, здоров'я і духовність дітей, використання сучасних засобів зв'язку, набуття ділових зв'язків, відрядження, відвідування концертів, виставок. Особлива риса людського капіталу – невіддільність його від свого носія. Ця особливість має важливі теоретичні та практичні наслідки. Так, для „звичайного” капіталу на ринку є два види цін: по-перше, на його активи і, по-друге, на потоки послуг, які він надає (устаткування або будівлю можна купити, а

можна орендувати). Людський капітал можна тільки орендувати (найнявши працівника), сама людина не може бути предметом купівлі-продажу. В результаті є тільки одна ціна – заробітна плата за „оренду” людського капіталу особистості. У всьому іншому людський капітал подібний до фізичного, який є благом довготривалого використання, але з обмеженим терміном служби. Піддається фізичному та моральному зносу і потребує витрат або інвестицій на відновлення ринкової вартості та зростання соціальної цінності у соціально-трудовах відносинах.

Збереження та примноження людського капіталу – це запорука конкурентоспроможності будь-якого підприємства. Конкурентоспроможність формується за умови впровадження у виробничий процес наукових та технологічних новітніх технологій, що забезпечує виготовлення конкурентоздатної продукції, це неможливо без наявності та забезпечення ефективності використання інтелектуальної та професійно-кваліфікаційної складової персоналу на виробничому рівні.

УДК 338.47:656

### СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ НАПРЯМИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГІЧНИМИ СИСТЕМАМИ

*Сичук О.Й., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Досліджуючи питання функціонування транспортно-технологічних систем, перш за все, необхідно визначити основні засади структуризації цього напрямку діяльності, спрямованому на створення логістичних схем вантажних перевезень, як комплексу дій по вдосконаленню системи управління оптимальними: ресурсними, фінансово-грошовими й інформаційно-комунікаційними потоками.

Актуальність цієї теми полягає у висвітленні основних тенденцій та підходів у проведенні та реалізації державної політики щодо підвищенні ефективної взаємодії системи управління транспортним комплексом.

Наукова новизна досліджуваної теми полягає у апробації, використовуючи практичний матеріал, сучасних комплексних схем управління та функціонування транспортно-технологічних систем.

Основною метою розглядаємої проблеми являється – на основі аналізу чинного законодавства України, узагальнення практики



його соціально-економічної реалізації – визначити основні фундаментальні засади управління транспортно-технологічними системами у сучасних умовах.

Кожна транспортна організація самостійно вибирає напрями розвитку, види послуг, обсяги перевезень, при цьому виникає об'єктивна необхідність накопичувати за усіма цими параметрами інформацію, отримувати необхідні облікові дані.

Ефективність управління транспортно-технологічними системами залежить від вибору методики його ведення – підходів до оцінки активів, засобів обробки фінансової інформації з урахуванням факторів часу, засобів калькулювання витрат. Методи ведення управління транспортно-технологічними системами повинні бути відображені у документах організаційного характеру – наказах, розпорядженнях керівництва.

До принципів управління транспортно-технологічними системами належать:

1. Принцип детермінованості. Вимагає розгляду кожного економічного суб'єкта окремо від інших, в управлінні транспортно-технологічними системами при вирішенні специфічних завдань відокремлено розглядається транспортне підприємство не тільки в цілому, але й окремі його підрозділи;

2. Принцип безперервного аналізу даних. Передбачає необхідність формування інформаційного поля облікових матеріалів діяльності транспортно-технологічних систем постійно, а не час від часу;

3. Принцип узагальненості та надійності. Інформація, яка стосується обліково-управлінської проблеми, повинна бути обґрунтованою та максимально повною для того, щоб управлінські рішення, прийняті на основі цієї інформації, були максимально ефективними;

4. Принцип своєчасності. Інформація має бути подана тоді, коли вона необхідна;

5. Принцип формалізації. Однакові показники за різні періоди часу, повинні бути сформовані у відповідності з одними і тими ж системами обчислювання;

6. Принцип коректності. Інформація, представлена у будь-якому обліковому документі, повинна бути зрозумілою користувачу цього документу.

7. Принцип економічності. Цей принцип у силу своєї жорсткої, зовнішньої регламентованості ведення фінансового обліку, - обов'язковий для транспортної організації. Витрати на підтримку системи управлінського обліку мають бути істотно менше витрат на її функціонування, інформаційний обмін обліково-управлінськими даними повинен приносити користь транспортно-технологічним системам у

вигляді зниження витрат.

Дотримання перерахованих вище принципів, дає змогу побудувати таку схему управління транспортно-технологічними системами, яка максимально відповідає головній меті цього виду діяльності.

Пристаючи до впровадження системи управління транспортних структур, необхідно визначити, хто очолить цю роботу, при цьому, доцільно вирішити наступні завдання:

- розробити динамічний метод розрахунку собівартості транспортних послуг для подальшого застосовувати його на практиці;

- розробити систему класифікації і підрахунку транспортних витрат.

- створити комп'ютерну систему обліку та аналізу даних про діяльність транспортно-технологічних систем.

### Список використаних джерел:

1. Бакаєв О.О. Теоретичні засади логістики / О.О.Бакаєв, О.П.Кутах,Л.А.Пономаренко. –Т. 1. К.:Ун-т економіки і технологій транспорту, 2003.– 429 с.

2. Крикавський Є.В. Логістика / Є.В.Крикавський. –Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.

3. Модели и методы теории логистики: Учебное пособие. – 2-е изд. / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.

УДК 656.025.4

## УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Сторожилова У.Л., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Сегодня управление железнодорожным транспортом является целой управленческой системой и характерна тем, что особое внимание в ней уделяется корпоративному управлению основ организации. Система железнодорожного транспорта Украины — это не только транспортная инфраструктура, но и хозяйственная система, так как ее деятельность направлена на удовлетворение общественно значимых потребностей в форме предоставления транспортных услуг. Проблема состоит в том, что система менеджмента, находится на очень низком уровне, не позволяющим полноценно развиваться столь большой организации. □ Подобная ситуация способствует экстенсивности в принятии управленческих стратегических решений. Такой

подход ведёт к деградации менеджерского состава предприятия, который вынужден ориентироваться в работе только на выполнение распоряжений вышестоящих лиц и органов и не готов к принятию решений самостоятельным путём. Менеджер в железнодорожной среде должен отчётливо понимать, что от качественного и грамотного руководства зависит налаженная работа всей системы менеджмента. Потребители транспортных услуг отдают большее предпочтение железнодорожному транспорту, чем автомобильному, водному, воздушному. Соответствующая статистика характерна для грузоперевозок. Однако, качество железнодорожного транспорта на сегодня соответствует тенденции, когда становится выгоднее перевозить товар через почты, пользующиеся фурами, чем через поезда, поднимающие с каждым годом свои тарифы, при этом качество доставки, оставляя на том же уровне. Опыт Европейского железнодорожного менеджмента свидетельствует об обратном. Европейская система менеджмента позволила достичь высокую комфортабельность, включающую бесплатный интернет и завтрак, а также технологические разработки, позволяющие безопасно передвигаться по земному шару. Менеджеры европейских железных дорог координируют работу всей системы, таким образом, чтоб у человека не возникало желания пользоваться услугами любого другого вида транспорта. Для решения сложившихся ситуаций непосредственно в нашей стране стоит отметить основной целью совершенствование и внедрение управления железнодорожным транспортом корпоративного вида. Это позволит увеличить эффективность собственной работы компаний, что образовались в процессе такого развития и сегодня являются далеко не прозрачными. Основой задач такого управления должны стать эффективная организация системы взаимосвязи и балансирования управленческих органов и акционерных обществ.

Формирование эффективной системы менеджмента на железнодорожном транспорте является одной из наиболее важных задач современного управления. Таким образом, усовершенствование системы менеджмента на железнодорожном транспорте должно основываться на следующем:

- необходимо обозначение основных направлений совершенствования и развития принципов аутсорсинга. В качестве перспективного направления представляется передача на аутсорсинг функций стратегического планирования и управления подразделений компании различного масштаба и уровней иерархии.

- создание концепции эффективного

управления кадровыми ресурсами предприятий отрасли, которая предполагается выделение самостоятельных бизнес-структур в организационной структуре корпорации, обеспечивающих рациональное управление ресурсами и реализацию комплексного взаимодействия отдельных подсистем железной дороги между собой.

- четкая разработка модели организационно-управленческого механизма аутсорсинговой компании обеспечивающей управление кадровыми ресурсами предприятий, качественный подбор персонала, позволяющей гибко менять состав рабочей силы при колебаниях экономической конъюнктуры.

- разработка и внедрение в практику работы, комплекса мероприятий по организации производства и эффективному обеспечению управления ресурсами с учетом технологической оснащенности, квалификации кадрового состава, мотивации труда персонала и компенсации специфических колебаний потребности.

- определение сферы применения разработанных положений, установленные видов работ, функций, процессов и услуг, рекомендуемых к переводу на новую технологию управления.

- формулировка требований к автоматизированным подсистемам управления аутсорсинговой деятельностью в рамках корпоративной информационной среды.

- необходимость методики анализа потребности в трудовых ресурсах основанная на статистическом анализе. Данная методика может являться основой для прогнозирования необходимого количества работников комплекса пассажирских и грузовых перевозок и позволяет учитывать специфические колебания потребностей в трудовых ресурсах.

УДК 985.6577

### МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЧИМИ КОНФЛІКТАМИ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Аналіз суті конфліктів дозволяє зробити висновки, що конфлікт може бути керований. Причому управляємо таким чином, що його негативні, деструктивні наслідки можуть бути мінімізовані або еліміновані, а конструктивні можливості посилені. Це означає, що конфлікт - це те, з чим можна працювати. Управління конфліктами - це процес цілеспрямованої дії на персонал організації з метою усунення причин, що породили конфлікти, і приведення поведінки

учасників конфлікту у відповідність з нормами взаємовідносин, що склалися.

Визначальну роль в управлінні конфліктами грає керівник. Основне завдання керівника зводиться до того, щоб попередити конфліктні ситуації усередині трудового колективу. Якщо ж конфлікт виник і розвивається, то завдання керівника - надати конфлікту творчий характер. Керівник організації згідно своєї ролі знаходиться зазвичай в центрі будь-якого конфлікту і покликаний дозволяти його усіма доступними йому засобами. Управління конфліктом є однією з найважливіших функцій керівника. В середньому керівники витрачають 20 % робочого часу на дозвіл різного роду конфліктів.

В інтересах ефективного функціонування колективу керівникові не слід втягуватися у всілякі усередині колективні конфлікти, приймаючи точку зору тієї або іншої сторони. Найрозумніше знаходитися як би "над" сутічкою. Проте не у позиції стороннього спостерігача, що робить організаційний процес некерованим, а в якості особи, що зацікавленої в нормалізації виниклих міжособистісних ускладнень, намагається впливати на процеси, що відбуваються. Для цього дуже відповідною є роль посередника. Крім того успішна реалізація посередницьких функцій підвищить його психологічний авторитет, що важливо в повсякденній управлінській діяльності.

Функції управління виробничими і соціальними конфліктами, а також стресами повинні виконуватися не лише керівниками, але і фахівцями-конфліктологами і спеціально створеними підрозділами. Конфліктолог - це спеціальна професія, представники якої беруть участь у багатьох переговорних процесах, де працюють консультантами і беруть участь в переговорному процесі на різних рівнях і в різних ситуаціях.

Головне завдання конфліктолога полягає не в тому, щоб уникати конфліктів, а щоб їх дозволяти на рівні узгодження інтересів. Різні люди по-різному трактують причини події. І усі вони праві, але їх правота фрагментарна.

Професіонали в області практичної конфліктології затребувані на ринку праці в органах державного і муніципального управління, в телекомунікаційних системах, у бізнес-структурах, в науково-дослідних установах і фондах; у силових структурах, в т.ч. податкових, судових і міліційних органах; у соціальних службах і психокорекційних центрах, виробничих підприємствах, консалтингових і маркетингових компаніях, в громадських і політичних організаціях в якості експертів, аналітиків, фахівців з попередження і вирішення конфліктів, в науково-дослідних організаціях, установах

системи середньої, середньо-спеціальної і вищої освіти.

У світі зараз існує близько 10 країн, де, приміром, страйки зведені до мінімуму, а понад 95 % конфліктів між працівниками і працедавцями не доходять до суду: їх знімають незалежні фахівці екстра-класу. Вони виступають посередниками і приводять конфлікуючі сторони до компромісу. Ці люди компетентні в психології, у тому числі і соціальною, розбираються в економіці, менеджменті, парі, багатьох аспектах соціально-культурної діяльності.

У багатьох великих і середніх організаціях функції управління конфліктами покладаються на знову створені відділи трудових стосунків. Ці відділи певною мірою є правонаступниками відділів (комісій) по вирішенню трудових суперечок.

Комісії з вирішення трудових суперечок (КТС) утворюються за ініціативою працівників і (чи) працедавця з рівного числа представників працівників і працедавця. Представники працівників обираються загальними зборами (конференцією) працівників організації або делегуються представницьким органом працівників з подальшим твердженням на загальних зборах. Представники працедавця призначаються в КТС керівником організації. За рішенням загальних зборів КТС можуть бути утворені в окремих підрозділах організації. Ці КТС обираються трудовими колективами структурних підрозділів і діють на тих же підставах, що і КТС організації.

Основними методами управління конфліктами є: внутрішньоособові; структурні; міжособистісні; переговори; метод агресивних дій у відповідь.

Внутрішньоособові методи впливають на окрему особу і полягають в правильній організації своєї власної поведінки, в умінні висловити свою точку зору, не висловлюючи захисної реакції з боку опонента.

Структурні методи впливають переважно на учасників організаційних конфліктів, що виникають із-за неправильного розподілу функцій, прав і відповідальності, поганій організації праці, несправедливої системи мотивації і стимулювання працівників і тому подібне. До таких методів відносять: роз'яснення вимог до роботи, використання координаційних механізмів, розробку або уточнення загально організаційних цілей, створення обґрунтованих систем винагороди.

Міжособистісні методи пропонують вибір стилю поведінки учасників конфлікту, щоб звести до мінімуму збиток своїх інтересів. Добре відомими стилями конфліктної поведінки (приспосовання, відхилення, протиборство, співпраця, компроміс); також слід звернути увагу

на примус і вирішення проблеми.

*Примус* означає спроби змусити прийняти свою точку зору за всяку ціну. Той, хто намагається це зробити, не цікавиться думкою інших. Особа, що використовує такий підхід, зазвичай поводить себе агресивно і для впливу на інших використовує владу шляхом примусу. Стиль примусу може бути ефективним в ситуаціях, де керівник має значну владу над підлеглими. Недолік цього стилю полягає в тому, що він пригнічує ініціативу підлеглих, створює велику вірогідність того, що не будуть враховані якісь важливі чинники, оскільки представлена лише одна точка зору. Подібний стиль може викликати обурення, особливо у молодшої і освіченішої частини персоналу.

*Вирішення* проблеми означає визнання відмінності в думках і готовність ознайомитися з іншими точками зору, щоб зрозуміти причини конфлікту і знайти шлях дій, прийнятний для усіх сторін. Той, хто користується таким стилем, не прагне довести свої мети за рахунок інших, а швидше шукає найкращий варіант подолання конфліктної ситуації. У складних ситуаціях, де різноманітність підходів і точна інформація є істотними для ухвалення здорового рішення, появу конфліктних думок потрібно заохочувати і управляти ситуацією, використовуючи стиль вирішення проблеми.

Переговори виконують певні функції, охоплюючи багато об'єктів діяльності працівників. Як метод рішення конфліктів переговори є набір прийомів, спрямованих на пошук взаємоприйнятних для протиборчих сторін рішень. Переговори можливі за умови: взаємозалежності сторін, що беруть участь в конфлікті; відсутності істотної відмінності в повноваженнях учасників конфлікту; глибини розвитку конфлікту, що дозволяє вести переговори; участі в переговорах сторін, що мають реальні повноваження.

Агресивні дії у відповідь - методи, що є край небажаними для подолання конфліктних ситуацій. Застосування цих методів призводить до вирішення конфліктної ситуації з позиції сили, у тому числі з використанням грубої сили, насильства. Проте бувають ситуації, коли вирішення конфлікту можливе тільки цими методами.

Основні напрями процесу управління конфліктами: відхід від конфлікту; пригнічення конфлікту; управління конфліктом.

Метод відходу від конфлікту. Перевага методу полягає в тому, що рішення приймається, як правило, оперативно. Цей метод застосовується у разі непотрібності цього конфлікту, коли він не підходить до ситуації, що склалася в організації, або дуже високі витрати можливого конфлікту. Його також доцільно

застосовувати у випадках банальності проблеми, що лежить в основі конфлікту; наявність важливіших проблем, що вимагають свого рішення; підключення інших сил для вирішення конфлікту; наявність страху перед протилежною стороною або конфліктом, що насувається; коли час конфлікту, що насувається, складається невдало.

Вважається, що результат конфлікту при такому методі управління вміщується в схему "виграш-програш". Пригнічення конфлікту припускає використання різних методів. Різновидами методу пригнічення конфлікту є: метод прихованих дій; метод швидкого рішення - рішення з проблеми, що викликала конфлікт, приймається в найкоротші терміни.

Метод прихованих дій застосовується у випадках, коли збіг економічних, політичних, соціальних і психологічних обставин робить неможливим відкритий конфлікт; відсутнє бажання мати справу з відкритим конфліктом із-за боязні втрати іміджу; неможливе з тих або інших причин залучення протилежної сторони до активної протидії; дисбаланс сил, відсутність паритету в ресурсах сторін, що стикаються, піддає слабкішу сторону підвищеному ризику або викликає зайві витрати.

Вживані в цих випадках прийоми включають як "джентльменські", так і далекі від них форми дії на протилежну сторону. Тут можуть мати місце і кулуарні переговори, і політика "розділяй і володарюй", і підкуп. Нерідкі прояви прямого обману, створення різного роду додаткових перешкод у формі прихованого або відкритого опору "секретним діям", провокації актів саботажу, поширення серед працівників негативних настроїв по відношенню до керівництва і тому подібне.

Для управління конфліктом найбільш раціональним і виправданим є використання усього комплексу методів впливу на конфліктну ситуацію і поведінку учасників конфлікту. Невміння розрядити конфліктну ситуацію, зрозуміти помилки і прорахунки може стати причиною постійної напруженості. Треба пам'ятати, що конфліктом слід уміло управляти до того, як він стане настільки сильним, що набуде деструктивних властивостей. Конфлікт - це сигнал того, що сталося щось недобре в комунікаціях між людьми або з'явилися якісь істотні розбіжності.

Таким чином управління конфліктами - дуже складним, багатограним науковим напрямом не лише конфліктології, але і такої науки, як управління персоналом. Воно повинно використовуватися більш активно у виробничій практиці вітчизняних підприємств.

УДК 338.5:656.611.2

### ЕФЕКТИВНИЙ КОНТРОЛЬ ВИТРАТ ПОРТОВОГО ВИРОБНИЦТВА

*Широков М.А., аспірант (ОНМУ)*

В умовах докорінного реформування сфери портової діяльності використання традиційних методів внутрішнього контролю не забезпечує достатність, оперативність, вірогідність інформації про витрати портових підприємств, видів робіт та послуг, напрямків діяльності тощо. Така інформаційна база обумовлює низьку ефективність управлінських рішень, що приймаються з врахуванням витрат, та, відповідно, неприйнятні кінцеві фінансові результати функціонування портових підприємств. Відповідно використання в сучасних умовах засобів логістичного контролю в управлінні витратами портових підприємств є досить актуальним.

Основними вимогами розвитку логістичного контролю на підприємствах портової діяльності є такі. Передусім логістичний контроль має відповідати меті та завданням управління портовою структурою. Система контролю має формуватися з врахуванням інтересів і особливостей функціонування окремих елементів та корпоративної структури в цілому. Контроль має бути гнучким та своєчасним. Іншими вимогами є інтеграція на різних етапах управлінського процесу, деталізація логістичних показників та всіх її елементів, ефективність.

Основними етапами логістичного контролю витрат портового підприємства є підготовчий, етап безпосередньо контролю та підсумковий.

На першому етапі з врахуванням чинної нормативно-правової бази, особливостей функціонування структури портового підприємства, попереднього досвіду та бажаних перспектив розвитку його діяльності необхідно розробити процедури оцінки, обліку та контролю витрат. Важливим моментом є створення адекватної архітектури контрольної системи, яка дозволяла одержувати об'єктивну вичерпну інформацію по всіх елементах структури. Інформаційні складові повинні бути сумісні між собою та створювати єдину систему, що необхідно для аналізу результатів діяльності суб'єкта в цілому та ухвалення зважених рішень. Даний етап є дуже відповідальним, однак він має тривати мінімум часу для забезпечення можливості приймати своєчасні управлінські рішення щодо витрат виробництва.

На другому етапі безпосередньо

відбувається логістичний контроль витрат та оцінка ефективності управління витратами. Логістичний контроль на підприємстві портової діяльності має здійснюватися за елементами структури, видами діяльності, ступенем контрольованості, рахунками аналітичного обліку, характером змінності, функціями, структурою та функціональністю виробничих процесів, центрами витрат і центрами відповідальності, за періодом виникнення, ступенем стимулювання.

Наслідки попереднього етапу дозволяють узагальнити результати та сформулювати пропозиції щодо оптимізації витрат, вдосконалення структури, посилення дієвості систем контролю тощо.

Таким чином, для забезпечення ефективного функціонування сучасних портових підприємств необхідно розвивати систему контролю формування витрат портового виробництва, використовуючи сучасні методи контролю та посилюючи відповідальність за відповідні витрати.

УДК 656.2.001.73

### СПІВВІДНОШЕННЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ У СИСТЕМІ КАДРОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

*Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У наш час проблема оцінки ефективності діяльності трудових ресурсів є досить актуальною, оскільки необхідні економічні реформи, які проводяться або плануються, практично у всіх галузях національного господарства, вимагають високої віддачі й результативності від діяльності персоналу, як дієвого важеля і рушійної сили економічного розвитку.

Проблемою ефективного управління трудовими ресурсами залізничного транспорту є розгалуженість між структурними підрозділами (підприємствами) і відсутність комплексної системи оцінки їхньої роботи, що не дає можливості визначити ефективність їх діяльності в цілому.

Для рішення цих проблем необхідно здійснювати регулярну оцінку найголовніших, ключових даних, які дозволять виявити дійсну ситуацію в системі управління трудовими ресурсами на підприємствах і внести своєчасні корективи, а саме виявити співвідношення фактичного і необхідного рівня й ступінь використання трудового потенціалу.

Для цього доцільно розглянути варіанти

співвідношення трудового потенціалу працівників (П), фактичного використання (Ф) і необхідного для реалізації виробничої діяльності рівня трудового потенціалу (Т). Якість трудового потенціалу підприємства визначається характеристикою основний частий персоналу.

Найкраще співвідношення, коли  $P=F=T$ . В такому випадку всі можливості працівників як носіїв робочої сили, використовується повністю, і це відповідає потребам виробництва.

Проте, найбільш розповсюдженим є варіант, коли  $P>F=T$ . Подібне співвідношення свідчить про те, що наявний трудовий потенціал використовується не повністю, але рівень фактичного його використання відповідає потребам виробництва. Пропозиція робочої сили, її можливості більші ніж попит на неї. Наявний резерв з цієї причини не може бути використаний, тому що прямої необхідності немає.

Результатом недовикористання наявного трудового потенціалу працівників може бути невиконання фонду робочого часу з вини працівників, слабка мотивація працівників на високопродуктивну працю, незадоволеність роботою через відсутність можливостей для професійного росту, низький рівень інтенсивності праці й т.д.

Недовикористання наявного трудового потенціалу може стати суттєвою проблемою, коли  $P>F<T$ . В такому випадку фактичний рівень використання наявного потенціалу настільки низький, що страждає виробництво й гостро є проблема реалізації наявних резервів робочої сили.

І навіть повне використання наявного трудового потенціалу, у ситуації, коли  $P=F<T$  може свідчити про те, що потреби робочої сили відносно кількості і якості не задовольняються повністю.

Індикаторами даної ситуації служать брак робочої сили, велика кількість понаднормових робіт, низька якість їхнього виконання й т.п. У цих умовах управлінські рішення повинні бути спрямовані на нарощування трудового потенціалу, зміна його кількісних і якісних характеристик.

Таким чином, проведення відповідного аналізу на основі використання наведених варіантів співвідношення трудового потенціалу працівників дозволять використовувати альтернативні інструменти управління наявними трудовими ресурсами у відповідності з необхідним рівнем та в цілому підвищити ефективність системи кадрового менеджменту.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Л.О.Українська

УДК332.1; 332.122 (1-21)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ  
БЕЗПЕКИ РЕГІОНІВ ШЛЯХОМ  
МОДЕРНІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ  
ЕКОНОМІКИ**

*Александрова О.Ю., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

З метою подальшого розвитку національної економіки держави та її регіонів пріоритетними напрямками виступають досягнення стабільного економічного зростання регіонів, створення реальних умов для забезпечення саморозвитку та максимального використання внутрішнього економічного потенціалу. Реалізація даних положень можлива лише на основі дотримання чіткої системи визначених напрямів подальшого розвитку.

Актуальність зазначених питань пояснюється посиленням необхідності формування нової регіональної політики, яка визначається такими глобальними геополітичними процесами, як автономізація регіональних економічних інтересів, тенденція до децентралізації в управлінні економічними процесами з метою реалізації принципу порівнюваних видатків та ефективного використання природних ресурсів регіону, економічної інтеграції на міжрегіональному рівні з використанням нових технологій і ринкових моделей економічного розвитку та становлення демократичних основ суспільного устрою.

З метою забезпечення модернізації національної економіки, економічна регіональна політика держави повинна вирішити подвійну задачу. З однієї сторони, вона повинна сприяти розвитку інтеграційних процесів, направлених на зміцнення державності, а з іншого – забезпечувати регіональну самостійність і належний рівень економічної безпеки регіонів.

Базовим документом, який повинен визначати та формувати основні положення забезпечення економічної безпеки регіонів України, принципи модернізації національної економіки та шляхи її практичного впровадження, повинна стати Стратегія економічної безпеки регіонів України.

Формування цієї стратегії виступає важливою складовою політики економічної безпеки держави і передбачає визначення мети і завдань системи забезпечення національної економічної безпеки в регіональному вимірі, напрямів її вирішення, а також форм і способів застосування існуючих сил і засобів, можливість їх перегрупування, створення необхідних резервів для

нейтралізації та локалізації можливих загроз.

Визначення стратегічної мети економічної безпеки значною мірою ускладнюється завдяки відсутності конкретизації відповідних заходів стосовно її гарантування. В даному випадку для модернізації національної економіки держава повинна реалізувати комплекс заходів по виведенню економіки з кризи, що і буде слугувати гарантією забезпечення економічної безпеки держави та її регіонів.

В результаті реалізації Стратегії повинні бути дотримані наступні засади регіонального економічного розвитку :

– в реальному секторі економіки : здатність економіки регіону функціонувати в режимі розширеного відтворення в умовах мінімальної залежності від зовнішніх впливів (це означає, що в регіоні повинні бути достатньо розвинені галузі та виробництва, які мають життєво важливе значення), забезпечення безперебійного надходження енергоносіїв;

– в фінансовому та інвестиційному секторах економіки : стійкість фінансової і банківської систем, нормалізація фінансових потоків та розрахункової системи, зменшення величини регіонального податкового боргу, активізація інвестування на регіональному рівні;

– в науково-технічній сфері : створення сприятливих умов для розвитку і зростання науково-технічного потенціалу, інноваційної діяльності, реформування кадрової політики;

– в соціальній сфері : прийнятний рівень життя населення при соціально припустимих рівні бідності, диференціації доходів, доступність для населення освіти, культури і медичного обслуговування;

– в сфері управління : створення необхідного державного регулювання економічних процесів, здатного гарантувати безперебійне функціонування ринкової економіки.

УДК 656.2.001.73(477)

**ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ  
РЕФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ  
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ  
УКРАЇНИ**

*Астахов В.М., к.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

Транспортна стратегія України на період до 2020 року, як основний стратегічний документ,



чітко визначила напрямки розвитку транспортної галузі країни та встановила основні засади створення сприятливих умов для покращення транспортно-транзитного потенціалу України. Відповідно до її положень реформування та розвиток транспортного комплексу має відбуватися за такими основними напрямками, як: розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та прискорення переміщення товаропотоків; забезпечення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки; забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню; інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг; підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища; підвищення екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів.

Вже сьогодні реалізація даної Стратегії сприяла досягненню низки позитивних зрушень. Зокрема, лише у напрямку реформування та оптимізації діяльності залізничного транспорту відбулася величезна кількість позитивних змін, а саме: прийнято Закон України «Про особливості утворення ПАТ залізничного транспорту загального користування», яким закладено основу для розмежування функцій державного і господарського управління; на деяких ділянках залізниць впроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів; реконструйовано та збудовано об'єкти залізничної інфраструктури; впроваджено електронну систему продажу квитків та створено державне підприємство «Український транспортно-логістичний центр», основною функцією якого визначено оптимізацію вантажних перевезень в Україні.

Однак, незважаючи на це, безпосередня практика реалізації передбачених реформ відбувається не у відповідності зі станом транспортного комплексу країни та вимогами часу. Серед основних проблемних питань, які значно уповільнюють процеси реформування та розвитку транспортної галузі можна виділити:

в сфері залізничного транспорту:

- катастрофічна зношеність рухомого складу та невідповідність між обсягами його списання й придбання;
- відсутність державної підтримки розвитку об'єктів залізничної інфраструктури;
- недовершеність нормативно-правового забезпечення як самого процесу реформування, так і окремих напрямків діяльності залізничного транспорту, зокрема, таких, що стосуються Закону України «Про залізничний транспорт України», тарифної політики залізниць та Правил їх технічної експлуатації;

- відсутність ефективного механізму покриття витрат залізниць на перевезення пільгових категорій населення та збитковість пасажирських перевезень;

- відсутність гнучкої тарифної політики, що забезпечувала б створення сприятливих умов для вантажовласників;

- відсутність комплексного, в тому числі й інформаційного обслуговування перевізників та централізованої системи внутрішнього корпоративного електронного документообігу, тощо.

В сфері автомобільного транспорту:

- критичний стан автомобільних доріг більша частина яких не відповідає транспортно-експлуатаційним вимогам за рівністю та міцністю;

- морально та фізично спрацьований автомобільний парк;

- відсутність ефективного механізму визначення розміру реальних втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян та їх компенсації;

- недосконалість системи організації міжнародних перевезень пасажирів та вантажів;

- низький рівень впровадження диспетчерського управління та регулювання рухом автотранспорту;

- відсутність нової редакції Закону України «Про автомобільний транспорт», який би встановив засади формування ринкової рівноваги на ринку автотранспортних послуг та створив основу для формування ефективних господарських структур, тощо.

Неефективними виявляються заходи і з реформування авіаційного та водного транспорту, які також відзначаються застарілою інфраструктурою, неефективними майновими правовідносинами та недосконалістю державного регулювання тарифів на їх послуги.

Сьогодні фактично політика реформування та розвитку транспортного комплексу країни перетворилася на політику руйнування її транспортно-транзитного потенціалу. За таких умов першочерговими завданнями розвитку транспортного комплексу України повинні стати: технічна та технологічна модернізація і оновлення всіх об'єктів транспортної інфраструктури, рухомого складу, впровадження прогресивних транспортних і логістичних технологій, удосконалення нормативно-правової бази транспорту, підвищення державного управління та розвиток конкурентного середовища на транспорті.

УДК 339.165.4:005.44

**ДИНАМИЧНОСТЬ  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ  
ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ  
ТОРГОВЛИ**

*Бабаченко М.В., аспирант (ОНМА)*

В системе глобальной морской транспортной индустрии четко прослеживаются две важнейших стратегии: постоянный рост дедефта и оптимизация структуры торгового флота. Этот процес основан на том, что мировое судоходство основной опорой мировой торговли. Важнейшим фактором роста торгового судоходства становится динамика международного разделения труда. Институциональные и технологические факторы также сыграли свою роль. В прошлом, либерализация положений ГАТТ и его последователя WTO дали толчок мировой торговле. Экономическое открытие Китая ко внешнему миру, которое привело к его приему в WTO в 2001 году, также предопределено импульс морской торговли. Еще одним примером роста мировой торговли на основе интеграции рынков является увеличение экспорта в структуре NAFTA. Спрос развитых наций и вливающих в группу быстро развивающихся стран, особенно Китая, Индии, Индонезии, Бразилии на энергетические и минеральные ресурсы привели к росту объемов товаров, привезенных из отдаленных стран. Инновации в морских технологиях помогли ускорить рост морских перевозок. Революция в информационных технологиях значительно снизили затраты на коммуникационные услуги. Это позволило развиваться новым сетям и производственным процессам, и придало огромный стимул развитию логистики. По данным международной морской организации (ИМО) морем перевозится более 90 % всего объема внешнеторговых грузов. Объемы морских перевозок достигают в 2012 году 9,2 млрд. тонн. С 2000 до 2012 год объемы морских перевозок выросли на 53 %. Экономическая активность, измеренная посредством мирового ВВП, в этот же период, выросла в 2,2 раза.

Танкеры, сухогрузы и контейнеровозы являются наиболее важными средствами транспортировки грузов в международном обмене. Каждый год они перевозят миллиарды тонн товаров по нескольким основным торговым маршрутам. Контейнеризация совершила революцию в мировом грузовом судоходстве, значительно повысив эффективность отрасли.

В 2012 году совокупный тоннаж мирового флота достиг 1536,9 млн. тонн дедефта, что оказалось почти на 10 % больше, чем в предыдущем году и за период с 2000 по 2012 год

возрос на 92 %. Структура морского флота в основном соответствует потребностям мировых перевозок и на 2012 год составляет: 30,6% тоннажа составляют танкеры, 40,5% приходится на балкеры, 5,3% – суда для генеральных грузов, 12,8% – контейнеровозы, другие типы судов – 10,8%.

Степень обеспеченности национальным флотом потребностей внешней торговли в каждой стране различна. При этом большинство государств, как и Украина, имеют недостаточный тоннаж для транспортировки своих грузов и покрывают эти потребности за счет стран, имеющих избыточный тоннаж. За последние 11 лет контейнерный флот вырос на 185 %, балкерный и танкерный флот – приблизительно на 50%, а тоннаж флота для перевозки генеральных грузов остался практически на прежнем уровне. За период с 1980 года флот судов для перевозки генеральных грузов сократился на 7%, в то время как остальная часть мирового флота выросла более чем на 150%. Это и предопределяет задачи интеграции в транспортном обслуживании мировой торговли.

УДК 656.2.003.1

**ОСНОВНІ МОДЕЛІ РЕФОРМУВАННЯ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В  
ЄВРОПІ**

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,  
Чаркіна Т. Ю., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)*

Після розділення залізниць СРСР між країнами колишнього Радянського союзу залізничний транспорт України знаходився у стані природної монополії. **Природна монополія** це найбільш економічна структура ринку залізничних перевезень, при якій існує одна монопольна особа «Укрзалізниця», що заснована на державній власності, і управляє всіма видами перевезень. Ця структура не може ефективно працювати без бюджетних інвестицій. В Європі є три основні типи моделей структурної реформи (**інтеграційна, розділення та холдингова**), за допомогою яких можна змінити ринкову структуру залізничного транспорту з природної монополії на олігополію. Безумовно, що основний вплив на вибір моделі переходу природної монополії в інший стан мають обмеження. Найголовнішими з них є величина бюджетних інвестицій, наявність реальних приватних інвесторів, термін проведення структурної реформи, кінцева мета реформування та рентабельність діяльності залізничного транспорту.

**Інтеграційна модель.** Якщо країна обирає

поступовий шлях перетворення ринку залізничних послуг зі стану державної природної монополії у стан олігополії, яка передбачає проміжне утворення єдиного суб'єкта господарювання-юридичної особи з поступовим виділенням окремих компаній-операторів, то вона впроваджує інтеграційну модель. Впровадження цієї моделі ринку залишає в одних руках управління інфраструктурою залізниць, рухомого складу (інвентарний парк), поряд з яким працюють вагони чужої власності приватних компаній-операторів.

**Модель розділення** запропонована для швидкого переходу в стан олігополії. Завдяки їй відбувається радикальне реформування структури ринку залізничних послуг з утворенням одночасно однієї монопольної компанії з управління інфраструктурою та окремих незалежних транспортних компаній-операторів з перевезення вантажів і пасажирів у різних видах сполучення. Радикалізм цієї моделі полягає в тому, що вона не передбачає ніякої господарської керівної структури, яка б координувала діяльність окремих транспортних компаній-операторів.

**Холдингова модель.** Недоліки інтеграційної моделі та відсутність централізованого управління в моделі розділення можна усунути завдяки впровадженню холдингової моделі. Основна її перевага це координування діяльності окремих транспортних компаній-операторів завдяки утворенню керівної компанії, яка має економічні важелі впливу на них.

#### **Висновки.**

1. В даний час застосування радикальних ринкових моделей реформування залізничного транспорту (холдингової та розділення) є передчасним, оскільки в Україні не створене підґрунтя для впровадження інтеграційної моделі, яка завжди передує їм.

2. Враховуючи зазначене вище у теперішній час в Україні доцільно впровадити інтеграційну модель реструктуризації. Така послідовність реформування залізничного транспорту була реалізована в Росії, Казахстані та інших країнах Європи і Азії. Після застосування інтеграційної моделі реструктуризації ці країни поступово переходять до використання холдингової моделі реформування. Разом з тим при запровадженні інтеграційної моделі треба враховувати помилки, які були допущені в Росії при організації вантажних перевезень.

УДК 338.47

### **ВИЗНАЧЕННЯ ЗВ'ЯЗКУ КОЛИВАНЬ МАКРОЕКОНОМІЧНОЇ КОН'ЮНКТУРИ ТА СОБІВАРТОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Борович О.Д., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Нестабільна кон'юнктура світових ринків за останні роки вимагає дослідження взаємозв'язку між витратами виробництва, транспорту, зокрема, та коливанням цін, спровокованим змінами сукупного попиту. Зменшення попиту і, відповідно, цін товарів спонукають перевізників до зниження витрат і тарифів з метою втримати клієнтуру. Але можливості такого зниження обмежено як вартістю використаних ресурсів, так і сучасним рівнем техніки та технології. Виробничими ресурсами для транспорту є праця, паливо, електроенергія, матеріали, тощо. Їх здешевлення стає чинником зменшення собівартості перевезень, але не всі складові змінюються пропорційно. Так, зменшення заробітної плати обмежено колективними договорами між робітниками і роботодавцями та діяльністю профспілок, що протидіє зменшенню транспортних витрат. Можливість зменшення цін на паливно-енергетичні ресурси пов'язана з розвитком відповідних ринків, на яких відстежується досить сильна монопольна влада виробників, які намагаються утримувати високі внутрішні ціни на внутрішніх ринках для нейтралізації втрат на більш конкурентних зовнішніх. Таким чином, при погіршенні ринкової кон'юнктури заробітна плата та ціни на інші виробничі ресурси транспорту знижуються повільніше, ніж зростають під час економічного підйому. Вплив на витрати і собівартість перевезень зменшення в період прецесії товарної маси впливає лише на частину експлуатаційних витрат транспорту. На залізниці вона тримається в інтервалі від 30% до 50% в залежності від довжини розрахункового періоду та інших чинників, при тому залежні від обсягу перевезень витрати реагують на зміни асиметрично. Зменшення обсягів перевезень не викликає автоматичного зниження залежних витрат в той же мірі, як збільшення обсягів — їх зростання. Автоматично реагують лише паливно-енергетичні витрати та деякі витрати на матеріали. Витрати на оплату праці можуть автоматично знижуватись в частині понад нормованих робіт, але зростати в частині вимушених простоїв. Тому для зменшення експлуатаційних витрат пропорційно падінню обсягів перевезень необхідно проводити спеціальні заходи, в першу чергу з скорочення надлишкового контингенту.

УДК 347.27

## ДЕЯКІ ПРАВОВІ ПИТАННЯ ЗВЕРНЕННЯ СТЯГНЕННЯ НА ПРЕДМЕТ ІПОТЕКИ

*Булига В.О., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

Фінансування діяльності підприємства часто викликає необхідність кредитування. Дуже поширеним в Україні є кредитування під заставу нерухомого майна – іпотека. Основним нормативно-правовим актом, що регулює іпотечне кредитування є Закон України «Про іпотеку» від 05.06.2003 року №898-IV. Хоча в цей закон неодноразово вносилися зміни та доповнення, деякі його норми нечітко регулюють питання, що виникають при іпотечному кредитуванні, внаслідок цього виникають проблеми при застосуванні таких норм. Саме на ці норми та порядок їх застосування і хотілося б звернути увагу в доповіді.

Ст.37 Закону України «Про іпотеку» регулює передачу іпотекодержателю права власності на предмет іпотеки у випадку невиконання іпотекодавцем своїх зобов'язань. Правовою підставою для цього є домовленість між сторонами, зафіксована письмово. Іпотекодержатель набуває предмет іпотеки у власність за вартістю, визначеною на момент такого набуття на підставі оцінки предмета іпотеки суб'єктом оціночної діяльності. У разі набуття права власності на предмет іпотеки, іпотекодержатель зобов'язаний відшкодувати іпотекодавцю перевищення 90 відсотків вартості предмета іпотеки над розміром забезпечених іпотекою вимог іпотекодержателя. В даному випадку законодавець не встановив термін, в який іпотекодержатель з моменту набуття права власності на предмет іпотеки повинен відшкодувати іпотекодавцю вище вказану різницю. Таким чином, не встановлений момент виникнення у іпотекодавця права вимагати відшкодування, та відповідно момент виникнення у іпотекодержателя зустрічного зобов'язання сплатити відшкодування. Не встановлені також будь-які санкції стосовно іпотекодержателя, який не виконає зобов'язання сплатити відшкодування. На практиці це призводить до того, що іпотекодержатель набуває право власності на предмет іпотеки та «забуває» сплатити відшкодування. Іпотекодавець змушений в судовому порядку захищати своє право на отримання відшкодування. На практиці відомий випадок, коли іпотекодержатель застосовував ст.37 Закону України «Про іпотеку» та отримав у власність об'єкт вартістю близько 50 000 доларів США за борг в розмірі близько 5 000 доларів США, не виконав своє зобов'язання по відшкодуванню різниці і іпотекодавець лише в

судовому порядку, через декілька років, зміг отримати відшкодування. Тому, обов'язковим є доповнення ст.37 Закону України «Про іпотеку» положенням про те, що іпотекодержатель набуває право власності на предмет іпотеки лише після сплати іпотекодавцю перевищення 90 відсотків вартості предмета іпотеки над розміром забезпечених іпотекою вимог іпотекодержателя і надання державному реєстратору письмових доказів цього. Крім того, в ст.37 Закону України «Про іпотеку» не врегульоване питання за чий рахунок повинна проводитись оцінка предмета іпотеки на момент набуття іпотекою держателем права власності на предмет іпотеки. Доцільним було б внести зміни до закону, якими визначити обов'язок іпотекодержателя сплачувати оцінку предмета іпотеки в зазначеному випадку, в той же час перевищення 90 відсотків вартості предмета іпотеки над розміром забезпечених іпотекою вимог іпотекодержателя повинно здійснюватись з відрахуванням вартості оцінки предмета іпотеки. Таким чином, витрати з оцінки вартості предмета іпотеки в кінцевому випадку будуть покладені на іпотекодавця, як на особу, яка не виконала належним чином власні зобов'язання за договором іпотеки. Буде дотриманий принцип справедливості, який є однією із засад цивільного законодавства. Внесення зазначених новел до ст.37 Закону України «Про іпотеку» дозволить впорядкувати набуття іпотекодержателем права власності на предмет іпотеки, захистити права іпотекодавця в даному випадку, буде стимулювати іпотекодержателя виконувати свої зобов'язання належним чином, і на наш погляд, значно зменшить кількість судових спорів, які виникають з приводу іпотечного кредитування.

УДК 338.47:656.025.2

## ДІЯЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРСЬКОГО СЕКТОРУ ДИРЕКЦІЙ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

*Васильєв О.Л., к.е.н., доцент,  
Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Ефективність діяльності підприємств залізничного транспорту в умовах ринкової економіки залежить від особливостей їх управління. Добре організована структура управління є необхідною складовою для успішної роботи в умовах жорсткої конкуренції на транспортному ринку.

Управління на залізничному транспорті представляє собою процес виконання, формування, реалізації місії, поставлених цілей та завдань, що

здійснюються завдяки обробці економічної інформації в необхідному та достатньому обсязі для вирішення управлінських задач. Тому інформація, що поступає від керуючого органу до об'єктів управління, повинна мати такі властивості, як своєчасність та зручність передачі, цілеспрямованість, достовірність, надійність, корисність тощо.

Сучасні підходи до управління пасажирськими перевезеннями на залізничному транспорті потребують суттєвих змін, враховуючи їх збитковість та існуючу на залізничному транспорті практику покриття збитків від пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних.

Основними причинами збитковості залізничних пасажирських перевезень є:

- недостатня відповідність розмірів руху пасажирських поїздів реальному попиту на деяких напрямках;
- невисока населеність окремих пасажирських поїздів;
- недоліки тарифної та державної політики у сфері пасажирських перевезень.

Вирішення даних проблем повинно ґрунтуватися на економічному аналізі рентабельності конкретних пасажирських поїздів, особливо в дальньому сполученні. Порівняння доходів і витрат кожного окремого поїзда дозволить забезпечити ефективне використання пасажирського вагонного парку за рахунок:

- здійснення кількості рейсів у відповідності до реального пасажиропотоку;
- введення нових рентабельних поїздів та скорочення нерентабельних;
- впровадження взаємозамінності поїздів на різних маршрутах за рахунок використання уніфікованих схем та інше.

З метою зменшення збитковості пасажирських перевезень і ліквідації існуючої на залізничному транспорті практики покриття збитків від пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних повинні бути впроваджені наступні заходи:

- підвищення маршрутною швидкості пасажирських поїздів;
- подальше впровадження руху денних поїздів;
- оптимізація композиції поїзда з урахуванням реальних пасажиропотоків та їх структури;
- підвищення комфортності пасажирських поїздів;
- ліквідація збиткових маршрутів;
- скорочення терміну перебування рухомого складу в пунктах обороту;
- збільшення населеності пасажирських поїздів та інше.

Визначення рентабельності кожного

пасажирського поїзда дозволить забезпечити ефективне використання вагонного парку та сприятиме підвищенню ефективності пасажирських залізничних перевезень у цілому.

УДК 336(075.8)

### ПРОБЛЕМЫ ХАРАКТЕРИСТИКИ РАЗМЕРА КАПИТАЛА, АВАНСИРОВАННОГО В ПРОИЗВОДСТВО

*Вовк А. А., д.э.н., профессор (МИИТ),  
Вовк Ю.А., к.э.н., руководитель отдела  
(ОАО «РЖД»),  
Чуприкова З.В., к.э.н., доцент (МИИТ)*

Ценности, находящиеся в распоряжении организации по праву: собственности, хозяйственного ведения, доверительного управления или в соответствии с заключенными договорами и в результате принятой системы погашения задолженности, рассматриваемые как меновые стоимости, позволяют определить размер финансов, находящихся в юридическом распоряжении организации. Их часть, используемая для получения прибыли и дохода, т.е. в процессе осуществления уставной деятельности, становится капиталом, т.е. характеризует размер одной из важнейших категории экономики рыночных отношений. Таким образом, можно сделать вывод, что капитал имеет натуральное выражение, но в силу непосредственной несопоставимости ценностей его составляющих для обобщающей характеристики размера капитала используется их денежное выражение. Учитывая особенности формирования и использования капитала, находящегося в юридическом распоряжении организации, по нашему мнению, его следует группировать по укрупненным сферам деятельности, выделяя при этом капитал, авансированный в производственную деятельность и капитал, направленный в финансовую деятельность. Речь об авансировании капитала в производство идет потому, что только в процессе производства капитал приобретает свойство оборачиваться и амортизироваться (восстанавливаться) в денежной форме, а, следовательно, возвращаться к хозяйствующему субъекту в увеличенном размере, а поэтому для обеспечения непрерывности процесса производства хозяйствующий субъект должен постоянно авансировать капитал в производство. Если хозяйствующий субъект не будет выполнять это незыблемое правило, то его производство неизбежно ожидает развал.

Размер капитала, авансированного в производственную деятельность организации, может быть определен на основе годовой бухгалтерской отчетности на моменты ее составления (начало и конец года), а затем на основе этих данных в среднем за год. Для определения размера капитала на начало и конец отчетного периода необходимо суммировать денежное выражение остаточной стоимости собственных и арендованных орудий труда (основных средств и нематериальных активов) (стр.11310,11110, 52830 бухгалтерской отчетности), предварительно исключив денежное выражение остаточной стоимости собственных орудий труда, переданных в аренду (стр. 52800), и на консервацию (стр.52850), добавив капитал в форме: запасов предметов труда (стр. 12110), авансов на запасы и погашение задолженности за них (стр.12313 и 12323), а также капитал в обороте – денежное выражение стоимости незавершенного производства (стр. 12130 и 12120), расходов будущих периодов (стр.12160), готовой продукции (стр.12140), изделий отгруженных (выполненных работ и оказанных услуг) (стр.12150), денег (стр.12500).

Однако, при всей значимости характеристики размера капитала на момент довольно большое значение имеет оценка его размера в среднем за период. Для такой оценки рекомендуется использовать результаты расчетов размера капитала, авансированного в производство на момент в качестве уровней моментного ряда динамики с равными интервалами, позволяющих определять средние размеры показателей за год.

УДК 349.6

### ЩОДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАПОБІГАННЯ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ ОБ'ЄКТІВ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Гайворонська Т.М., к.ю.н, доцент( УкрДАЗТ)*

Державне регулювання інноваційної діяльності здійснюється шляхом визначення інноваційної діяльності як необхідної складової інвестиційної і регулюється нормативними актами різної юридичної сили: ГК і ЦК України, законами України «Про інноваційну діяльність», «Про інвестиційну діяльність», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про наукову і науково-технічну експертизу», «Про спеціальний режим інвестиційної та інноваційної діяльності технологічних парків» та ін. міжнародно-правовими і підзаконними нормативними актами.

Легальне визначення інноваційної діяльності у сфері господарювання дається в ГК України, як: «діяльність учасників господарських відносин, що здійснюється на основі реалізації інвестицій з метою виконання довгострокових науково-технічних програм з тривалими строками окупності витрат і впровадження нових науково-технічних досягнень у виробництво та інші сфери суспільного життя» (ст. 325).

Основною правовою формою реалізації інвестицій у сфері інноваційної діяльності є договори на виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських та технологічних робіт (договори підрядного типу) або договори на створення і передачу науково-технічної продукції.

Щодо правової регламентації відносин з приводу цих договорів, то договори на виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських та технологічних робіт викладені в главі 62 ЦК України; ст. 331 ГК України регламентує поняття та зміст договору на створення і передачу науково-технічної продукції, який використовується для виконання інноваційних розробок на замовлення суб'єкта інноваційної діяльності з кінцевою метою їх наступної реалізації.

За договором на створення і передачу науково-технічної продукції одна сторона (виконавець) зобов'язується виконати зумовлені завданням другої сторони (замовника) науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи (далі – НДДКР), а замовник зобов'язується прийняти виконані роботи (продукцію) і оплатити їх.

Форма договору на проведення НДДКР є письмовою із зазначенням таких істотних умов: предмет договору та його зміст; строк виконання робіт; прийняття та оплата робіт; відповідальність сторін; конфіденційність відомостей про договір тощо.

За договором на виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських та технологічних робіт підрядник (виконавець) зобов'язується провести за завданням замовника наукові дослідження, розробити зразок нового виробу та конструкторську документацію на нього, нову технологію тощо, а замовник зобов'язується прийняти виконану роботу та оплатити її. Договір може охоплювати весь цикл наукових досліджень, розроблення та виготовлення наукових досліджень, розроблення та виготовлення зразків або його окремі етапи (ст. 892 ЦК). Фактично договір на виконання НД або ДКТР включає два тісно пов'язаних між собою договори: договір на виконання науково-дослідних робіт і договір на виконання дослідно-конструкторських та технологічних робіт.

Договір на виконання НД або ДКТР є двостороннім. Права та обов'язки сторін становлять зміст договору. Проаналізувавши

обов'язки замовника за договором на виконання НД або ДКТР закріплені у ст. 898 ЦК, та обов'язки виконавця відповідно до ст. 897 ЦК на виконання НД або ДКТР,

був зроблений теоретичний порівняльно-правовий аналіз зі змістом договору на створення і передачу науково-технічної продукції (ст. 331 ГК).

Постає питання про те як бути з тим, що законодавством встановлені обмеження шляхом заборони інвестування в об'єкти створення і використання яких не відповідає вимогам санітарно-гігієнічних, радіаційних, екологічних, архітектурних та інших норм, встановлених законодавством України, а також порушує права та інтереси громадян, юридичних осіб і держави, що охороняються законом (ч. 2 ст.4 Закону України «Про інвестиційну діяльність») і ст. 327 ГК України передбачає, що інноваційна діяльність здійснюється з метою поліпшення соціального і екологічного становища.

Оскільки вищезазначені роботи становлять екологічну зацікавленість, а результати підлягають правовій охороні, сторони повинні включати до договорів екологічні умови.

**УДК 658.64:656.2**

### **НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ**

*Гненний Н.В., к.э.н., доцент (ДНУЖТ)*

Главное условие экономического роста Украины - уменьшение сырьевой составляющей в структуре отечественной экономики. В современных условиях интернационализации и глобализации государство должно создать многостороннюю систему поддержки экспорта, не только высокотехнологических отраслей, имеющих хорошие перспективы на внешних рынках, но и экспорта транспортных услуг.

До недавнего времени было принято считать, что международная торговля услугами является зависимой отраслью мировой экономики, услуги воспринимались в качестве производных, сопутствующих международной торговле товарами. Современные доктрины интернационализации и глобализации экономики вынудили признать, что международная торговля услугами не только сопутствует, но и инициирует международную торговлю товарами, выводит ее на качественно новый уровень.

Сегодня темпы расширения международной торговли услугами опережают темпы развития международной торговли

товарами. Услуги превратились в самостоятельный предмет международной торговли, уже сегодня многие страны мира взяли курс на экспорт услуг, отдавая им роль основного поставщика в доходную часть государственного бюджета.

Международная торговля транспортными услугами является неотъемлемой и важнейшей частью международной торговли услугами. Сама внешняя торговля неразрывно связана с деятельностью международного транспорта. При этом опережающие темпы становления и развития международных транспортных систем часто стимулируют развитие отдельных регионов и стран в целом.

Во многих странах мира экспорт транспортных услуг считается одним из важнейших экспортных отраслей национальной экономики. Либерия, Панама, Мальта, Кипр, Гибралтар, Багамские острова и др. процветают за счет продажи преимущественных прав, связанных с регистрацией морских судов под «удобными» флагами. Страны Балтии, Центральной и Восточной Европы, среди которых следует выделить Польшу, Словакию, Венгрию, Литву, формируют от 20% до 35% своего ВВП за счет доходов от грузового железнодорожного транзита. Некоторые страны СНГ, такие как Беларусь и Казахстан, солидную часть доходов извлекают из международной перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли Украины в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие украинских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры. Следует выделить три основных условия развития международной торговли транспортными услугами:

- стимулом для грузоперевозок может стать увеличение доли участия украинских транспортных организаций в поставке отечественных экспортных грузов на мировые рынки;

- развитию транспортных услуг будет способствовать повышение доли украинских операторов в доставке импортных товаров и перевозках грузов третьих стран;

- стремительное развитие этого сектора рынка может обеспечить использование транзитного потенциала украинской транспортной системы.

Эти направления следует предусмотреть при формировании в будущем транспортной



стратегии государства.

УДК 656.23: 656.224

### СИНЕРГЕТИЧНИЙ ЕФЕКТ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

*Гулай О.С., к.е.н., асистент (УкрДАЗТ)*

Концентрація і використання основних фондів полягає в тому, що транспортна організація в своїй діяльності здійснює перевізний процес. Тобто виконує основну мету - задоволення потреб населення в перевезеннях, домагаючись при цьому того, щоб ресурси по своїм якісним і вартісним характеристикам були придатні для виробництва конкурентно спроможної продукції, тобто перевезення. Це і є спільна дія всіх елементів системи, яка в контексті здійснення перевізного процесу повинна призводити до збільшення якісних показників функціонування без збільшення кількісних. Але реально залізнична галузь, як державне підприємство, має можливість придбати лише доступні ресурси, маючи для цього обмежені кошти. Перед кожною транспортною організацією стоїть проблема використання з максимальною віддачею сильних сторін наявних ресурсів. На даний момент, такими ресурсами являється покращення сервісу, умов обслуговування та закупівля нового рухомого складу для високошвидкісного руху.

Організація перевізного процесу полягає в наступному. Сама організація перевезень – вибір технології, технічний стан рухомого складу, створення стимулів до праці, контроль якості і т.п. Ефективним засобом покращення позиції на ринку є співпраця як з іншими видами транспорту, так і з промисловими підприємствами, бо якщо брати до уваги той факт, що роль приміського сполучення за Радянських часів була першочергово - транспортування пасажирів із прилеглих територій на роботу до підприємства та навпаки, то з настанням 2014 р. така функція залишилась. Цей факт необхідно використовувати - домовлятися і співпрацювати з підприємствами, робітниками яких користуються послугами залізничного транспорту і в інтересах не тільки залізниці, а й самого підприємства була б двостороння співпраця. В якості видів співпраці можна виділити кооперацію і концентрацію. Це важливо для приведення перевізних потужностей у відповідність з умовами праці і об'ємами перевезень, що змінюються.

Організація маркетингових комунікацій

полягає в тому, що транспортне підприємство повинно перекопати цільову аудиторію в перевагах свого виду транспорту. Згідно статистичних даних, які були опубліковані [1], залізничним транспортом користуються 75 % усього населення України, з них 53% могли б скористатися послугами автобусних компаній, 5 % - маршрутними таксі, 1 % - послугами авіакомпаній. На питання, чому користуються саме залізничним видом транспорту, 75 % опитаних вважають цей вид транспорту найбезпечнішим, 61 % користуються ним через швидкість руху, і регулярність руху, також до уваги береться комфорт, який оцінили майже 43 % громадян, та низька ціна квитка – 37 %, 29 % відмітили, що їх влаштовує розклад руху поїздів. Також треба звернути увагу на склад контингенту - державним залізничним транспортом користуються: державні службовці та службовці – 38 %, пенсіонери – 65%.

Соціальна політика залізничних пасажирських перевезень полягає у задоволенні потреб суспільства у перевезенні, рухливості населення, масовості та комфортабельності. Економічне значення соціальних перевезень відображається у їх цінній політиці, орієнтованій на масовість та доступність для кожної верстви населення. Посилання на низькі тарифи для населення, нижчі за собівартість перевезень надаються як необхідна умова функціонування та діяльності економіки країни, яка знаходиться на шляху розвитку. Заходи держави, щодо низької тарифної ставки направленні на підтримку життєдіяльності населення, являються доцільним фактором у політичній та економічній ситуації країни, так як великий відсоток населення знаходиться за межею бідності та потребує піклування з боку держави. Проте залізнична галузь, як одне з головних державних підприємств також потребує вагової підтримки з боку держави, так як ситуація яка склалася не може терпіти зволікань через її критичність з відновленням основних фондів. Необхідна повна реструктуризації галузі та перехід на нові взаємовідносини між її суб'єктами – ринкові.

Таким чином, так як залізничні пасажирські перевезення мають важливий вплив та економічне значення в державній політиці країни, необхідно використовувати всі можливі методи покращення роботи цілого комплексу. За відсутності фінансових можливостей покращення вищезгаданих факторів, необхідно використовувати всі можливі шляхи, як один з наявних варіантів – впровадження та поглиблення використання синергетичний ефект у діяльності пасажирського транспорту та допоміжного господарювання.

УДК 658.14:656.2

**ПРОЕКТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ В  
ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА**

*Дараган А. А., аспирант (УкрГАЗТ)*

Инвестиционная деятельность на железнодорожном транспорте сейчас является одной из приоритетных, поскольку требуют незамедлительной реализации проекты по возобновлению экономического потенциала и развитию железнодорожной отрасли.

Для инвестирования развития железнодорожного транспорта Украины в современных условиях существуют следующие источники финансирования: бюджетные инвестиции; собственные средства Укрзалізниця; кредиты банков и международных финансовых организаций; доходы от совместной деятельности; лизинг. Однако, тенденция утраты экономического потенциала отрасли усиливаются, что является следствием отсутствия достаточного финансирования, и требует дальнейшей разработки проблемы финансового обеспечения развития железнодорожного транспорта.

В настоящее время в экономически развитых странах для реализации крупных инвестиционных проектов все чаще используется проектное финансирование.

В отечественной инвестиционной практике термин «проектное финансирование» часто отождествляется с обычным долгосрочным банковским кредитованием, однако в теории и практике управления инвестиционной деятельностью нет единого понимания проектного финансирования.

Проектное финансирование можно определить как финансирование долгосрочных инновационно-инвестиционных проектов, когда в качестве залога выступают активы данного проекта, а источником возврата средств являются денежные потоки, генерируемые самим проектом, что позволяет решить задачи формирования, распределения и исследования фондов денежных средств с целью создания уникального продукта за ограниченное время при минимально возможных издержках.

Специфика этого вида инвестирования состоит в том, что оценка затрат и доходов осуществляется с учетом распределения риска между участниками проекта.

Сложности применения проектного финансирования в полном объеме и смысле этого понятия в отечественной практике обусловлены следующим:

– внутренние источники долгосрочного финансирования не так хорошо развиты в стране, как в развитых странах;

– имеются несоответствия между доходами и займами внутри страны и обслуживанием долгов в валюте;

– острая нехватка специалистов по проектному финансированию.

Украинская экономика переживает глубокий инвестиционный кризис. Банковская система в свою очередь не готова к осуществлению методов проектного финансирования в полной мере. Укажем ряд причин и факторов, которые мешают на современном этапе осуществлять проектное финансирование: нестабильность отечественной экономики, высокие темпы инфляции, высокая задолженность украинских предприятий, нестабильность налогового законодательства, отсутствие опыта при финансировании инвестиционных проектов, неустойчивость общей экономической ситуации в стране.

Условия типичного применения методологии проектного финансирования в Украине заключаются в привлечении иностранных кредитов для финансирования крупных проектов, а также в предоставлении государственных гарантий компенсаций.

Таким образом, уровень проектного финансирования в Украине является достаточно низким, однако перспективность его использования на железнодорожном транспорте очевидна, что и обуславливает необходимость совершенствования инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте на основе предложенного инструментария проектного финансирования.

УДК 656.025.4

**СВІТОВИЙ ДОСВІД  
ТРАНСПОРТУВАННЯ ПАЛИВНИХ  
ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ  
ТРАНСПОРТОМ**

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Густина і напрям перевезень паливних вантажів залежать від багатьох чинників, серед яких визначальним є рівень розвитку продуктивних сил, їх розподіл. В цьому відношенні Україна є одним з європейських регіонів суцільного економічного освоєння, що має в розпорядженні густу транспортну мережу, лінії якої у більшості випадків сходяться до великих промислових, адміністративних і культурних

центрів.

Аналіз даних перевізного і погрузо-розвантажувального процесу номенклатури паливних вантажів свідчить про значну долю паливних вантажів в загальному вантажообігу практично усіх видів транспорту. При цьому значною є і вантажна робота великих транспортних вузлів.

Огляд зарубіжних публікацій свідчить про те, що залізниці і вугільна промисловість стали нерозривно пов'язаними з часів парової тяги. Аналізуючи роботи залізничних компаній США на протязі останніх 150 років, можна зробити висновок, що потік твердого палива був і залишається пріоритетним на далекі відстані. За даними Асоціації Американських залізниць (AAR), в числі видатних споживачів палива стоять електростанції, куди підвозяться 61% всіх спеціалізованих вагонів.

Велика увага приділяється питанням діяльності вугільного коридору компанії UP (Union Pacific), де вже на протязі ряду років здійснюється експлуатація спеціалізованих вагонів нового покоління.

Новими в організації перевезень вугілля є спеціалізовані маршрутні потяги, а також змішані автомобільно-залізничні перевезення.

Перевезення твердого палива по європейським залізницям є проблемою, що знаходиться в загальній стратегії досліджень ряду міжнародних організацій таких, як Міжнародний союз залізниць (МСЖД), Співтовариство європейських залізниць (CER), Міжнародний союз громадського транспорту (UNIFE). Програма, розроблена вищеназваними організаціями, націлена на формування до 2020 року єдиної загальноєвропейської мережі залізниць і збільшення до цього часу об'єму вантажних перевезень більш ніж в три рази. У документі особливо відзначається істотне зростання міжнародних змішаних сполучень. Паралельно з цим перед європейськими залізницями поставлено завдання розвитку вагового руху, у тому числі перевезень вугілля на далекі відстані.

Досліджується ситуація з перевезеннями наливних паливних вантажів в Україні і за кордоном. У полі зору економістів мають місце підходи до виміру ефекту від енергозберіжних технологій при перевезеннях. Критично аналізуються причини втрати частини вантажів, що перевозяться. Автори приходять до висновку про необхідність розробки нового методологічного підходу до вибору транспортно-технологічних операцій і типів рухомого складу, що забезпечують мінімальну витрату палива і мінімальну втрату енергоресурсів.

Розглядаються проблеми енергобалансу сировинних ресурсів зарубіжних країн і постачання сировиною нафтопереробних підприємств.

Критично аналізується стан парку цистерн країн СНД, у тому числі України.

Найважливіше питання - ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів. Пропонується методика розрахунку пропускної спроможності перевалочних терміналів. Проаналізована ситуація з пропускною спроможністю перевалочних комплексів.

Звернена увага на доцільність оптимізації вантажопотоків експортних перевезень нафтопродуктів. У цьому сенсі заслуговує на увагу пропонування методика розрахунку ефективності організації перевезень нафтопродуктів маршрутами посилачів. Для практичної реалізації названого напрямку потрібне створення технологічного резерву порожніх цистерн певного якісного складу. Він потрібний не лише для згладжування добової нерівномірності вступу цистерн. Але і для кращого використання пропускних здібностей наливних пунктів, організації рівномірного наливання нафтопродуктів до того або іншого рухомого складу залежності від режиму роботи НПЗ і використання різних видів транспорту.

УДК 332.021(477)

### ОСОБЕННОСТИ СТРУКТУРНОЙ ПОЛИТИКИ УКРАИНЫ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,  
Глазкова А.С., студентка (УкрГАЗТ)*

Под структурной политикой понимается система мер, направленных на планомерную перестройку структуры общественного производства в соответствии с прогрессивными сдвигами в науке, технике и технологиях с учетом общественных и индивидуальных потребностей

Цель данного направления политики — стимулирование научно-технического прогресса, повышение конкурентоспособности национальной экономики, решение ряда социальных проблем. Конкретные формы реализации этой политики проявляются в селективной поддержке государством определенных отраслей и видов производства. Структурную политику можно рассматривать в широком и узком смысле. В первом случае подразумевается воздействие на всю совокупность структурных элементов в экономике. Речь идет о влиянии на отраслевые, территориальные и организационно-институциональные пропорции. Ко второму случаю относятся действия государства по косвенному регулированию соотношения размеров фирм, нахождению наиболее оптимальной пропорции между их размерами. Государственные меры по формированию инфраструктуры также относятся в

широком смысле к понятию «структурная политика».

При более узкой трактовке данного термина принято понимать воздействие лишь на изменения отраслевых и производственных пропорций. Региональные аспекты деятельности государства получают самостоятельное лексическое обозначение «региональная политика». Меры по отношению к организационно-институциональным пропорциям не получили в литературе специального термина. Смысл структурной политики государства состоит, естественно, не в том, чтобы заменить или продублировать роль частной экономики. Основная побуждающая сила структурных сдвигов — рынок. Однако государство помогает ему, поскольку процесс формирования новых пропорций порой необходимо интенсифицировать (например, под влиянием внешней конкуренции) или обеспечить ликвидацию социальных издержек, вызванных структурными переменами. Национальная экономика — совокупность всех экономических процессов, совершающихся в обществе, на основе действующих в нем отношений собственности и организационных форм хозяйственности; экономическая деятельность всех хозяйственных субъектов в масштабе государства, направленная на удовлетворение потребностей нации; это так же сложнотехническая система, развивающаяся по своим специфическим законам. Структура национального хозяйства представляет собой совокупность пропорций и отношений, которые сложились в данный момент, и включает экономическую структуру и структуру обрамления; является результатом развития общего разделения труда в производстве.

Экономическая структура характеризует отношения домашних хозяйств, фирм, сфер, отраслей, а также соотношение национального и мирового хозяйства. Структура обрамления характеризует окружающую среду экономической деятельности, прежде всего социальную, политическую, демографическую структуру.

Любая национальная экономическая система состоит из совокупности отраслей — определенных областей экономической деятельности.

**УДК 338.48**

### **ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЯКОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ**

*Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В туристичному підприємстві якість — інтегральна складова процесу створення

туристичного продукту, який забезпечує задоволення очікувань і потреб туристів. Якістю є не тільки сукупність ознак, які характеризують туристичний продукт і відрізняють його від інших ознак. Це також здатність продукту до задоволення очікувань туристів і заспокоєння їх певних потреб. Вміле управління якістю гарантує, що пропонований продукт знайде покупців і задовольнить їх потреби.

Згідно з рекомендаціями Всесвітньої туристичної організації (UNWTO) під якістю розуміють елемент рівня під час тимчасового перебування туристів поза місця постійного проживання.

При цьому якість залежить не тільки від рівня послуг, але і від людського фактора, і середовища. Згідно UNWTO якість — це виконання за певною прийнятною ціною будь-яких завдань і сподівань клієнта, які не заборонені законодавством, при одночасному дотриманні вимог безпеки, гігієни та доступності туристичних послуг, гармонії людського і природного середовищ. У цьому визначенні простежується прагнення до збалансованого розвитку туризму.

Якість туристичних послуг є категорією суб'єктивною і відносною, її можна трактувати як відповідність ознак туристичних благ і послуг вимогам та очікуванням споживачів, які сплачують за них певну ціну.

Якість туристичних послуг, як і якість продуктів, є поєднанням якості, типу і якості виконання. В туризмі тип якості стосується різних його видів і одночасно відображає стандарт об'єктів і оточення. Тому згідно концепції суті туристичного продукту, яка визначається в широкому і вузькому сенсі, можна аналізувати:

- якість одиначної (окремої) послуги або однорідної асортиментної групи туристичних послуг;

- якість туристичного продукту як комплексу послуг, які надаються за посередництва всіх благ і послуг, які купують туристи у зв'язку з виїздом за межі постійного місця проживання як перед, так і під час подорожі, а також після її завершення.

Крім якості туристичних послуг, важлива проблема якості обслуговування клієнта (туриста). Покупці туристичних послуг стають все більш прискіпливими та вимогливими до стандартів обслуговування. Цей елемент набирає вагу у функціонуванні суб'єктів туристичного підприємства в умовах гострої конкурентної боротьби. Діяльність, пов'язана з обслуговуванням туристів, охоплює дії перед, під час і після закінчення угоди. На якість туристичної послуги, яку замовляють покупці, впливають як їх надії, так і реальний досвід, отриманий внаслідок відносин з працівниками обслуговування туристичного руху. Надії визначаються обіцянками і зобов'язаннями,

які фірма надає своїм клієнтам за допомогою різних засобів комунікації. Додатково необхідно врахувати вплив таких факторів, як вислуховування думки, рекомендацій, відгуків.

Визначення якісного рівня туристичного підприємства є складним і неоднозначним завданням з огляду на особливості туристичного продукту, який вирізняється:

- комплексністю комплементарних послуг (наприклад, розміщення, харчових, транспортних, страхових, екскурсійних послуг тощо);

- нематеріальним характером (відсутність відчуття, форми, кольору, можливості транспортування);

- нерозривністю виробництва й споживання (присутність споживача під час надання послуги);

- тісним зв'язком послуги з її виконавцем (суспільне значення в економіці продукту - розуміння потреб, гостинність, відчуття безпеки);

- суб'єктивністю оцінки продукту (складність об'єктивізації);

- сезонністю потреб туристичних послуг;

- часовою різницею між купівлею і споживанням;

- впливами зовнішніх чинників (політичних, суспільних, економічних тощо).

Вимір якості послуги у багатьох випадках є найбільшою проблемою, яка постає перед підприємствами з надання туристичних послуг.

Складність поняття якості туристичного продукту обґрунтовує потребу аналізу багатьох складових елементів, які впливають на якість. Їх вибір становить суттєву проблему в дослідженні та оцінці якості. Визначення кількості змінних, які описують якість туристичного продукту, вимагає досліджень стосовно:

- сподівань туристів щодо продукту (наприклад, інформаційних, екскурсійних послуг);

- підходу до проблематики якості послуг суб'єктів їх надання;

- знань, які у цій сфері надають експерти зі сфери туризму, маркетингу, теорії якості, психології тощо.

До основних параметрів оцінки якості та споживчої цінності туристичних послуг належать показники, що визначають технічну, функціональну та етичну цінність окремих видів послуг і комплексного туристичного продукту та показники їхньої суспільно необхідної вартості.

Визначення якості туристичних послуг полягає у проведенні аналізу багатьох аспектів взаємопов'язаних елементів туристичного продукту. Ступінь відчутого задоволення залежить, з одного боку, від властивостей ознак придбаної послуги, а з іншого – від сподівань клієнтів. Необхідно намагатися, аби різниця між очікуваною та отриманою послугою була щонайменшою. У процесі дослідження якості

варто враховувати пізнання потреб і вимог, а також пропозиції й думки клієнтів. Лише за таких умов можна говорити про ознаки створеного продукту виробником послуг та про ідентифікатори якості, які сприймає клієнт.

УДК 339.9(477+55)

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН УКРАЇНИ З ІСЛАМСЬКОЮ РЕСПУБЛІКОЮ ІРАН

*Диколенко О.Г., к.е.н., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

На сьогоднішній день економічні відносини України з Іраном обмежуються незначними обсягами експортно-імпорتنних операцій. Україна є експортером енергетичного устаткування, електродвигунів і телерадіоапаратури, чорних металів і виробів з них, цукру і кондитерських виробів, а з Ірану до України імпортується деякі види (у дуже невеликих обсягах) харчових продуктів, взуття і одягу. Звичайно, це не відповідає реальним експортним потенціалам обох країн.

При належній активізації державної політики і діяльності підприємницьких структур, при відповідній ініціативі вчених, наші країни могли б у взаємних інтересах розвивати належне партнерство, причому не тільки вузько обмежено - лише в торговельній сфері, - але й у ширших масштабах - у спільній інвестиційній та інноваційній діяльності, у виконанні тих чи інших технічних засобів, у науково-технічному і гуманітарному співробітництві. В умовах послідовної лібералізації зовнішньоекономічної діяльності це може стати цілком реальним.

Так, наприклад, на взаємовигідній основі можливо було б розробити спільний проект газопроводу з Ірану до України, дослідити за єдиною програмою місткість і кон'юнктуру внутрішніх ринків обох країн з визначенням напрямів ефективного товарообміну, а також можливості створення тих чи інших спільних компаній і фірм, підготовки кадрів, розробки і реалізації технологічних нововведень, налагоджування обміну економічною інформацією.

У бідь якому разі, поряд з розвитком торговельних зв'язків України з Іраном, слід було б пошукати сфери для ширшого взаємовигідного економічного і гуманітарного співробітництва включаючи створення спільних виробництв, транспортних та деформаційних систем, енергопроектів, ресурсо- та енергозберігаючих технологій, підготовку кадрів).

Країни сучасного світу так чи інакше, в різній мірі, є взаємозв'язаними одна з одною і взаємозалежними. Глобальні прогнози майбутнього світового прогресу і устрою є далеко не однозначними. З одного боку, прояв у економічно розвинутих держав тенденцій до посилення інтеграції та створення гігантських замкнених ринків (країни ЄС, Американського континенту, Тихоокеанського басейну) нашою думкою є розробка і здійснення проєктів принципово нового світового порядку і устрою на принципах дедалі тіснішої їх інтеграції, а з іншого, - величезне різноманіття умов, національних особливостей і відмінностей у рівнях соціально-економічного і духовного розвитку країн і народів викликає прямо протилежні тенденції до дезинтеграції та відособлення (як це спостерігається, наприклад, у слов'янському і мусульманському світах).

Таким чином, не зважаючи на значні відмінності у культурній сфері, Україна та Іран мають значні перспективи розвитку економічних взаємовідносин. Такі відносини повинні будуватися на фундаменті взаємовигідних інтересів і еквівалентних економічних відносин. Політична й духовна інтеграція країн і народів з різними формами соціально-економічного устрою та політичного правління дозволить побудувати міцну економіку.

УДК 330.341.1:656.2

### **ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ**

*Ейтутіс Г.Д., д.е.н., начальник  
адміністративної служби  
(Південно-Західна залізниця)*

В умовах реформування залізничного транспорту, яке триває згідно з законом «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» N 4442-VI від 23.02.2012, особливого значення набуває перехід на інноваційну модель розвитку як необхідну для виживання та забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Питаннями інноваційного розвитку залізничного транспорту займаються вітчизняні вчені: В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, В.П. Ільчук, Кірдіна О.Г., О.М. Синікова, Є.М. Сич та інші, в працях яких досліджені питання розроблення інноваційної стратегії та інноваційної політики залізничного транспорту, забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного

транспорту тощо.

Необхідно відмітити, що у діючій Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року вказані певні напрямки розвитку, які неможливо реалізувати без впровадження інновацій: технічне переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники; удосконалення технології організації перевезень; поетапне впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів тощо.

Крім того, теперішній час відсутня обґрунтована та дієва інноваційна стратегія та політика залізничного транспорту, не сформована Програма його інвестиційно-інноваційного розвитку як необхідної умови послідовної реалізації інноваційної моделі; не встановлено обґрунтованих інноваційних пріоритетів, відсутня галузева методика їх відбору.

Реформування залізничного транспорту повинно включати і розроблення відповідної програми інвестиційно-інноваційного розвитку, в якій будуть вказані пріоритети інноваційного розвитку та довго-, середньо- і короткострокові заходи по їх реалізації. У зв'язку з цим можливо використати досвід ВАТ «РЖД», основні напрямки науково-технічної політики якого сформульовані в вигляді системного документа «Біла книга ВАТ «РЖД», що є інноваційною основою діяльності компанії на перспективу до 2015 року; у 2009 р. розроблена Концепція єдиної технічної політики холдинга «РЖД», в якій визначена структура управління інноваційною діяльністю.

В процесі реформування структури управління Укрзалізниці доцільно створити спеціальну службу з координації інноваційної діяльності. Так, у структурі ВАТ «РЖД» з 2007 р. функціонує Центр інноваційного розвитку, створений з метою координування та об'єднання науково-дослідної і проєктно-конструкторської роботи учених та практиків, а також Управління з питань інтелектуальної власності. Створена і діє Об'єднана вчена рада ВАТ «РЖД» - дорадчий орган у складі Науково-технічної ради ВАТ «РЖД». Найважливіше завдання, поставлене перед радою, - формування (відновлення) наукових шкіл в області техніки, технологій, економіки і управління на залізничному транспорті, сприяючих підвищенню авторитету галузевої науки, створення умов для ефективної інтеграції науково-технічного комплексу ВАТ «РЖД» в міжнародне наукове співтовариство.

Отже, доцільним є застосування досвіду ВАТ «РЖД» з організації інноваційної діяльності у процесі реформування Укрзалізниці.

УДК 330.130: 004.02

## ПРОБЛЕМИ УКРАЇНИ НА СВІТОВОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Єрмоленко О.А., к.е.н., доцент,  
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Транспортна система України характеризується достатньо розгалуженою мережею. Саме транспорт є однією з важливих галузей народного господарства, ефективне функціонування якого - необхідна умова розширення торгово-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і, як наслідок, гарантія стабільного розвитку економіки.

Впродовж років важливим аспектом у розвитку транспортної системи України, є високий коефіцієнт транзитності України, один з найвищих у світі і у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків через державний кордон України найбільшу частину займає транзит – 54,2%. Експорт становить 27,4% зовнішньоекономічних вантажопотоків через державний кордон України, імпорт – 18,4%. Це пояснюється тим, що Україна має досить розгалужену транспортну інфраструктуру, яка за системою таких показників як рівень забезпечення швидкості, інформаційне забезпечення, збереження вантажу, рівень обслуговування на кордоні, сервіс на дорогах, відстає від вимог міжнародних стандартів. У структурі експортних вантажопотоків переважає залізничний транспорт – 59,44%, імпортних та транзитних – трубопровідний (відповідно 44,24% та 64,47%).

Україна займає вигідне транспортно-географічне положення. Через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку і укріпленні цих відносин зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. В зв'язку з цим в Європі та Азії створюється система транспортних коридорів, в якій українські магістралі відіграють важливу роль.

Однак транспортна галузь не є досконалою як в Україні, так і за її межами. Серед головних проблем транспортного комплексу України можна назвати наступну - погіршення соціальних стандартів якості пасажирських перевезень за такими показниками, як регулярність руху, безпека руху, наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості. Поступово загострюється проблема, пов'язана із ростом ступеня зносу транспортних засобів. В той же час, непотрібно недооцінювати той

факт, що відсутність послідовної реалізації загальної стратегії розвитку транспорту та програм для окремих видів транспорту на основі прогнозів обсягу руху і пріоритетів державної транспортної політики призвели до того, що транспортна система України багато в чому не відповідає світовим стандартам і вимогам, відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм.

Тому, зважаючи на необхідність включення України до світової транспортної системи і значення цього напрямку економічної діяльності для розвитку міжнародної співпраці, Україні як транзитній державі слід приділяти увагу розвитку відповідних видів транспортних послуг. Завдяки технологічним можливостям та потенціалу транспортної галузі, Україна має перспективи у розвитку додаткових транспортних послуг, пов'язаних з ремонтом і обслуговуванням. Розвиток транспортного сектору створює підґрунтя для економічного зростання, сприяє широкому запровадженню новітніх технологій в інших галузях економіки.

УДК 339.1654

## СИСТЕМНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

*Задерей А. Е., аспирант (ОНМА)*

В основе современного состояния рынка морской торговли лежат принципы и направления трансформации международного разделения труда. Частью этого процесса становится характер, параметры и распределение провозной способности флота по реальным владельцам и флагам регистрации. Кроме совокупности общих закономерностей, присущих предпринимательской деятельности, все подсистемы морской транспортной индустрии обладают системными особенностями. Прежде всего, выделяется приоритетность воспринимаемой ценности перевозочного процесса и приоритет транспортной безопасности участия резидентов страны в международном разделении труда. Любые изменения в глобальной экономике предопределяют принципы диверсификации в торговом мореплаваннии.

Изменение роли региональных экономических подсистем ведет к необходимости расширения и рационализации транспортных маршрутов. Наиболее трудоемкие и капиталоемкие сухогрузные перевозки сосредоточены в Европейской, Североамериканской, Тихоокеанской, Средиземноморской, Дальневосточной и Индийской секциях. Перевозки нефти и нефтепродуктов концентрируются в Ближневосточной, Центральноамериканской, Восточноазиатской,



Западноафриканской и Средиземноморской секциях. Тем не менее, опережение темпов развития азиатских, южноамериканских и африканских стран предопределяет тенденцию усиления роли новых морских государств.

Развитие национального торгового флота стран с недостаточной провозной способностью относительно критериев фрахтовой независимости внешней торговли основывается как на учете внутренних возможностей и потребностей, так и на учете внешних ограничений. К последним относится характер состояния и темпы обновления тоннажа ведущих судовладельцев мира и внешнее лимитирование финансовых ресурсов – external capital rationing.

В системе основной производственной структуры морского транспорта формируются основные типы взаимосвязи «риск – доходность». Наибольшая амплитуда колебаний риска и доходности характерна для торгового судоходства. Дифференциация определяется типами флота и секторами фрахтового рынка.

Для судовладельцев, имеющих определенные гарантии нормализованной загрузки, изменение доходности не рассматривается в качестве критерия компенсации за риск. Для судовладельцев, оперирующих в условиях цикличности фрахтового рынка, требуемая эффективность определяется динамикой риска. Они должны быть готовы к снижению доходности с ростом риска.

Концепции выбора стратегии развития, по нашему мнению, обусловлены конечной экономической целью функционирования предприятий морского транспорта, состоянием мирового фрахтового рынка, социально-экономическими возможностями и научно-методическим обеспечением принятия решений. Эти четыре фактора в значительной степени определяют выбор стратегии развития и оперирования мощностями.

**УДК 629.4.001.76(477)**

### **ОБНОВЛЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ЯК ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)*

Прогресивний розвиток залізничного транспорту України, головним чином, залежить від стану локомотивної тяги, експлуатаційних і технічних характеристик локомотивів, а також від раціональної організації експлуатаційної роботи локомотивного господарства.

В усі часи локомотивне господарство виступало основною ланкою технологічного процесу перевезень від ефективності функціонування якої залежать такі найважливіші якісні параметри транспортної послуги, як ритмічність, надійність та безпека перевезень, забезпечення своєчасної доставки вантажів.

Однак, на сьогоднішній день стан локомотивного господарства українських залізниць не відповідає новим підвищеним вимогам до організації процесу перевезень, що обумовлено рядом причин, основною з яких є проблема морального та фізичного старіння рухомого складу. Так, за оцінками спеціалістів, технічний стан тягового парку залізниць близький до критичної позначки: 90% сягає рівень зносу електровозного парку, 99% рівень зносу магістральних тепловозів та 96% - маневрових. Все це не тільки негативно позначається на швидкості руху поїздів, але й обумовлює зростання рівня витрат залізниць на утримання та експлуатацію цього рухомого складу. Зокрема, основна частина рухомого складу, яка сьогодні експлуатується на залізницях України, потребує на 40-60% більше витрат на виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту, споживає вразі більше палива та мастильних матеріалів, а також потребує значно більше витратних матеріалів та запасних частин для ремонту через часті відмови в роботі локомотиву на шляху його прямування.

Для подолання критичної ситуації в локомотивному господарстві з 2012 року Державною адміністрацією залізничного транспорту реалізується Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки, якою передбачено придбання в такій кількості одиниць рухомого складу: 2012 рік – 66 од., 2013 рік – 104 од., 2014 рік – 110 од., 2015 рік – 114 од. та 2016 рік - 115 одиниць. Реалізація цієї Програми дозволить оновити частину локомотивного парку, придбавши 509 одиниць сучасних пасажирських і вантажних локомотивів.

Однак, фактично через брак фінансування дана Програма реалізується не достатньо ефективно. Так, у 2012 році із запланованих 66 одиниць рухомого складу було закуплено лише 4 вантажних електровози. Така ситуація ще більше загострює проблему зі станом рухомого складу Укрзалізниці, обумовлюючи зростання кількості раптових відмов в роботі, підвищення трудомісткості та собівартості ремонту локомотивного парку.

В умовах відсутності фінансових ресурсів в достатньому обсязі для оновлення рухомого складу залізниць, найефективнішим методом, який дозволить не тільки підтримати існуючий потенціал локомотивного парку, але й сприятиме підвищенню експлуатаційної надійності локомотивів та безпеки перевезень, може

виступати глибока модернізація рухомого складу на основі впровадження інноваційних розробок. Така модернізація може проводитися як за рахунок використання нових силових установок, так і за рахунок заміни вузлів та агрегатів, які давно вже відпрацювали встановлений термін експлуатації, на нові розроблені провідними світовими виробниками.

Разом з тим, така модернізація вимагає реалізації організаційних та технологічних заходів, пов'язаних з розробкою Програми модернізації рухомого складу на основі використання обладнання провідних світових виробників залізничної техніки та впровадженням вбудованих систем контролю і діагностики рухомого складу, які дозволять на основі даних бортових мікропроцесорних систем розробити систему ремонту та прогнозувати працездатність рухомої одиниці.

Таким чином, оновлення та модернізація рухомого складу локомотивного господарства виступають найважливішими заходами з покращення експлуатаційної надійності локомотивів та є основою для відновлення провізних здатностей українських залізниць.

УДК 330.341:656

### РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

*Калиниченко Л.Л., д.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Одним из главных условий повышения эффективности и конкурентоспособности транспортной системы является повышение технического уровня транспортных средств и оборудования, а также применение современных перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий. Совершенствование техники и технологий осуществляется на основе снижения ресурсоемкости транспортной техники, повышения ее экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности с учетом положений программных документов по развитию производства конкурентоспособной транспортной техники.

Новая транспортная техника должна отвечать современным международным требованиям, соответствовать перспективной структуре пассажиро- и грузопотоков, а также особенностям организации перевозочного процесса в рыночных условиях. Транспортная техника для

перевозки опасных грузов должна полностью соответствовать международным и национальным требованиям.

Одним из главных направлений повышения эффективности транспорта является снижение энергоемкости транспортной работы, использование новых источников энергии и создание новых транспортных средств. Реализация этого приоритета предполагает:

- экономическое стимулирование разработки и использования на транспорте традиционных энергетических установок с повышенными показателями топливной экономичности;

- стимулирование применения транспортных технологий, обеспечивающих снижение расхода топлива на единицу транспортной работы;

- поощрение разработки транспортных энергетических установок, ориентированных на применение альтернативных нефтяным видов топлива, а также гибридных энергетических установок;

- поощрение исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию перспективных транспортных средств и транспортных систем с повышенными экономическими характеристиками.

Государство должно способствовать развитию устойчивого взаимодействия транспорта и транспортного машиностроения, формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования. Техническая политика на транспорте должна быть ориентирована, прежде всего, на использование продукции отечественных производителей транспортной техники и оборудования. Государственная поддержка транспортного машиностроения должна направляться, в первую очередь, на те программы, которые, наряду с производством транспортной техники, предусматривают широкие возможности для производства техники с характеристиками «под заказ» индивидуального потребителя, предполагают выгодные для потребителя экономические условия приобретения техники (лизинг, продажа в кредит и т.д.), а также предусматривают ее сопровождение на всем жизненном цикле (индустриальная модернизация, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и оборудования, находящихся в эксплуатации, утилизация техники, выводимой из эксплуатации). В целях поддержки отечественных производителей, успешно осваивающих конкурентоспособные образцы транспортной техники, наряду с мерами таможенно-тарифного регулирования, должны применяться меры технического регулирования. В частности, должны быть установлены технические барьеры для импорта транспортной техники и оборудования, технические характеристики которых не

соответствуют действующим в Украине требованиям. Вместе с тем, решения в отношении развития отечественного производства или импорта транспортных средств, оборудования и комплектующих, а также реализация соответствующих мер экономического регулирования должны приниматься с учетом реальных возможностей отечественных производителей, а также сложившегося международного разделения труда.

Основными мерами по формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования являются:

стимулирование развития лизинговой деятельности;

приведение к мировым нормам условий использования залога в финансировании проектов, связанных с приобретением транспортных средств;

создание системы экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных транспортных средств и оборудования, а также скорейшего списания морально и физически устаревшей техники;

поддержка транспортных организаций, осваивающих перспективные образцы новой отечественной техники;

повышение доступности кредитных ресурсов на реализацию инвестиционных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственных бюджетов, в первую очередь, на первоначальном этапе освоения и продвижения на рынок перспективной отечественной техники.

УДК 656.257:681.32

### ШЛЯХИ СКОРОЧЕННЯ МАТЕРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ НОВІТНІХ СИСТЕМ ЗАЛІЗНИЧНОЇ АВТОМАТИКИ

*Каменєв О.Ю., асистент (УкрДАЗТ)*

Комплексна модернізація пристроїв залізничної автоматики і телемеханіки (ЗАТ), фізичний знос основних фондів яких на даний час перевищує 75%, є необхідною умовою технічного переоснащення залізничного транспорту в рамках його реформування. Основним її напрямком є впровадження новітніх мікроелектронних засобів ЗАТ, перш за все – систем електричної централізації (ЕЦ), внесок якої в загальну технічну оснащеність залізниць України даними засобами досягає майже 50%. При цьому переважна кількість виробничих витрат на впровадження таких пристроїв (до 70%) припадає на перевірку та підтвердження їх

відповідності технічним вимогам до функціонування і побудови, зокрема стандартам із безпечності і надійності. Зазначені витрати обумовлюються, перш за все, значними апаратними, часовими і людськими ресурсами на проведення випробувань продукції, які, згідно з нормами ряду нормативних документів (ДСТУ 4178-2003, ДСТУ 4151-2003 тощо) є вирішальним етапом технічного контролю, підтвердження безпечності і надійності систем ЗАТ.

В рамках проведеного дослідження встановлено, що доцільним шляхом зменшення зазначених витрат є скорочення апаратної ресурсоемності випробувальних стендів ЗАТ за рахунок часткового використання спеціалізованого програмного забезпечення, на базі якого формуються імітаційні моделі для частини піддослідної апаратури. Шляхом поєднання властивостей імітаційних моделей, фізичних моделей апаратури та її дослідних зразків на рівні підсистеми логічної обробки функцій ЗАТ формується комбінована модель для випробувань системи, у складі якої має місце мінімальний набір мікропроцесорного обладнання, взаємозалежності між яким забезпечуються під час випробувань на рівні програмної (імітаційної) складової. В граничному випадку зазначений набір включає єдину систему представників класів еквівалентності відповідного обладнання (тобто має по одному представнику відповідної групи приладів за функціональною ознакою).

Додатково скорочення апаратних ресурсів у складі випробувального комплексу ЗАТ тягне скорочення часу на проведення випробувань, витрат електроенергії та зменшення кількості задіяного персоналу (за рахунок, передусім, спрощення процесу керування випробуваннями при використанні програмно-імітаційної складової).

Впровадження зазначених науково-технічних заходів у виробництво виконано для мікропроцесорної системи ЕЦ (МПЦ) типу МПЦ-С вітчизняної розробки (ТОВ «НВП «САТЕП», м. Харків), зокрема при її сертифікації на функційну безпечність та електромагнітну сумісність. На підставі техніко-економічного розрахунку нової технології випробувань встановлено, що економічний ефект від її впровадження в розрахунку на одну середню залізничну станцію (22 стрілки), що обладнується системою МПЦ-С, складає приблизно 49,7 тис. грн. тільки на етапі виробництва. Додатково встановлено, що подальше використання запропонованих заходів під час експлуатації системи (при перевірці залежностей ЕЦ та інших контрольно-діагностичних процедурах) дозволяє скоротити експлуатаційні витрати до 127 тис. грн. на рік. Це досягається, перш за все, за рахунок скорочення часу технологічних вікон на проведення зазначених операцій та мінімізації задіяного в ній персоналу та обладнання.

Таким чином, скорочення витрат на впровадження новітніх пристроїв ЗАТ може бути здійснено шляхом оптимізації їх випробувань.

УДК 656.614.2.072.44

### УСЛОВИЯ СЕГМЕНТАЦИИ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА

*Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)*

В основе расширения круизной индустрии лежат как территориальные факторы, так и внутрисистемная организация. Круизное судоходство предполагает наличие сложной совокупности сервисных подразделений, обеспечивающих наиболее полное использование потенциала флота и качественного обслуживания пассажиропотоков. Это взаимодействие и формирует особую разновидность синергии для пассажиров. Это согласуется с известным подходом к оценке совокупной результативности, основанным на том, что синергия представляет собой процесс возрастания эффективности комплекса сверх того, что отдельные составляющие могут сформировать как независимые. Именно поэтому формируется сложная совокупность производственно-сервисных подразделений различных форм локализации.

Первоначально следует остановиться на двух принципиальных закономерностях развития морского круизного судоходства. Во-первых, потребность в значительных капитальных вложениях. Во-вторых, выбор схемы надежного финансирования программы развития. В основе последнего лежит механизм объединения предпринимательских стратегий и финансовых ресурсов банков. Об этом свидетельствует история формирования круизного блока ряда судоходных компаний.

Круизные суда в условиях неопределенности Черноморской зоны могут быть основаны на принципе венчурного капитала и модели бербоут-чартера с банковским кредитованием. При этом важно наличие эффективного оператора и менеджмента в пределах локальной круизной зоны. В качестве системного критерия необходимо рассматривать возможность в последствии оплатить свою долю акционерного капитала каждым участником подсистемы. Успешная работа различных типов круизных лайнеров на всем мировом морском пространстве подчеркивает потенциальную эффективность начала устойчивого развития круизных технологий в Черноморском бассейне, с перспективным формированием нормализованной валютной прибыли.

История образования, последующей

трансформации круизного потенциала Черноморского морского пароходства подчеркивает эффективность инициативных менеджерских решений. Все суда, перешедшие впоследствии в операторскую деятельность других менеджерских структур, эффективно эксплуатировались до наступления глобального финансово-экономического кризиса и постепенного перехода круизной отрасли на парадигму эффекта масштаба.

Положения экономической теории, основанное на том, что технологический прогресс повышает как производственную эффективность, так и эффективность распределения имеет специфическую особенность проявления в круизном бизнесе. Усиливается требование к проведению соответствующей модернизации судов и терминалов с целью повышения качества обслуживания пассажиров и укрепления позиции в приоритетном секторе круизного рынка.

В системе круизного судоходства следует использовать теорию поворотного пункта, то есть предвидеть моменты необходимого изменения первоначальных позиций, поэтому обосновывать избирательность использования сформированной прибыли в качестве базы оценки перспективного состояния. Особенно это условие становится важным при изменении уровня занятости населения, параметров инфляции на потребительском рынке.

Принципиальным в сегментации круизного судоходства следует рассматривать отличительные характеристики и цели развития. В условиях открытости глобального круизного рынка важнейшей задачей становится принятие таких институциональных решений, которые обеспечивали бы защиту экономических стандартов. Достаточно вспомнить, что Русское общество пароходств и торговли (РОПИТ) еще в конце девятнадцатого века организовало на Черном море до десяти регулярных международных пассажирских линий из Одессы на Ближний Восток. Выделялись рейсы к Святым местам, в Египет, которые в значительной мере соответствовали круизному судоходству.

УДК 004.89: 624.4

### ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАХОДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТУ

*Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Управління інвестиційною безпекою, як особливим об'єктом управління, пов'язане, перш за

все, з розпізнаванням та усуненням погроз, активізація яких може привести до небажаних наслідків: зміни параметрів об'єкту безпеки, дисбалансу його елементів або, іншими словами, - порушенню цілісності об'єкту як певної складної системи. Погрози, направлені на будь-який об'єкт, слід вивчати і оцінювати, а також приймати і реалізовувати певні управлінські рішення по їх запобіганню або усуненню, виходячи з принципів системного підходу.

Створення дієвої і якісної системи управління інвестиційною безпекою неможливе без чіткого визначення позицій по етапам. Якісне представлення об'єкту управління полягає, перш за все, в описі і класифікації загроз для їх розпізнавання, а також виявленні причин, що породжують і приводять в дію певний вид або групу загроз.

Результати вивчення проблем усунення загроз для забезпечення інвестиційної безпеки, їх логічний аналіз надають можливість виділити дуальні класифікаційні групи загроз.

Всі загрози мають визначені джерело спонукальні мотиви, які можна описати і представити як причини реалізації загроз. Вони можуть виникати стихійно, незалежно від певних дій або бездіяльності однієї або безлічі суб'єктів, пов'язаних з об'єктом загроз, або з'явитися як результат певних запланованих активних дій однієї із сторін.

Дослідження починається з аналізу її елементів. Такий аналіз повинен забезпечити встановлення причинно-наслідкових зв'язків між елементами системи. Його можна здійснювати з використанням одного або з поєднанням декількох методів: «дерева цілей», «дерева робіт», «змішаного дерева» (функціонально-цільовий аналіз), побудови «дерева проблем», формулювання яких в неявному вигляді містить в собі і цілі (рішення проблеми), і функцію (що треба зробити в цілях рішення проблеми, що виникла).

Слід зазначити, що якщо на першому етапі – етапі передбачення – об'єм робіт по дослідженню (прогнозуванню) і розробці превентивних заходів захисту (моделюванню за системою сценаріїв) виконаний в достатньому об'ємі і якісно, то витрати на стадії оперативного - тактичного впровадження програм розвитку значно скоротяться. Крім того, частину ситуацій та розроблені для них сценарії поведінки зовнішнього і внутрішнього середовища можна використовувати як базові при виникненні загроз другого типу. І, навпаки, в кожному подальшому циклі розвитку підприємств залізничного транспорту сценарії по ліквідації загроз другого вигляду можна використовувати як при прогнозуванні ситуацій на стадії передбачення, так і розробці сценаріїв поведінки підприємства по захисту своїх інтересів.

Практичні дії, направлені на реалізацію

завдань інвестиційної безпеки підприємств залізничного транспорту при всьому їх різноманітті, можна звести до декількох напрямів. Критерій, по якому можемо віднести будь-яку дію до того або іншого напрямку роботи, - максимальна агрегованість його по різних ознаках (функціональна, організаційна, інструментарна, ресурсна, оперативна і ін.). Можна сказати, що об'єднання дій в напрями відбувається по ознаках логічної однорідності, що веде зрештою, до максимальної ергономічності.

УДК 338.242

### ВДОСКОНАЛЕННЯ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ

*Котлубай В.О., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)*

Геополітичні зміни, що відбуваються у світі в за останній рік, призводять до розвитку кризових явищ в економіці України. Враховуючи жорсткий дефіцит держбюджету, уряд має вирішувати питання щодо підвищення ефективності антикризових засад, що застосовуються.

Як відомо, функціонування і розвиток морської галузі в кризовий період здійснює істотний вплив на розвиток всієї національної економіки України. Можна сказати, що стабільність в морегосподарському комплексі гарантує і стабільність у державі. Рішення проблем кризового періоду щодо стабілізації та розвитку морегосподарського комплексу є актуальним завданням і вимагає всебічного підходу для вибору обґрунтованих механізмів антикризового управління.

Виходячи з передумови, що Україна є морською державою, що має величезний потенціал транзитності, для держави є вигідним розвиток морської галузі. В деяких випадках прийняття тих чи інших рішень щодо державної підтримки стратегічно важливих для України об'єктів морської інфраструктури (або підприємств морської галузі) ґрунтується не на економічній ефективності чи соціальній значущості, а виключно на політичному аспекті.

На сьогоднішній день антикризове законодавство України можна охарактеризувати як суперечливе, неоднозначне і нестабільне. У деяких випадках спостерігається повне ігнорування необхідності прийняття управлінських рішень, спрямованих на вирішення економічних проблем, в тому числі морської галузі.

Яскравим прикладом може бути проблемне питання щодо створення українського міжнародного реєстру суден. Прийняття

відповідного нормативного акту щодо створення такого реєстру, звісно при використанні іноземного досвіду забезпечення ефективності його застосування, створило б необхідні умови для збільшення кількості суден під державним прапором України, що у свою чергу призвело до збільшення надходжень до державного бюджету. Зазначимо, що міжнародний реєстр суден в Україні все ще відсутній, не зважаючи на наявність великої кількості документів де зазначається про необхідність його створення.

Аналогічних прикладів невиконання деяких антикризових заходів можна навести достатньо велику кількість, що у свою чергу підтверджує те, що сучасне державне антикризове управління морегосподарським комплексом все ще залишається безсистемним та недосконалим.

На нашу думку, під час реалізації антикризових заходів найбільш ефективним був би підхід, результатом дії якого буде комплексний розвиток підприємств, регіону та галузі в цілому.

Враховуючи дефіцит державного бюджету, вважаємо, що під час застосування методу прямого фінансування підприємств морегосподарського комплексу нові капітальні вкладення (державні інвестиції) повинні здійснюватися тільки за умови, що вони створюють нову вартість, тобто коли рентабельність цих вкладень вище витрат на залучення капіталу. В іншому випадку це буде призводити до необґрунтованих і не ефективних витрат бюджетних коштів.

**УДК 621.6.02:330.322(477)**

### **ФІНАНСОВА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ГТС УКРАЇНИ В АСПЕКТІ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

*Кроленко О.Є., здобувач (УкрДАЗТ)*

Газотранспортна система України є основним елементом енергетичної безпеки країни, однією з визначаючих складових національної економіки, яка забезпечує левову частку надходжень до держбюджету, сприяє підвищенню рівня життя населення України, є одним із важелів інтеграції до міжконтинентальної системи газопроводів. Однак, старіння, фізичне і моральне зношування окремих об'єктів та цілісних комплексів системи обумовлюють зниження рівня організаційно-технічної та ресурсної складових виробничого потенціалу газотранспортних підприємств. В таких умовах постає питання інвестиційного забезпечення ефективності функціонування ГТС України, її модернізації.

Цього можливо досягти за рахунок формування фінансової стратегії ГТС та узгодженої

співпраці держави та підприємств ГТС України. Формування фінансової стратегії розвитку ГТС повинно бути направлене на удосконалення системи управління та використання капіталом, активами, прибутком, грошовими потоками, інвестиціями та фінансовими ризиками. Особливого значення набуває система забезпечення ГТС інвестиціями.

Забезпечення інвестиціями слід здійснювати на рахунок формування Позабюджетного цільового інвестиційного фонду розвитку та модернізації ГТС України, який буде функціонувати на основі державно-приватного партнерства. Діяльність фонду направлена на накопичення та перерозподіл інвестицій на розвиток і модернізацію системи. Контроль за якістю виконання інвестиційних проектів необхідно покласти на Ревізійну комісію, основне завдання якої є створення ефективної системи контролінгу використання цільових інвестицій.

Слід зазначити, що на відміну від існуючих, Позабюджетний цільовий інвестиційний фонд розвитку і модернізації ГТС дозволить залишити ГТС України під контролем держави, залучити приватних, в т.ч. іноземних інвесторів без загрози втрати права власності, отримати фінансову підтримку держави, акумулювати інвестиції всіх інвесторів та направляти їх на першочергові проекти з модернізації ГТС України.

**УДК 338.246.025.2:656**

### **УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Крутько І.М., ст..викладач, (УкрДАЗТ)  
Зубенко В.В., адвокат*

Аналізуючи судову практику по категорії справ щодо надання транспортних послуг, можна зробити висновок, що нерідко на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг. Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання правовідносин в сфері надання транспортних послуг та захисту прав споживачів.

Цивільним законодавством України передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ, потребує чимало часу та

витрат. Частіше за все пасажери не звертаються з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів в національному законодавстві.

Одним із засобів якісного відшкодування шкоди, завданої неякісним наданням транспортних послуг є страхування цивільної відповідальності перевізника.

Відповідним законодавчим актом передбачене обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами. Та на жаль, більшість страхових випадків є такими, що настають внаслідок дорожно-транспортних пригод. Тобто предметом цих договорів є матеріальні втрати, які настали внаслідок пошкодження майна. На мій погляд, було б доречно розширити коло ситуацій, які б розглядалися як страховий випадок і у разі надання неякісних транспортних послуг (наприклад, спізнення потягу).

Механізм фіксації страхового випадку у законній ситуації відпрацьований. Пасажери мають можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 658.152

### ІНВЕСТИЦІЙНА ПОЛІТИКА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДАСТ)*

Стан і якість роботи залізничного транспорту багато в чому визначають перспективи подальшого соціально-економічного розвитку країни, а також можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші функції, як захист національного суверенітету і безпеки, забезпечення потреби громадян в перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів, підвищення ресурсної незалежності і глобальної конкурентоспроможності України. Тому важливу роль в підтримці соціально-економічної стабільності в країні і забезпечення зростання ефективності економіки відіграє структурна реформа залізничного транспорту. При розробці стратегії реформ на залізничному транспорті важливе місце відводиться інвестиційній політиці.

Основними чинниками, що визначають формування інвестиційної політики на залізничному

транспорті, є:

1. велика потреба в інвестиційних ресурсах внаслідок високого рівня зносу основних виробничих фондів залізниць;
2. низька інвестиційна привабливість залізничного транспорту;
3. обмеженість власних інвестиційних ресурсів;
4. нездатність ринку позикового капіталу забезпечити прийнятні умови середньо- і довгострокового кредитування;
5. висока капіталоемність галузі при тривалих термінах повернення інвестицій;
6. фіксований рівень тарифів, збереження державного регулювання відповідно до рівня (темпами) інфляції;
7. збитковість пасажирських перевезень (збереження перехресного фінансування).

Без державних інвестицій залізниця не зможе вирішити усіх проблем. Для реалізації довгострокової стратегії розвитку залізничного транспорту в умовах обмеженості внутрішніх джерел фінансування необхідно створити сприятливий клімат для залучення зовнішніх інвестицій в галузь. Проте існуюча законодавча база є стримуючим чинником залучення приватного капіталу в розвиток залізничної інфраструктури.

До числа заходів по активізації інвестиційного клімату можна віднести:

- ухвалення законів про концесії і вільні економічні зони;
- створення системи прийому іноземного капіталу, що включає широку і конкурентну мережу державних інститутів, комерційних банків і страхових компаній, що страхують іноземний капітал від політичних і комерційних ризиків, а також інформаційно-посередницьких центрів, що займаються підбором і замовленням актуальних для України проектів, пошуком зацікавлених в їх реалізації інвесторів і оперативне оформлення угоди "під ключ";
- створення в найкоротші терміни Національної системи моніторингу інвестиційного клімату в Україні;
- розробка і прийняття програми зміцнення курсу гривні.

Процес формування перспективних напрямків інвестиційної діяльності повинен будуватися на базі прийняття послідовних стратегічних рішень, заснованих на результатах аналізу всієї сукупності внутрішніх потенційних можливостей залізниць, оцінки вартості і ефективності інвестиційних проектів.



УДК 656.212:656.225

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ  
РОБОТИ УКРЗАЛІЗНИЦІ В СФЕРІ  
ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ПОСЛУГ  
КЛІЄНТІВ ЗАЛІЗНИЦЬ**

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,  
Запара В.М., к.т.н., професор,  
Запара Я.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Покращення роботи залізничного транспорту, в тому числі в міжнародних перевезеннях, тісно пов'язані із завданнями збільшення обсягів вантажообігу, підвищення якості послуг та організації інтерактивного спілкування з клієнтами залізниць. Нагальним є також оновлення принципів роботи в організації перевезень вантажів залізничним транспортом.

В Укрзалізниці є відповідні напрацювання в цьому напрямі. За останні роки досить суттєві зміни в роботі з операторами вагонів, експедиторами, вантажовласниками та іншими учасниками перевізного процесу пов'язані із становленням та функціонуванням ДП «Український транспортно-логістичний центр» (ДП УТЛЦ). Наприклад, ДП УТЛЦ співпрацює з експедиторськими організаціями, які здійснюють супровід перевезень транзитних вантажів залізницями України, укладаючи відповідні договори «Про організацію перевезень транзитних вантажів залізницями України на фрахтовий рік». З урахуванням проведеної логістичної роботи та конкурентоспроможності міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України, ДП УТЛЦ прийнято рішення, що на 2014 фрахтовий рік зменшені до 50% порівняно до 2013 фрахтового року розміри додаткових зборів за послуги, пов'язані з прибуттям і здачею за кордон вантажів прикордонними станціями (232,30 грн. за вагон) та послуги, пов'язані з прийомом із-за кордону і відправленням вантажів прикордонними станціями (258,30 грн. за вагон).

Головне в роботі галузі – максимально сприятливо організувати перевезення вантажів на всіх стадіях: і на етапі замовлення вагонів, і під час перевезення, і при видачі вантажів безпосередньо одержувачу. Для цього необхідно максимально спростити укладання договорів із клієнтами (працювати напряму, без посередників). Для уніфікації договорів необхідно розробити єдину форму для різних видів вантажного рухомого складу, що знаходиться на балансі підприємств Укрзалізниці.

Необхідна нова система контролю якості послуг, що надаються споживачам послуг залізничного транспорту, а для цього нагальним є

проведення дослідження для виявлення, на якій саме платформі це доцільніше реалізувати:

- через Контакт-центр Укрзалізниці;
- через офіційний сайт Укрзалізниці;
- через АС «Клієнт УЗ».

Важливо, щоб клієнт мав змогу в режимі on-line контролювати всі етапи перевізного процесу. Така інтерактивна система повинна охоплювати всі рівні (від станції до головного управління).

Досить актуальним є раціоналізація роботи ДП УТЛЦ. Значне різноманіття робіт цієї структури (організація перевезень вантажів, організація логістичної роботи, договірна робота із споживачами транспортних послуг, планування та узгодження перевезень, надання транспортно-експедиторських послуг, інформаційний супровід перевезень тощо) не завжди буде призводити до підвищення рівня якості обслуговування. На наш погляд доцільним буде, якщо ДП УТЛЦ зосередиться на роботі щодо управління рухомим парком, проведенні розрахунків за вантажні перевезення, розширенні додаткового сервісу шляхом реалізації концепції «єдиного вікна», подальшому розвитку поліпшення якості обслуговування клієнтури за допомогою Контакт-центру Укрзалізниці. Для більш детального наповнення цих послуг та етапів подальшого їх впровадження необхідне проведення ґрунтовної науково-дослідної роботи.

Виходячи з вищеведеного, для раціоналізації управління перевізним процесом питання планування та оперативного управління вантажними перевезеннями необхідно передати у відання головного управління перевезень, а питання, пов'язані з укладанням договорів щодо здійснення транзитних перевезень (з використанням міжнародних транспортних коридорів), а також з розробкою логістичних схем, підготовкою тарифних пропозицій та пропозицій щодо удосконалення нормативно-правової бази – повинні організовуватись у головному комерційному управлінні.

УДК 656.2.008.8

**ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО  
ЯК МЕХАНІЗМ ІННОВАЦІЙНОГО  
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

*Маркова І.В., к.е.н., доцент,  
Волохов В.А., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Інвестиційно-інноваційна діяльність є ключовим фактором розвитку не тільки залізничного транспорту, але й соціально-економічного розвитку держави в цілому. В

сучасних умовах жодне підприємство не обходиться без новітніх технологій, які дозволяють не лише економити ресурси, підвищувати ефективність праці, а ще й бути конкурентоспроможним на ринку.

Високий рівень інноваційної здатності господарюючих суб'єктів є найважливішою умовою забезпечення безпеки перевезень і узагальненою характеристикою конкурентоспроможності залізничного транспорту України в міжнародній транспортній системі. При цьому без переусвідомлення відношення держави до вирішення проблем залізничників і до можливостей участі приватного сектора в інноваційній діяльності розраховувати на успіх не доводиться. На сьогодні відповідні державні рішення, у тому числі законодавчого плану, розробляються і приймаються надто уповільнено, а приватний бізнес дотепер мало і неохоче бере участь у стимулюванні і впровадженні інновацій.

Вирішенню зазначених проблем сприяли б розвиток і розширення системи державно-приватного партнерства. Саме воно повинно і здатно стимулювати активність приватного бізнесу і державних підприємств в області потенційно важливих ризикових проектів. Практика роботи залізничних підприємств показує, що на сьогодні нагромадилося багато питань, розв'язання яких можливо і необхідно саме на основі партнерської взаємодії держави і бізнесу.

Розвиток співробітництва приватних структур і влади на залізничному транспорті на відміну від традиційних відносин, які сформувалися ще за часів планової економіки, сприятиме утворенню принципово нових моделей фінансування, відносин власності та методів управління.

Державно-приватне партнерство являє собою не лише поєднання ресурсів, а цілковито особливу конфігурацію інтересів партнерів. Держава як одна із сторін партнерства виступає у ролі носія суспільно значимих інтересів і цілей. Виступаючи у ролі учасника господарського обороту, вона зацікавлена як в ефективності загальних результатів проекту державно-приватного партнерства, так і в забезпеченні власного комерційного ефекту. Приватний партнер звичайно переслідує за мету отримання максимального прибутку. Тому в сегменті комерційних інтересів між партнерами цілком доречним і навіть необхідним стане торг про можливий розподіл ризиків, неминуче виникаючих в процесі спорудження чи експлуатації об'єктів.

Проекти державно-приватного партнерства прискорять розвиток залізничного транспорту України завдяки розширенню участі приватного бізнесу у виконанні частини соціальних, економічних, організаційних, управлінських та інших функцій держави й місцевого самоврядування.

УДК 656. 615: 005.332.4

## ФАКТОРЫ И ПАРАМЕТРЫ, ОБУСЛАВЛИВАЮЩИЕ ИНТЕНСИВНОСТЬ КОНКУРЕНЦИИ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

*Мезина Л.В., к.э.н., доцент (ОНМА)*

Сбалансированное развитие судоходных компаний в отдельных секторах глобального морского рынка транспортных услуг обуславливается макроэкономической ситуацией в мире, цикличностью развития производства по регионам, колебанием цен на энергоносители и сырьевые товары.

Развитие торгового судоходства концентрирует внимание в основном на предпринимательских приоритетах, что приводит к несбалансированности дедевейта и объема грузопотоков. Суммарный дедевейт мирового морского флота в 2013 году составил 1 628 783 тыс. т dwt, что на 91 915 тыс. т dwt больше чем в 2012 году.

Характерной особенностью мирового торгового флота является повышение доли субстандартных судов. Такой процесс обусловлен старением мирового флота. Средний возраст судов, находящихся в ведении ряда национальных регистров превысил 22 года.

В сегментах рынка морской торговли, где отмечается высокая концентрация провозной способности, сохраняется значительная конкуренция. В основе ее лежит рефлагирование тоннажа. Наибольшую группу составляют балкеры (в 2013 году составили 42% дедевейта мирового морского флота) и танкеры (30% дедевейта мирового морского флота). Универсальные суда в структуре мирового морского флота занимают около 5%. Для балкерного мирового морского тоннажа характерна тенденция роста (в 2012 году – 623 006 тыс. т dwt, 2013 год – 684 673 тыс. т dwt: рост 1,5 % от общего дедевейта мирового флота), этот процесс может привести к избытку провозной способности, так как спрос оказался ниже ожидаемого.

2013 год характеризовался низким спросом на контейнерные перевозки, избыточный контейнерный тоннаж составил 35%. В процентном соотношении контейнерный тоннаж занимает 12,7 % в структуре мирового морского флота. В 2014 году также не прогнозируется предпосылок для резкого увеличения спроса на контейнерные перевозки. Глобальные перевозчики – Maersk Line (доля 15%), Mediterranean Shipping Company (доля 13%) и CMA CGM (доля 9%) в этом сегменте рынка контролируют 42% мирового контейнерного тоннажа, владеют и заказывают самые крупные контейнеровозы.

Благодаря конкуренции в отдельных секторах глобального рынка морской торговли

формируется определенная структура судоходного рынка и его экономическая сбалансированность. В следствии конкуренции в экономических процессах формируются во первых, относительно нормальные условия производства и обращения ресурсов и продукции. Во вторых, благодаря сравнению формируются инновационные подходы в системе развития производственной деятельности. В-третьих, из рыночной отрасли уходят неадекватные по затратам и качеству работ морские транспортные предприятия.

Непрерывное противопоставление финансовых целей каждой судоходной компании или их объединений, с одной стороны, и грузовладельцев, с другой, выступает в качестве силы, предопределяющей деятельность основных участников рынка морской торговли.

УДК 330.131.7:656.2

**ЕКОНОМІЧНІ РИЗИКИ НА  
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА  
МОЖЛИВІ ШЛЯХИ ЇХ УНИКНЕННЯ**

*Плохих Д.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Ризик є невід'ємною частиною будь-якої сфери підприємницької діяльності. Реформування

залізничного транспорту (ЗТ) й формування нової системи економічних взаємовідносин суб'єктів господарювання обґрунтовує необхідність вирішення проблеми стійкого функціонування галузі й нейтралізації загроз економічних ризиків.

ЗТ є однією з основних галузей, що вимагають забезпечення безпеки як з оборонного, так і з економічного боку. Все ці твердження доводять, що питання економічних ризиків на залізниці є дуже актуальними і потребують детального вивчення та аналізу.

Питанням ризику на транспортних та інших підприємствах присвячені праці таких вчених як: Г. Пастернак-Таранушенко [4], С. Мочерний, Устенко О.А [3], В.Л.Дикань [2], І.Л. Плетникова [5] та інші.

Для ризиків системи транспортного обслуговування виділені такі загальні принципи класифікації: характер обліку (зовнішній і внутрішній); характер наслідків (чисті й спекулятивні); можливість страхування (які страхуються та які не страхуються); можливість передбачення (прогнозовані, непрогнозовані); рівень фінансових втрат (припустимі, критичні, катастрофічні); тривалість дії (постійні, тимчасові); об'єкт виникнення (ризик окремих операцій, ризик різних напрямків діяльності; ризик діяльності взагалі); можливість подальшої класифікації (прості, складні) [2].

*Таблиця 1.*

*Причини появи ризиків на ЗТ та можливі шляхи виходу з них*

Причини появи економічного ризику на ЗТ	Можливі шляхи уникнення та нейтралізації ризикової ситуації на ЗТ
Високий рівень зносу основних фондів	Оновлення та капітальний ремонт основних фондів
Низький рівень інвестиційний клімат	Створення економічних механізмів, спрямованих на формування сприятливого клімату, здатного залучити учасників ринку транспортних послуг у модернізацію виробничих фондів.
Відсутність належної підтримки ЗТ	Проведення реформи ЗТ
Ризики, пов'язані з високими темпами інфляції	Урахування прогнозних темпів інфляції при розробці фінансових планів і розрахунку планових фінансових показників
Ризики, пов'язані зі зміною фіскальної політики держави	Удосконалення податкового планування в галузі
Кадровий ризик	Підвищення кваліфікації та постійні тренінги персоналу. Підвищення матеріальної та моральної задоволеності
Форс-мажорні обставини під час перевезення вантажу	Передача ризику страховим компаніям
Низький рівень надання сервісних послуг при пасажирських перевезеннях	Проведення маркетингового дослідження щодо з'ясування, в яких саае послугах є потреба для пасажирів
Зниження частки ЗТ на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних послуг	Вдосконалення сервісу в наданні послуг ЗТ. Підвищення безпеки всіх видів перевезень Створення гнучкої тарифної системи, яка відповідає сьгоднішній економічній ситуації в країні.

Підприємствам залізничної галузі треба адекватно підходити до ризикових ситуацій, постійно застосовувати профілактичні заходи, які перешкоджають наступу кризової ситуації.

При наступі ризикової ситуації на ЗТ важливим є не лише адаптуватися до умов зовнішнього середовища, а й протистояти його негативним впливам. Цього можна досягти шляхом розробки антикризових заходів адаптації підприємств залізничної галузі. Також треба приділити достатньо уваги до ризику зниження фінансової стійкості на ЗТ, оскільки саме цей різновид ризику може призвести до зниження економічної безпеки підприємства

Система антикризових заходів має забезпечити готовність ЗТ до роботи в критичних ситуаціях, протидіяти різним факторам, що спричиняють негативний вплив та стійкість роботи залізниці. Нами була запропонована модель шляхів виходу та протистояння деяким можливим ризикам, притаманним ЗТ.

УДК 656.078

### ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ СТРАТЕГІЇ СТВОРЕННЯ ЛОЯЛЬНОСТІ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

*Плугіна Ю.А., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Враховуючи те, що економіка України на сьогодні знаходиться в стані глибокої системної кризи, підприємства повинні рішуче діяти для забезпечення ефективності своєї діяльності. Одними з найактуальніших для підприємств залізничного транспорту стають наступні завдання: повернення втрачених, збереження існуючих та набуття нових споживачів. Одним з найбільш ефективних інструментів маркетингу, за допомогою якого можливе виконання окреслених завдань, останніми роками стає управління споживчою лояльністю, що враховує два компоненти: поведінка споживача при виборі товару (послуги, підприємства) і ставлення споживача до певного товару (послуги, підприємства), та має назву комплексної споживчої лояльності.

Комплексна споживча лояльність - це стійкий поведінковий відгук (звернення, покупки), що триває певний час, зроблений людиною, що приймає самостійне рішення про покупку, що полягає у виборі одного товару (послуги, підприємства) з ряду аналогічних товарів (послуг, підприємств) і є наслідком задоволеності і високих бар'єрів перемикання.

Виникає необхідність формування та реалізації стратегії створення лояльності споживачів підприємств залізничного транспорту, що направлена на формування прихильності покупців до конкретного підприємства, його продукції, яка мотивується позитивним досвідом взаємодії із ним (придбання товарів, користування послугою).

Стратегія створення лояльності споживачів повинна бути орієнтована на створення партнерських відносин із споживачами. Варто розуміти, що лояльність споживачів повинна будуватись на ціннісних характеристиках продукції (послуги), що відокремлюють його від конкурентних. Лояльність здатна підвищити цінність продукції (послуги), але вона не здатна створити її.

Стратегія створення лояльності споживачів в розрізі загальної стратегії управління підприємствами залізничного транспорту повинна спиратись на:

- висвітлення та акцентування безперечних переваг залізничного транспорту: високого ступеню безпечності для пасажирів та вантажів, екологічності, розвиненої інфраструктури тощо з метою створення позитивного іміджу підприємства;

- створення «інтелектуально-інноваційних» груп, що повинні відслідковувати зміни в структурі суспільних та клієнтських потреб на предмет таких, що можуть бути, але не є реалізованими на підприємстві;

- створення додаткових сервісних послуг, що здатні підвищити ступінь комфорту користування послугами залізничного транспорту в плані задоволення фізичних та інформаційних потреб;

- створення бар'єрів перемикання - поряд з підвищенням задоволеності та якості обслуговування, необхідно також паралельно створювати високі бар'єри перемикання, одним із видів яких є програми лояльності;

- мотивацію всіх співробітників - підвищення лояльності у споживачів неможливо силами одного відділу маркетингу, це має бути одна з першочергових задач на рівні керівництва, вся компанія повинна бути споживчоорієнтованою;

- диференціацію роботи зі споживачами - найбільш лояльні та прибуткові споживачі заслуговують більших привілеїв, ніж менш лояльні і менш прибуткові;

- запровадження програм тотальної якості - виробництва, послуг (товарів), обслуговування тощо.

До показників комплексної лояльності споживачів підприємств залізничного транспорту віднесемо наступні: кількість повторних звернень; частка споживачів, що звертаються повторно; тривалість співробітництва; частка звернень до підприємства залізничного транспорту в загальних зверненнях споживача; питома вага доходів підприємства від споживачів, що звертаються повторно; частка збільшення розміру споживання однієї і тієї ж послуги (продукту) за певний проміжок

часу; нечутливість до підвищення ціни на послугу (продукт) підприємства залізничного транспорту або до зниження цін конкурентами; кількість додаткових послуг, приданих споживачем у певний часовий проміжок; відносна сталість суми споживання однієї і тієї ж послуги (продукту) за певний проміжок часу; ступінь задоволеності; імідж підприємства; готовність до споживання додаткових послуг підприємства; висловлювані наміри до продовження співпраці; перевага над конкурентами за рахунок виділення.

Таким чином, реалізація стратегії підвищення лояльності споживачів направлена на підвищення кількісних та якісних показників діяльності підприємств залізничного транспорту, здатна підвищити ефективність діяльності підприємства, однак не потребує значних (порівняно з розвитком матеріальної бази підприємства) фінансових витрат.

**УДК 656.2.003**

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕХАНИЗМА  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ  
ВАГОНРЕМОНТНОЙ ОТРАСЛИ,  
СФОРМИРОВАННОЙ НА ОСНОВЕ  
РЫНОЧНЫХ ПРИНЦИПОВ**

*Повороженко М.П., аспирант (МГУПС (МИИТ))*

В соответствии с Концепцией реформирования комплекса ОАО «РЖД» [1], обеспечивающего ремонт и содержание грузового

подвижного состава реализация намеченных мероприятий должна была привести к более эффективной работе организации, с возможностью получения прибыли достаточной для обновления и модернизации технических средств.

В результате реформирования в 2011 году, рынок ремонта грузовых вагонов был разделен на разные сегменты:

1. Вагоноремонтные компании, выделенные из состава ОАО «РЖД», доля которых на рынке составляет: ОАО «ВРК-1» ~ 26 %, ОАО «ВРК-2» ~ 24 %, ОАО «ВРК-3» ~ 19 %;
2. Частные вагоноремонтные депо ~ 20 %;
3. Частные вагоноремонтные заводы ~ 6 %;
4. Вагоноремонтные заводы – ДО ОАО «РЖД» ~ 2 %;
5. Предприятия ОАО «РЖД» ~ 1 %.

В настоящее время встает задача оценки результатов реформирования вагоноремонтного комплекса российских железных дорог. Для оценки результатов достигнутых в процессе реформирования определим уровень концентрации товарного рынка, и произведем оценку степени конкурентности, используя показатели, установленные ФАС России для оценки степени монополизации [2].

Для рассматриваемого товарного рынка в соответствии с этой методикой были проведены расчеты, которые показали, что коэффициент рыночной концентрации составляет 68,4%, а индекс Герфиндаля-Гиршмана составляет:  $HNI = 1613$ .

В соответствии с различными размерами коэффициентов Герфиндаля-Гиршмана выделяются три типа рынка по степени концентрации (таблица):

*Таблица*

*Нормативные размеры коэффициентов для оценки степени концентрации*

Высококонцентрированные рынки	$70\% < CR3 < 100\%$
	$2000 < HNI < 10000$
Умеренно концентрированные рынки	$45\% < CR3 < 70\%$
	$1000 < HNI < 2000$
Низкоконцентрированные рынки	$CR3 < 45\%$
	$HNI < 1000$

Из расчетного размера коэффициента видно, что состояние товарного рынка ремонта грузовых вагонов, с учетом созданных ВРК характеризуется умеренной степенью концентрации рынка и развитием конкурентной среды. Значит, одна из задач реформирования достигнута и в конкурентный сектор был выведен такой вид деятельности, как ремонт вагонов.

Что касается степени эффективности и хозяйственной самостоятельности вагоноремонтных предприятий, то необходимо отметить, что в настоящее время полностью отсутствует научно обоснованный подход к такой оценке. В связи с

этим полагаем актуальным научное исследование этих вопросов.

**Литература**

1. Концепция реформирования комплекса ОАО «РЖД», обеспечивающего ремонт и содержание грузового подвижного состава, разработана по предложению члена совета директоров ОАО «РЖД» Шаронова А.В. от 8 февраля 2005 г. № 12-83-АШ/Д07.

2. Приказ ФАС России от 28.04.2010 №220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке».

**УДК 330.341.1:656.2**

**ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ  
ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ НА  
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА  
СУЧАСНІ ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

*Полтавська О.С., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт України – основна складова транспортної системи і базова галузь економіки країни.

Останніми роками залізничний транспорт України знаходиться в стані інтенсивних перетворень, спрямованих на підвищенні його ефективності.

Галузі залізничного транспорту доводиться стикатися з рядом проблем: технічне та технологічне відставання залізниць від залізничного транспорту розвинених країн світу; результати науково дослідні й дослідно-конструкторські роботи ізольовані від виробничих систем, що суттєво знижує конкурентоспроможність залізничного транспорту, інноваційна політика не має чіткої спрямованості, яка б була здатна забезпечити створення умов для ефективної інноваційної діяльності.

Таким чином питання проблеми управління інноваційним розвитком залізничного транспорту України потребують подальшого розгляду з метою пошуку їх вирішення в сучасних умовах господарювання. Та обґрунтування сучасних шляхів вирішення проблем управління інноваційним розвитком залізничного транспорту в умовах створення акціонерного товариства «Укрзалізниця».

Стабільний розвиток залізничного транспорту можливий лише при впровадженні інновацій. Управління інноваціями особливо важливе на державному рівні. Президентом України було видано указ про затвердження « Положення про Державне агентство з питань науки, інновації та інформатизації України » №437 від 8 квітня 2011 року. На державному рівні передбачені пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2011 – 2021 роки. Таким чином ми бачимо, що в Україні на державному рівні визначені органи управління процесами інноваційного розвитку. Також виявлені пріоритетні напрями цього розвитку.

Головним напрямом інноваційного розвитку залізничного транспорту України є створення, а у подальшому і удосконалення швидкісних, а згодом і високошвидкісних магістралей. Зазначені

нововведення на залізничному транспорті будуть сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту при перевезенні пасажирів та вантажів в порівнянні з автомобільним та авіаційним транспортом.

У зв'язку з сучасним розвитком економіки в країні доцільно зберегти залізничний транспорт України у державній власності. Також потрібно приділити увагу розробленню та впровадженню науково – технічних досягнень, для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Для вирішення проблем управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті України потрібно терміново забезпечити наступне:

- залучення інноваційних технологій, які пов'язані у першу чергу зі створенням високошвидкісних залізничних магістралей;

- удосконалення українського законодавства у сфері інноваційного розвитку залізничного транспорту та механізми його реалізації;

- створення ефективної системи управління інноваційною діяльністю Укрзалізниці і розроблення програми інноваційного розвитку залізничного транспорту Укрзалізниці.

**УДК 656.612:330.341.1**

**КРИТЕРИИ ПРИОРИТЕТНОГО  
ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ФЛОТА В  
ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ**

*Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)*

Глобальные преобразования в международной экономике отражают сложность неравномерного по динамике развития рынка морской торговли. При этом, с одной стороны, возникают принципиальные трудности позиционирования для отдельных национальных производственно-транспортных систем, а с другой, новые возможности результативного развития. При рациональном развитии структурных элементов достигается необходимая фрахтовая независимость внешней торговли и оптимизируется валютная составляющая ВВП. Следует обратить внимание на взаимозависимости структурных подразделений морской транспортной индустрии. При нарушении сбалансированности формируются экономические, социальные потери и снижается безопасность участия в международном разделении труда.

Глобальный рынок морской торговли характеризуется активностью предложения дефвейта, независимо от фазы экономических циклов. В этих условиях приоритетность позиционирования судоходных компаний и

распределения фрахтовой выручки предопределяется технико-экономическим уровнем флота.

Все это влияет на повышение капиталоемкости функциональной деятельности судоходных компаний. Поэтому при обосновании стратегии развития, обеспечивающей конкурентоспособную устойчивость судоходных компаний в выбранном сегменте фрахтового рынка, возникает проблема уточнения критериев и условий выбора инновационных технологий и организации транспортного процесса. Особое место занимает разработка механизма и инструментария управления эффективностью функционирования морских судоходных компаний на основе управления качеством продукции по условиям выбранного сектора рынка.

На первый план выдвигается процесс обоснования особенностей управления функциональной деятельностью в условиях цикличности рынка транспортных услуг. Рынок морской торговли является как следствием экономического развития отдельных регионов, так и фактором дальнейшего совершенствования международного разделения труда. С расширением объемов морских перевозок и существенным увеличением денежных потоков возникают задачи рационального участия в транспортном обслуживании внешнеэкономических отношений.

Достаточно стабильная эффективность транспортного бизнеса предопределяет стремление к совершенствованию технологических процессов доставки грузов и к перераспределению грузопотоков по альтернативным путям. В условиях опережающего экономического роста в странах ЮВА, несмотря на приоритетность традиционного морского маршрута, возникают мультимодальные направления и формируются международные транспортные коридоры. При этом необходимо различать европейские транспортные коридоры, в основе которых лежали задачи транспортно-экономических связей Западной и Восточной Европы, и коридоры, учитывающие глобальные международные отношения. К последним относятся оси Север – Юг и Восток – Запад. При реализации этого проекта время транзита Западная – Европа – Индия существенно сокращается время доставки грузов. Несмотря на сохранение роли стоимостных критериев, временные ограничения становятся критериальным фактором выбора альтернативных маршрутов. Однако важнейшим препятствием становится ограниченность инвестиций в странах маршрута и желания других инвесторов переключать денежные потоки в сторону конкурирующих операторов. Поэтому проекты международных транспортных коридоров остаются нереализованными.

Одной из особенностей развития современного фрахтового рынка является

доминирование крупнотоннажных судоходных корпораций. Они формируют атмосферу конкуренции на основе использования экономики масштаба. Под влиянием этого процесса происходит поляризация качества торгового флота по судоходным компаниям. Ограничение возможности адекватного развития флота большинством стран, участвующих в международном разделении труда приводит к поиску судовладельцами организационных форм поддержания операторской деятельности.

Наряду с общесистемными критериями, определяющее значение в комплексе принятия рациональных инвестиционных решений, играют отраслевые факторы. Выделяются как целевые задачи, так и требования к надежности и безопасности функциональной деятельности флота. Это предопределяет повышение капиталоемкости перевозочного процесса. Система функционирования усложняется неравномерностью формирования грузопотоков и колебаниями транспортных тарифов.

Ошибки в выборе стратегии экономического развития морского транспорта страны по критериям экономической безопасности внешнеэкономических отношений и адекватности функциональной деятельности в конкурентных секторах фрахтового рынка существенно снизили зону деятельности флота и торговых портов Украины. В любом случае с расширением мультимодальных технологий возросли противоречия между требованиями к качеству транспортного сервиса и фактическим уровнем его в ведущих портах страны.

**УДК 330.3:656.2**

### **РЕАЛІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ОСНОВНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ**

*Степанський Г.Є., президент  
(АТ «Укртрансмор»)*

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються стрімким розвитком господарських зв'язків, поширенням міжнародної економічної кооперації, що обумовлює необхідність створення сприятливих умов для вільного переміщення товарів, технологій, капіталів і робочої сили та сприяє інтенсифікації транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Для України використання транзитного потенціалу створює величезні перспективи для економічного процвітання країни, даючи додатковий імпульс для реалізації масштабних



проектів з модернізації і розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, отримання значного мультиплікативного ефекту в інших галузях економіки.

Однак, незважаючи на це, наразі наявний транзитний потенціал використовується Україною менш ніж на 50%. Технологічні потужності вітчизняної транспортної інфраструктури, які здатні щороку забезпечувати перевезення залізничним транспортом більше 1 млрд. тонн вантажів і переробляти в портах близько 160 млн. тонн, на сьогодні завантажені менш ніж наполовину. Все частіше найбільш привабливі з економічної точки зору потоки транзитних вантажів оминають територію країни на користь більш сприятливих умов для перетину кордонів та митного оформлення вантажів. Повністю втрачені такі колись стабільні вантажопотоки імпорту з Росії на Індію та Алжир, товарів широкого використання й електроніки з Кореї на Росію.

Однак, ці дві проблеми не настільки є болючими для транспортної галузі України. Особливу тривогу викликають стан транспортної інфраструктури і рухомого складу, низький рівень інформатизації транспортного процесу та впровадження транспортних технологій, неефективне та нерегулярне оновлення нормативно-правової бази щодо регулювання діяльності транспорту, непрозора тарифна політика галузі, недостатньо ефективна система управління і регулювання діяльності транспортного комплексу країни. Така ситуація не тільки обумовлює падіння обсягів транзитних вантажів через територію України, але й призводить до неминучого програшу вітчизняних транспортних перевізників у світовій конкурентній боротьбі на ринку транзитних послуг.

Сьогодні Уряд України приділяє чималу увагу використанню та розвитку транзитного потенціалу країни, сприяючи реалізації ряду практичних дій, спрямованих на технічну та технологічну модернізацію транспорту, розвиток ринкового середовища, підвищення безпеки транспортних процесів та розвиток експорту транспортних послуг. Зокрема, з метою підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту реалізуються заходи щодо впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, виконуються роботи з модернізації та капітального ремонту об'єктів залізничної інфраструктури, поступово оновлюється рухомий склад, забезпечується розвиток сучасної системи транспортно-логістичних центрів та активізується розвиток мультимодальних перевезень. Однак, і попри це, обсяги транзитних вантажів як зменшувалися, так і надалі зменшуються.

Саме тому, для відродження транзитного потенціалу України, а відповідно й забезпечення стабільного розвитку економіки, необхідно:

- забезпечити прийняття ряду

законодавчих актів, які б встановили основні засади діяльності транспорту та сприяли б вирішенню питань з організації міжнародних транзитних і комбінованих перевезень, впровадженню прискореного режиму контролю вантажів у пунктах пропуску через державний кордон;

- розробити та реалізувати заходи щодо поетапного приєднання України до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод;

- створити сприятливий інвестиційний клімат в частині державної підтримки Програм розвитку транспортного комплексу України з подальшою можливістю надання інвестиційних пільг для підприємств, що реалізують проекти з підвищення ефективності функціонування галузі транспорту;

- продовжити та більш активно реалізовувати проекти, спрямовані на технічну і технологічну модернізацію та оновлення основних засобів транспорту, поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та будівництво нових автомагістралей;

- забезпечити впровадження логістичних технологій в організацію транспортного процесу з подальшим сприянням розвитку інформаційно-управляючих логістичних систем;

- створити сприятливі умови для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів за рахунок стандартизації і спрощення процедур митного оформлення, впровадження єдиних технологій роботи митниць, залізниць, морських портів і автотерміналів та реалізації гнучкої тарифної політики на транспорті;

- сприяти розробленню та запровадженню ефективного механізму виплат адресних дотацій окремим категоріям громадян замість нинішньої практики компенсації перевізникам втрат доходів від здійснення перевезень пасажирів пільгових категорій;

- продовжити впровадження комплексних інформаційних систем управління, засобів навігації і моніторингу, інноваційних технологій переробки в інтермодальних терміналах, оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими в єдину систему координатного управління;

- завершити розпочаті інституціональні перетворення в галузі та всіляко сприяти розбудові вітчизняної мережі МТК, тощо.

Таким чином, реалізація транзитного потенціалу України є важливим чинником стабільного розвитку економіки країни, який дозволить не тільки забезпечити реалізацію переваг вдалого гео економічного та геополітичного розташування України, але й стане імпульсом зростання її інвестиційної привабливості, основним джерелом поповнення державної казни.

УДК 336:378

**ПРОБЛЕМИ ОПТИМІЗАЦІЇ  
ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ  
ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ЗАКЛАДІВ  
ОСВІТИ**

*Стещенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В сучасних умовах недостатнього фінансування подальше реформування системи вищої освіти потребує забезпечення реалізації заходів щодо формування її результативного фінансового механізму, винятково з урахуванням наслідків фінансово-економічної кризи. Зміни діючого фінансового механізму повинні відбуватися на основі інтеграції науки та освіти як складової інноваційного суспільного розвитку. При цьому якість сучасної освіти цілком залежить від поєднання у вищій школі навчального процесу, сучасних наукових досліджень та інновацій. Тому необхідною умовою для реалізації ефективного фінансового механізму функціонування системи вищої освіти є визначення оптимального обсягу, структури й спрямування достатніх фінансових ресурсів. Це є основою фінансового забезпечення процесу надання освітніх послуг.

Слід зазначити, що фінансові ресурси вищої школи слід розглядати як грошові надходження та доходи, що створюються в результаті розподілу й перерозподілу ВВП, сконцентровані в державному і приватному секторах вищої освіти та направлені на реалізацію державної освітньої програми.

Проведення моніторингу напрямів використання фінансових ресурсів свідчить, що більша їх частина закладами освіти використовується на покриття витрат на оплату праці. Це частково можна пояснити працевіткістю галузі. Однак зважаючи на обмеженість загального обсягу фінансових ресурсів, наявних у розпорядженні закладів освіти, залишку коштів після погашення зобов'язань з оплати праці ледве вистачає на оплату комунальних послуг, а на розвиток матеріально-технічної бази коштів іноді взагалі не залишається.

Отже, кошторисне фінансування не відповідає сучасним вимогам, оскільки є абсолютно негнучким та таким, що надто обмежує фінансову діяльність закладів освіти. Виходячи із зарубіжного досвіду, альтернативою кошторисного фінансування може стати бюджетування, яке є більш гнучким, дозволяє швидко пристосуватися до змін кон'юнктури ринку та своєчасно оптимізувати джерела формування і використання фінансових ресурсів. При чому доцільно бюджетування застосовувати на практиці, незалежно від того, за рахунок яких коштів переважно фінансується

вищий навчальний заклад.

Розробка бюджету має відбуватися на основі цільових показників на наступний рік. Такі цільові показники визначаються керівником кожного закладу освіти на кожний рік.

Варто відмітити, що при розробці і виконанні бюджету доцільно врахувати таку його суттєву особливість як можливість здійснювати декілька супутніх видів діяльності. Так, окрім надання освітніх послуг, вищий заклад освіти може здійснювати науково-дослідну діяльність або мати власний виробничий сектор. Відповідно і операційний бюджет доцільно складати по основних напрямках діяльності закладу освіти: освітня діяльність, дослідницька діяльність, виробнича діяльність.

Таким чином можна зробити висновок, що запровадження системи бюджетування дозволить не тільки значно розширити фінансову самостійність закладів освіти, але і сприятиме ефективнішому використанню фінансових ресурсів.

УДК 656.07

**ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ ПОТЕНЦІАЛ  
РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

*Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В умовах ринку й інтеграції до міжнародних транспортних систем, пріоритетним завданням забезпечення конкурентоспроможності українських залізниць та їх стійкого розвитку є нарощування і ефективна реалізація інтелектуального потенціалу підприємств залізничного транспорту. Вищезазначене підтверджується тим, що традиційні виробничі фактори за умов постіндустріальної економіки не дають належної віддачі без уведення у виробництво інтелектуальних ресурсів – знань, кваліфікації, компетенції співробітників, програмних продуктів, ліцензій, патентів, ноу-хау, технологій ведення бізнесу й так далі.

Інтелектуальний потенціал підприємств залізничного транспорту представляє собою здібності особистостей і соціально-економічної системи для здійснення організаційно-управлінської, економічної, технологічної, інформаційно-обмінної, науково-інноваційної, соціально-культурної та іншої інтелектуально-продуктової діяльності, що можуть реалізуватися у формі інтелектуального капіталу на ринкових і індивідуально-мотиваційних засадах.

Слід зазначити, що носіями інтелектуального потенціалу підприємств залізничної галузі є: по-перше, самі підприємства в

формі набутих (сукупних) у результаті минулих подій досягнень інтелектуальної праці (програмні засоби, технічні, технологічні, організаційно-структурні, інноваційно-продуктові, інформаційно-комунікаційні, управлінський досвід); по-друге, особистісний потенціал, який належить персоналу (знання, вміння, компетентність, творчі здібності, креативність).

Джерелом формування інтелектуального капіталу виступають інтелектуальні ресурси, які власне, і формують інтелектуальний потенціал, та містять три основні складові: інформаційні ресурси; професійно-особові якості співробітника; технології використовувати для отримання результату.

Сучасний досвід вказує, що інтегральним результатом реалізації інтелектуального потенціалу підприємств залізничного комплексу має стати створення інтелектуальних транспортних систем - невід'ємної частини інфраструктури залізничного комплексу, якій притаманні функції автоматизованого управління, інформування, обліку і контролю для забезпечення юридичних, фінансових, технологічних й інформаційних потреб учасників транспортного процесу, а також задоволення вимогам транспортної, інформаційної і економічної безпеки суспільства.

До пріоритетних напрямків розвитку інтелектуального залізничного транспорту відносять: створення інтелектуального потягу, інтелектуального локомотива, інтелектуальної вантажної станції, інтелектуальної системи диспетчерського управління рухом потягів, інтелектуальних вокзалів і ситуаційних центрів.

Мета впровадження інтелектуальних технологій на залізницях – зниження транспортних витрат населення, бізнесу, а також інтенсифікації економічних процесів, підвищення безпеки руху, поліпшення екологічної обстановки, зниження негативного впливу людського чинника на якість управління. Розвиток інтелектуального залізничного транспорту дозволяє більш ефективно використовувати існуючу мережу залізниць, рівномірно розподіляючи навантаження на інфраструктуру і підвищуючи технологічну, інформаційну, функціональну безпеку руху.

Важливим завданням на шляху розвитку інтелектуальних систем залізничного транспорту має стати ефективне управління відповідним потенціалом підприємств галузі, зокрема важливого значення набуває тісна співпраця з науково-дослідними установами, підвищення професійної підготовки працівників галузі, залучення інвесторів для реалізації проектів створення інтелектуальних систем.

УДК 330.3:658.7(477)

## РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ МАКРОЛОГІСИЧНОЇ СИСТЕМИ

*Толстова А.В., к.е.н., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

В сучасних умовах глобалізації та формування єдиного економічного й суспільного простору, які супроводжуються посиленням економічної інтеграції країн, поглибленням міжнародного поділу праці, науково-технічним прогресом, лібералізацією торгівлі, транснаціоналізацією, досягненням глобальної єдності в оцінці ринкової економіки та системи вільної торгівлі, стрімким розвитком фінансових ринків та формуванням глобалізованих соціокультурних особливостей розвитку суспільства відбувається руйнування усталених стереотипів світового лідерства, держави як інституційного органу, направлено на захист соціально-економічних інтересів свого народу.

Негативний вплив глобалізаційних процесів на економіку України посилюються за рахунок впровадження незбалансованої та неефективної системи державного управління, реалізації непослідовних реформ, які мають галузевий характер, неузгодженість структурних пріоритетів та призводить до зниження рівня економічного розвитку України, деградації промислового потенціалу, зростання зовнішнього боргу, бюджетного дефіциту, що поглиблює економічну, політичну та соціальну кризи в країні. Вихід України на траєкторію економічного розвитку, посилення в цьому процесі ролі держави потребує перегляду системи регулювання, форми взаємодії всіх елементів економіки.

Економіку України слід розглядати як єдину макроекономічну систему, основними ланками якої, є галузі, що формують матеріальну сферу виробництва, а саме: промисловість, сільське господарство, будівництво, транспорт, зв'язок, торгівля та пов'язані з ними невиробничі види діяльності: фінансування, кредитування, банківська діяльність та інші.

Одним із інструментів формування макроекономічної системи, в аспекті відтворення коопераційних зв'язків та виробництва високотехнологічної продукції, є створення територіально-промислових кластерів, до складу яких повинні увійти промислові підприємства (зокрема, підприємства металургійного, енергетичного, машинобудівного комплексів, підприємств транспортного машинобудування, приладобудування, виробництва металоріжучих інструментів, металокопункцій) та підприємства, які концентрують в собі інноваційний, інтелектуальний та інформаційний потенціали як

регіонів, так і країни в цілому. Об'єднання таких підприємств в єдину логістичну систему дозволить раціоналізувати систему управління матеріально-технічними потоками, мінімізувати витрати, підвищить інвестиційну привабливість підприємства, що, в свою чергу, сприятиме модернізації виробництва, створенню якісної високотехнологічної продукції конкурентоспроможною на міжнародному ринку.

Перехід до розвитку економіки на основі формування єдиної макрологістичної системи дозволить побудувати ефективну, конкурентоспроможну економіку, ланки якої будуть розвиватися збалансовано. Для цього в першу чергу необхідно створити систему державного регулювання економіки країни, яка базуватиметься на таких принципах управління як:

- системність та комплексність, які вимагають управління процесами у взаємозв'язку, взаємодії та узгодженості етапів розвитку складових економіки країни;
- широке використання інформації та сучасних методів моделювання в управлінні;
- координація та інтеграція активних секторів економіки;
- організація обліку витрат та управління матеріальними потоками;
- моніторинг надійності та якості функціонування складових економіки країни;
- адаптація державного управління до тенденцій економічного розвитку країни.

УДК 656.078(477)

### СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

*Устенко М.О., к.е.н., ст.викладач (УкрДАЗТ)*

На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. Однак, існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Відсутність централізованого управління не дає можливості для комплексного розвитку всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства.

Транспорт являється найважливішою та найпотужнішою галуззю будь-якої країни світу. Значення транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції. Економічна роль транспорту

полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливе раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств.

Транспортний комплекс України поєднує в собі різні види транспорту, такі як: морський та річковий, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний. Кожен з них має свою специфіку. Основний обсяг перевезень

вантажів здійснюється залізничним, автомобільним та трубопровідним видами транспорту. А такі види транспорту, як морський, річковий та авіаційний займають останні місця.

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є аналіз зовнішньоторговельної діяльності країни. Головний чинник який впливає на розвиток транспортної системи України – це здійснення експортних та імпортних операцій на міжнародному ринку.

Більшість проблем виникли від непропорційного розвитку транспортних та логістичних послуг. На сьогоднішній день, в Україні відсутня будь-яка стратегічна програма або державна система регулювання транспортно-логістичної галузі. Держава не бере участь ні в плануванні галузі, ні в розвитку інфраструктури, ні в будівництві логістичних об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультимодальних центрів тощо.

В загалом, основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами для залучення великих інвестицій, необхідних для формування транспортної мережі та розвитку виробничої, логістичної і соціальної інфраструктури.

Організація перевізного процесу повинна базуватися на організаційно-

технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних

принципах. Саме з цією метою, необхідно звернути увагу на будівництво нових мультимодальних транспортно-логістичних центрів у всіх великих транспортних вузлах країни.

**УДК 656.078.8**

### **РОЛЬ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ Й ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В ЕКОНОМІЦІ КРАЇНИ**

*Чорнобровка І.В., к.е.н., доцент УкрДАТ*

З огляду на перехідний характер розвитку української економіки, проблема її конкурентоспроможності актуалізується не тільки в площині конкуренції за місце у міжнародному поділі праці, а також і в контексті формування та відстоювання національною економікою статусу країни у глобальних політико-економічних процесах. Розглянутий підхід є досить популярним, оскільки найкраще відтворює кінцеві інтегральні цілі забезпечення конкурентоспроможності національної економіки та її синергійний ефект – якість життя населення, економічну безпеку, геополітичну стабільність тощо.

Створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

Для цього слід діяти за такими напрямками:

- розвиток ринку послуг вантажного транспорту;
- створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень і справедливих ринкових умов конкуренції між видами транспорту, гарантування якості інтермодальних перевезень, їх привабливості та доступності для транспортних операторів;
- розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів;
- забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу, швидкості доставки, збереження вантажів,

інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів.

Одним з найперспективніших напрямів формування та забезпечення національної конкурентоспроможності України має стати мобілізація транзитного потенціалу держави, який спирається на геоекономічні переваги України та є ресурсом динамічного розвитку інтеграційних процесів у всіх регіонах світу.

Особливе географічне положення України визначає її високий транзитний потенціал як держави, що об'єктивно має відігравати роль геополітичного мосту у транспортних зв'язках, що формуються на провідних напрямках міжнародної торгівлі Європа – Азія, Північна Європа – Близький Схід, країни африканського континенту.

Модернізація транспортної системи, підвищення якості організації доставки транзитних вантажів можуть істотно збільшити обсяги транзитних перевезень, які є основним джерелом експорту транспортних послуг.

Підвищення якісних та кількісних показників транзитності країни, посилення її ваги на європейському транзитному ринку має сприяти зміцненню конкурентоспроможності України. Збільшення надходжень до бюджету країни від транзитних перевезень стане додатковим стимулом для удосконалення якості транспортної інфраструктури.

**УДК 338.49:656.2**

### **ІНФРАСТРУКТУРНА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

*Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДАТ)*

Транспорт відіграє провідну роль в розвитку економіки будь-якої держави. Залізничному транспорту належить важливе місце у розвитку транспортної інфраструктури в світі. Світові тенденції сьогодення характеризуються стрімким підвищенням швидкості перевезень. У відповідності зі стратегічним документом ЄС «Біла книга «Транспорт 2050» до 2050 року більше половини вантажних перевезень на відстань більше 300 км мають здійснюватися залізничним і водним транспортом. В пасажирських перевезеннях на середні відстані головну роль також будуть відігравати поїзди. До 2050 року планується закінчити створення європейської мережі високошвидкісних потягів, а до 2030 – в 3 рази збільшити наявну мережу високошвидкісних залізниць при збереженні щільної залізничної мережі у всіх країнах-членах ЄС. [1]



В процесі впровадження швидкісного руху вирішуються дві основні задачі: розробка і використання високошвидкісного рухомого складу та створення відповідної інфраструктури.

Згідно вимог, що викладені в пакеті директив ЄС по залізничному транспорту [2], так званому «пакеті залізничної інфраструктури», і на яких базуються реформи залізничного транспорту України, інфраструктура має бути відділена від перевізної діяльності, залишаючись в руках одного власника. В той час як в експлуатаційній сфері має бути відкритий доступ третім особам до користування залізничною мережею.

В зв'язку з цим, якщо поліпшення рухомого складу може бути проведене за рахунок створення конкурентного середовища на залізничному транспорті і залучення сторонніх компаній до здійснення перевезень і, як наслідок, оновлення або модернізації з їхньою допомогою рухомого складу. То поліпшення інфраструктури (як природно монопольного сектору) повністю лягає на плечі Укрзалізниці.

Провідні світові експерти вважають рівень розвитку інфраструктури ключовим фактором конкурентоспроможності економіки. Потреби в розвитку стратегічної транспортної інфраструктури до 2030 року за прогнозами організації економічного співробітництва та розвитку складуть 11,3 трлн.долл. Витрати на розвиток залізничної інфраструктури від цієї суми мають скласти 5 трлн.долл. або 44%. [1]

За даними звіту The Global Competitiveness Report 2013—2014 [3] за якістю залізничної інфраструктури Україна займає 25 місце в світі. Незважаючи на достатньо високий рейтинг, інфраструктура залізничного транспорту України все ще знаходиться в незадовільному стані для впровадження високошвидкісного руху та розвитку міжнародних транспортних коридорів. Транспортна система України не готова до значного росту обсягів перевезень та експорту вантажів через порти. Наслідками недофінансування залізничної інфраструктури також є недовивіз продукції найважливіших галузей промисловості та обмеження росту пасажирських перевезень і перехід пасажирів на автомобільний та авіаційний транспорт.

Таким чином, фінансові вкладення держави в транспортну інфраструктуру є одним з ключових інструментів розвитку економіки і важливим елементом антикризової політики держави.

### Список літератури

1 Дмитриева И. Трансьєвропейский размах [Текст]/ И.Дмитриева //Транспорт России. – 2012. – №17 (723)

2 Реформа на железнодорожном транспорте. – Шестьдесят седьмая сессия Экономического и социального совета ООН, Женева, 23–25 октября 2013 года. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/>

[trans/doc/2013/sc2/ECE-TRANS-SC2-2013-05r.pdf](http://trans/doc/2013/sc2/ECE-TRANS-SC2-2013-05r.pdf)

3 The Global Competitiveness Report 2013—2014 [Электронный ресурс]. –Режим доступа: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2013-14.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf)

УДК 656.61.076-3

## ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ФРАХТОВОГО РЫНКА ПОД ВЛИЯНИЕМ ВНЕШНИХ УСЛОВИЙ

*Яворская А.Ф., аспирант (ОНМА)*

Фрахтовый рынок характеризуется принципиальной разновидностью товарных рынков. Во-первых, центральной особенностью является то, что в роли товара, т. е. предмета купли-продажи, выступает не материализованный продукт труда, а транспортные услуги. Они в свою очередь зависят от динамики и структуры традиционных товарных рынков.

Денежным выражением стоимости транспортных услуг является цена перевозки, которая при доставке грузов морем выражается в виде фрахтовой ставки и тарифа.

Мировой фрахтовый рынок разделяют на сегменты, используя целый ряд критериев: тип судов, их размеры, перевозимые товары, тип сообщения, география операций, условия конкуренции, обусловленные характером собственности на суда.

По характеру работы флота морское судоходство делят на линейное и трамповое, которые образуют соответствующие фрахтовые рынки (фрахтовый рынок линейного тоннажа и фрахтовый рынок трампового тоннажа). Между ними имеются значительные различия, выражающиеся, прежде всего в назначении и качестве услуг, предоставляемых морским транспортом заказчиком. Кроме того, следует иметь в виду внефрахтовые сегменты: каботажные маршруты и работу флота транснациональных компаний

Тарифы — система цен перевозки, действующая в линейном судоходстве с жестким регулированием.

Что ж касается фрахтовой ставки, которая применяется в трамповом судоходстве и представляет собой цену, которая устанавливается при заключении каждого отдельного договора по соглашению сторон (фрахтователя и фрахтовщика) и действительна только на период данной сделки.

Размер фрахтовой ставки зависит не только от себестоимости транспортной работы, но и от вида и транспортной характеристики груза, условий рейса и связанных с ним расходов, а также от конъюнктуры

фрахтового ринка. То есть, фактически отражается классическое рыночное ценообразование.

Таким образом, взаимосвязь постоянно действующих экономических факторов и кратковременных нециклических колебаний определяет движение фрахтовых ставок и уровень спроса на трамповый тоннаж. Причем временные факторы иногда являются основными конъюнктурообразующими факторами. Фрахтовые ставки на трамповый тоннаж колеблются вокруг цены производства, в отдельные периоды они резко отклоняются от нее. Влияние оказывают значительные несовпадения между предложением и спросом, что является результатом изменений хозяйственной конъюнктуры, складывающихся под воздействием длительных или кратковременных циклических и нециклических факторов.

И так, основными характеристиками конъюнктуры фрахтового рынка являются: ставки фрахта и аренды конкретных сделок; объемы спроса и предложения; эластичность спроса, предложения; фрахтовые индексы; средние значения ставок аренды и ставок фрахта на отдельных грузонаправлениях; тайм-чартерный эквивалент.

Следует отметить, что основной задачей управления в судоходстве становится определение тенденций изменения конъюнктуры фрахтового рынка и рассмотрения основных причин. Это позволяет судоходным компаниям своевременно и точно принимать решения по реакции на цены перевозки и с помощью чего достигать функциональной и финансовой устойчивости.

УДК.658.152

### ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ

*Яковенко В.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Затяжна економічна криза в Україні, в значній мірі знизила зацікавленість реального виробничого сектора в інноваціях, одночасно загострила проблему ефективного використання виділених державою та окремими підприємствами фінансових ресурсів при формуванні та відборі інноваційних проєктів. Відомо, що якість формування вітчизняних інноваційних проєктів та підготовка на їх основі інвестиційних проєктів з освоєння нововведень вкрай невисока.

Зміст інноваційної діяльності в економічній сфері є створення та розповсюдження нововведень в матеріальному виробництві.

Інноваційну сферу від наукової та виробничої відрізняє наявність специфічної маркетингової функції, специфічних методів

фінансування, кредитування і методів правового регулювання, а також, що найбільш важливо, особливості системи мотивації інноваційної діяльності. У кінцевому рахунку, ці методи зумовлюються специфікою інноваційної праці та кругообігу коштів, отримання економічного доходу та інноваційного продукту.

Реалізації будь-якого інноваційного проєкту в умовах ринкової економіки має передувати вирішення двох взаємопов'язаних методичних завдань: 1) оцінка вигідності кожного з можливих варіантів здійснення проєкту; 2) порівняння варіантів і вибір найкращого з них.

Ефект інноваційної діяльності є багатоаспектним. Розмір ефекту від реалізації інновацій безпосередньо визначається їх очікуваною ефективністю, і відображається: у продуктовому сенсі (поліпшення якості і зростання товарних асортиментів); у технологічному сенсі (зростання продуктивності праці і поліпшення її умов); у функціональному сенсі (зростання ефективності управління); в соціальному сенсі (поліпшення якості життя).

Поняття вартості та корисності інновацій в економічному сенсі ідентифікуються у взаємопов'язаному аналізі якості та кількості: вироблених речей (товарів); виконуваної праці (робіт і функцій); зміни витрат виробництва і реалізації; зміни обсягу продажів, частки на ринку, прибутку та інших показників конкурентності в рамках існуючого попиту.

Ефективність інновацій безпосередньо визначається їх конкретною здатністю зберігати відповідну кількість праці, часу, ресурсів і грошей з розрахунку на одиницю всіх необхідних і передбачуваних корисних ефектів, створюваних продуктів, технічних систем, структур. На сьогодні оцінка ефективності інновацій таїть у собі кілька дуже суттєвих проблем. Деякі з них, такі як облік інфляції, порівняння різночасових показників, приведення інвестицій і витрат виробництва до єдиної річної розмірності, технічно вирішуються на практиці за допомогою різних методів, коефіцієнтів і ін.

Однак з інноваційними проєктами пов'язані й інші проблеми, які нетак легко вирішити. Однією з основних є проблема обліку загальної величини ефекту від впровадження інновацій, так як окремі його аспекти (соціальний, екологічний, науково – технічний, економічний) представляються непорівнянними один з одним, і навіть дати інтегральну оцінку одному лише соціальному результату практично неможливо.

Тому як інформаційна база, так і методи визначення ефективності інновацій повинні удосконалюватися, щоб враховувати всі зміни, які відбуваються.



Секція

«ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В. Максимов

УДК 338.124.4

**ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВИХОДУ  
ПІДПРИЄМСТВА З КРИЗОВОГО СТАНУ**

*Авагімов А.А., здобувач (УкрДАЗТ)*

Кризовий фінансовий стан в компанії вимагає від менеджерів проведення низки нетрадиційних заходів з метою подолання сформованої ситуації. В умовах внутрішньої кризи менеджменту підприємства набуває цілий ряд особливостей порівняно з нормальним станом і стабільною фінансовою діяльністю компанії. Правильне використання доступних засобів і розробка необхідних дій в конкретній ситуації можуть вирішити перехід від спаду до розвитку і запланованого темпу зростання фінансових показників.

Характерними ознаками фінансової кризи підприємства є скорочення попиту на продукцію, і, як наслідок, зниження обсягів виробництва; збільшення заборгованості постачальникам, держбюджету і банкам; затримки з виплатою заробітної плати працівникам.

Банкрутство - один з обов'язкових інститутів ринкової економіки, за допомогою якого відновлюється платоспроможність окремих суб'єктів господарювання, задовольняються вимоги кредиторів, таким чином, забезпечується поступальний розвиток економічних стосунків.

З позицій фінансового управління можливим настанням банкрутства є кризовий стан підприємства, при якому воно нездібне здійснювати фінансове забезпечення своєї господарської діяльності. Подолання такого кризового стану, що діагностується як «загроза банкрутства», вимагає розробки і здійснення спеціальних методів фінансового управління підприємством.

Ринкова економіка виробила систему фінансових методів попередньої діагностики і можливого захисту підприємства від банкрутства, яка отримала назву «Система антикризового фінансового управління». Теорія антикризового фінансового управління виходить з того, що фінансова рівновага підприємства, що досягається в результаті ефективного фінансового менеджменту, дуже мінлива в динаміці.

Враховуючи, що загроза банкрутства підприємства реалізує найвищий рівень катастрофічної ризику, властивій фінансовій діяльності підприємства, і пов'язана з найбільш відчутними втратами капіталу його власників, вона

повинна діагностуватися на найраніших стадіях з метою своєчасного використання можливостей її нейтралізації.

Фінансове управління використовує в процесі діагностики банкрутства підприємства широкий арсенал індикаторів його кризового розвитку.

Відповідно до теорії антикризового фінансового управління кожне кризове явище, що з'явилося, не тільки має тенденцію до розширення з кожним новим господарським циклом підприємства, але і породжує нові супутні йому кризові фінансові явища.

Політикою антикризового фінансового управління повинна бути загальна фінансова стратегія підприємства, система методів попередньої діагностики загрози банкрутства, що полягає в розробці, і «включенні» механізмів фінансового оздоровлення підприємства, що забезпечують його вихід з кризового стану.

УДК 331.10.: 65.2

**ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ ПІДПРИЄМСТВА:  
ОБЛІК ВИТРАТ**

*Ареф'єва О.В., д.е.н., професор (НАУ)*

В теперішній час глибокої економічної та політичної кризи в Україні, особливого значення набуває така складова капіталу будь-якого підприємства, як людський капітал (ЛК). Саме він є джерелом формування конкурентних переваг будь-якої фірми. Інвестуючи в своїх співробітників, фірми прагнуть активізувати їх трудову віддачу, підвищити продуктивність праці, скоротити втрати робочого часу і тим самим підвищити свою конкурентоспроможність.

Як науковий напрямок теорія людського капіталу започаткована Шульцем Т. В. та Беккером Г. С. у 60-х роках ХХ ст. у США. Її формування пов'язано з іменами Х. Боуена, Й. Бен-Порета, М. Блауга, Ф. Махлупа, Мінцера Дж. А. тощо. На пострадянському просторі проблематика людського капіталу висвітлена у працях Антонок В. Н., Богині Д. П., Гальків Л. І., Грішньої О. А., Заяць Т. А., Капелюшнікова Р. І., Климко С. Г., Лібанової Е. М., Марцинкевича В. І., Нуреева Р. М., Ушенко Н. В., Чухна А. А., Щетиніна В. І. та інших науковців.

Людський капітал – це економічна категорія, яка характеризує сукупність сформованих

і розвинутих в результаті інвестицій продуктивних здібностей, особистих рис і мотивацій індивідів, що перебувають у їхній власності, використовуються в економічній діяльності, сприяють зростанню продуктивності праці і завдяки цьому впливають на зростання доходів свого власника та національного доходу.

На рівні підприємства людський капітал являє собою сукупну кваліфікацію, фізичні та професійні здібності всіх працівників.

Для підвищення ефективності формування і використання ЛК на будь-якому підприємстві потрібно мати систему обліку усіх витрат, пов'язаних з ним. Так, зокрема, Міжнародною конференцією статистиків по праці рекомендована наступна міжнародна стандартна класифікація вартості робочої сили:

- 1) пряма зарплата і оклади;
- 2) оплата невідпрацьованого часу;
- 3) преміальні і грошові винагороди;
- 4) їжа, паливо та інші виплати в натуральній формі;
- 5) вартість житла для працівників;
- 6) витрати працедавців на соціальне забезпечення;
- 7) вартість професійного навчання;
- 8) вартість культурно-побутового обслуговування;
- 9) вартість праці, що не віднесена до попередніх груп;
- 10) податки, що розглядаються як вартість праці.

Витрати, які відображені в пунктах 1-4, за визначенням Міжнародної організації праці, є прямими витратами на робочу силу, витрати пунктів 5-10 відносяться до непрямих витрат на робочу силу.

На нашу думку, цей перелік є не повним для характеристики витрат на формування і використання ЛК, адже він не включає витрати підприємства на найм працівників, на їхнє оздоровлення та інші. Тому перспективами подальших досліджень у цьому напрямку є уточнення витрат на ЛК підприємств з обов'язковим урахуванням галузі, специфіки діяльності, етапу життєвого циклу.

УДК 658.512.4

### ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

*Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Забезпечення ефективного функціонування та розвитку підприємств будівельної галузі в сучасних умовах вимагає від

них постійних еволюційних зусиль в напрямку вдосконалення структури управління, розширення ринків збуту, підвищення якості продукції та послуг, розробки інвестиційної та інноваційної політики, за умов врахування максимальної кількості чинників мікро- та макросередовища.

Будівництво є базовою сферою економіки будь-якої держави, від ефективності функціонування та темпів розвитку підприємств якої залежить рівень розвитку багатьох інших галузей.

Будівництво за своїми технічними, організаційними та економічними характеристиками об'єктивно відрізняється від інших галузей матеріального виробництва.

Специфіка будівельної галузі полягає:

– у відсутності серійного виробництва однотипної продукції, а також у зведенні на одному майданчику різних типів будівель і споруд, що зумовлює збільшення номенклатури необхідних матеріальних ресурсів;

– у зміні кількості й асортименту необхідних матеріалів, конструкцій, деталей і виробів на різних етапах зведення об'єктів;

– у нерівномірності обсягів виконуваних будівельно-монтажних робіт за періодами року під впливом кліматичних умов, унаслідок чого спостерігаються значні коливання в споживанні матеріалів;

– у розосередженні об'єктів будівництва на великій відстані від центру управління, що зумовлює труднощі в організації постачання;

– у постійних переміщеннях будівельників з одного майданчика на інший, що зумовлює необхідність зведення тимчасових складських приміщень і зміни транспортних схем перевезень матеріальних ресурсів.

Зважаючи на специфіку будівельної галузі можна розглядати розвиток підприємства в таких аспектах: інноваційна складова розвитку; економічна складова розвитку; техніко-технологічна складова розвитку; організаційна складова розвитку.

Нестабільність є характерною ознакою розвитку будівельного підприємства, як стан відкритої системи при якому відбувається зміна її складу, структури та поведінки. Процес розвитку відбувається під впливом зовнішніх та внутрішніх чинників, разом з тим система має постійно функціонувати, щоб зберегти умови свого існування.

Фактори зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства знаходяться у взаємодії, формуючи певні об'єктивні умови його розвитку.

Непрямий вплив на розвиток будівельного підприємства здійснюють групи фактори так званого макросередовища. До них слід віднести політичні, екологічні, соціокультурні, демографічні, макроекономічні, науково-технічні.

Стратегія конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості будівельного підприємства є взаємодоповнюючими і у тісній взаємодії цих двох факторів можливо забезпечити не лише виживання підприємства але і його постійний розвиток.

Виходячи із розглянутого, розробка практичних рекомендацій для вирішення питань організації управління розвитком будівельних підприємств та вивчення ряду проблем, пов'язаних з критеріями формування стратегії розвитку підприємства визначає завдання для подальшого дослідження.

УДК 657.6

### НАПРАВЛЕНИЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕТА НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ АКТИВОВ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Булгакова Ю.В., к.э.н., ст. преподаватель,  
Кравченко А.А. студентка,  
Пилипенко Ю.К. студентка,  
(ДНУЖТ им. акад. В. Лазаряна)*

В условиях стремительного развития рыночных отношений очень сложно обеспечить конкурентоспособность предприятий за счет использования исключительно материальных ресурсов. В процессе формирования прибыли субъектов хозяйствования доминантным является применение активов, не имеющих материальной формы. Нематериальные активы (НМА) выступают в роли одного из инструментов управления конкурентоспособностью компаний. С помощью НМА осуществляется капитализация предприятий, то есть конвертация их потенциала в рыночный результат.

В компаниях зарубежных стран (Китай, Япония, Израиль) нематериальные активы составляют львиную долю их рыночной стоимости и обеспечивают успешную деятельность на мировом уровне.

Таким образом, рациональное управление залогом принятия взвешенных управленческих решений нематериальными активами как результат эффективного функционирования предприятия. Решение поставленной задачи зависит от правильной организации бухгалтерского учета НМА, что обеспечивает руководство предприятия обоснованной и достоверной информацией о состоянии таких активов. Нематериальные активы являются наиболее важным объектом бухгалтерского учета.

Выявить направления совершенствования учета нематериальных активов можно за счет

изучения зарубежного опыта и его применения в практике отечественных субъектов хозяйствования, принимая во внимание специфику их деятельности.

Именно этим объясняется актуальность данного исследования.

По данной теме исследования остаются нерешенными вопросы, касающиеся разработки четкого алгоритма зачисления, признания, оценки и учета нематериальных активов.

В связи с этим возникает необходимость дальнейшего изучения и совершенствования учета нематериальных активов, что послужит залогом успешного развития предприятий в современных рыночных условиях.

Учет НМА в Украине регулируется П(С)БО 8 «Нематериальные активы» и Налоговым кодексом Украины. На предприятиях зарубежных стран используется Международный стандарт финансовой отчетности 38 «Нематериальные активы».

Одной из проблем бухгалтерского учета НМА является их идентификация. До сих пор не существует единого подхода в вопросе выделения этого актива среди остальных. Также нет единства в вопросе учета организационных расходов и расходов на исследование и разработку.

Не менее важным вопросом в учете нематериальных активов является их достоверная оценка. В Украине еще нет единой методики проведения такой оценки. Поэтому целесообразно использовать зарубежный опыт в данном вопросе, а именно: применять один из подходов оценки стоимости НМА (расходный, доходный или рыночный).

Таким образом, на украинских предприятиях из-за несовершенной законодательной базы НМА практически не учитываются.

Устранить существующие проблемы возможно путем:

- приближения П(С)БО 8 к МСФО 38;
- разработки единого критерия отнесения активов к нематериальным;
- определения оптимального подхода к оценке стоимости НМА.

УДК 331.101.3

### ПРОЦЕССЫ МОТИВАЦИИ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

Использование мотивационных факторов в системе экономической безопасности, основанных на поведенческих моделях, является очень важным аспектом ее обеспечения. Именно мотивация

служит основой при принятии любого решения. При правильном использовании рычагов мотивации, предприятие будет не только защищено от различных негативных влияний, но и будет работать максимально эффективно при минимальных затратах. В статье рассматриваются различные поведенческие модели и даются их характеристики.

Одним из основных факторов обеспечения экономической безопасности предприятия является фактор отношения его работников к той деятельности, которой данное предприятие занимается.

Для обеспечения необходимой активности и направленности поведения работающих используются различные рычаги мотивации.

Мотивация, связанная с обеспечением данных характеристик рассматривается в двух аспектах :

1. Мотивация как система факторов, определяющая степень активности и направленность поведения человека.

2. Мотивация как систему факторов, определяющую поведенческий процесс.

Мотивация является одним из основных факторов процесса выбора из имеющихся альтернатив.

Существует множество моделей мотивации.

Критерием оптимальной мотивации должно быть стремление к балансу между тем кто мотивирует и тем, кого мотивируют.

Модель поведения – это условный образ индивидуума как социально-психологической личности, определяющая факторы потребности и мотивации.

Наиболее объективные мотивационные модели поведения принято подразделять на содержательные и процессные.

Содержательные модели основаны на идентификации внутренних побуждений, с помощью которых людей направляют к действию определенным образом. К этим моделям следует отнести такие, как модель А. Маслоу; Модель К. Альдерфера; Модель Ф Герцберга.

Недостатком этих моделей можно считать тот факт, что потребности не носят строго структурированный характер, кроме того, различные потребности могут воздействовать на людей по-разному. А так же различные факторы и мотивы могут различными индивидуумами восприниматься по-разному.

Процессные же модели основаны на поведении людей в процессе достижения цели в зависимости от их личных факторов и желаний. Здесь необходимо упомянуть такие теории, как теория ожидания Виктора Врумма, Теория справедливости Стейси Адамса.

Данные модели построены на соотношении затраченных усилий и полученного результата. Причем полученный результат должен быть не меньше ожидаемого. Следует отметить, что недостатком таких моделей может послужить то, что если значение одного из факторов, влияющих на мотивацию данного субъекта будет недостаточно велико, то слабая мотивация послужит причиной низкого конечного результата.

Таким образом, следует отметить, что для обеспечения необходимой активности и направленности поведения работающих необходимо использовать различные рычаги мотивации. Выбор мотивационного рычага для каждого работающего будет строго индивидуален. Модель поведения, применяемая в том или ином случае, поможет выбрать именно тот мотивационный рычаг, который будет оптимальным в данном случае.

**УДК 330.131.7:656.07**

### **МЕТОДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ОЦЕНИВАНИЯ НА ОСНОВЕ СИСТЕМНОГО АНАЛИЗА РИСКОВ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

*Герасименко П.В., д.т.н., профессор  
(Санкт-Петербург, ПГУПС)*

Главной особенностью целенаправленной деятельности руководителей транспортных предприятий является принятие решений по достижению, стоящих перед ними задач. Многие руководители транспортных предприятий при принятии решений оказываются в условиях неопределенности по реализации целевых задач и обеспечению доставки грузов. Такая неопределенность приводит к рискам в не достижении или частичном достижении цели.

В [1-3] введено обобщенное понятие риска, как свойства системы «субъект - объект», характеризуемое неопределенностью достижения цели функционирования системы. В качестве субъекта выступают лица принимающие решения на функционирование системы или лица пассивно участвующие в функционировании системы и ожидающие достижения цели. Объектом могут являться железнодорожные предприятия, которые совместно с субъектом обеспечивают реализацию транспортных операций, достигая стоящие перед системой цели.

При системном подходе оценивания риска необходимо выполнить, прежде всего, моделирование субъекта, объекта и внешних условий, которые должны стать составными

частями сформированной системы. При этом система должна функционировать, в направлении достижения цели поставленной субъектом.

Следует отметить, что риск возникает всегда, когда процесс функционирования системы подвержен различного рода случайным внешним воздействиями, а также не всегда разумными решениям субъекта. Субъект, проводя оценку риска, может ошибаться. Реальная величина показателя риска всегда остается неизвестной и ее отличие от оцененной величины также неизвестно. Ошибка в оценивании показателя риска является следствием не учета тех факторов, которые влияют на изменение свойств самого объекта в процессе его функционирования, а, следовательно, и на конечную цель.

Риск объективен, так как присущ любой объективно существующей системе, но оценка его показателя субъективна и зависит от модели системы, по которой производится оценка риска. Действительно, достижение системой цели предполагает нахождение объекта в определенном состоянии, при заданных режимах работы и в определенных внешних условиях, наконец, при определенном качестве руководства. Реально это не всегда осуществимо, что приводит к множеству конечных событий.

Субъект при моделировании риска не может знать все множество возможных конечных событий, возникающих в результате функционирования объекта (системы), так и подмножество неблагоприятных событий, которые могут привести к потерям. Он ограничивается тем множеством событий, которые позволяют ему учесть принимаемая модель.

В качестве примера в работе рассматривается риск, который возникает вследствие не своевременной доставки груза. Для оценки риска выбрана производственная модель, которая строится по статистическим данным и позволяет оценить время доставки груза.

Для оценки показателя риска вводится векторный показатель, элементами которого являются вероятность не достижения требуемого (договорного) времени доставки и экономические потери.

В работе экономические потери приняты в виде линейной зависимости их от величины времени задержки доставки груза. Окончательно риск оценивается одним показателем, который называется коэффициентом риска. Он вычисляется путем свертки компонентов вектора. Под коэффициентом риска понимается отношение взвешенной доли возможного отклонения результирующего показателя (времени доставки) к средневзвешенному значению этого показателя. При этом вероятность достижения объектом значений результирующего показателя в пределах доверительного интервала вычисляется по

усеченному нормальному закону распределения.

В целом расчетный алгоритм оценивания риска включает построение регрессионной функции времени доставки груза от расстояния его транспортирования, оценку ее коэффициентов; проверку качества функции с помощью коэффициента детерминации и статистической надежности ее; точечную и интервальную оценки прогнозного времени доставки; оценку риска не достижения прогнозного времени доставки.

Предлагаемый алгоритм оценки риска позволяет принимать управленческие решения с более обоснованным временем доставки груза, неся минимальные финансовые потери.

### Библиографический список

1. Метод моделирования риска при повышении стоимости услуг/ П.В. Герасименко // Известия Международной Академии наук высшей школы. – 2011. – Вып. № 2(56) – С. 64 – 70.
2. Методика моделирования риска при прогнозировании результатов инвестирования производственной деятельности предприятия / П.В. Герасименко // Известия ПГУПС. – 2012. – Вып. № 2 (31) – С. 142 – 147.
3. Оценка показателей управленческого риска при прогнозировании результатов производственной деятельности предприятия / П.В. Герасименко // Вестник Приднестровского университета. Серия: физико-математических и технических наук. – 2012. – № 3(42) – С. 134 – 141.

**УДК 658.7**

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ОСНОВІ ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Дикань В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Слабкий рівень розвитку внутрішнього ринку, низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, послаблення державного управління національною економікою, зокрема її промисловим комплексом, протягом останніх двох десятиріч погіршують стратегічні перспективи розвитку України. Такий стан справ викликано глибокими структурними диспропорціями. У структурі національної економіки залишилися переважно галузі, які добувають сировину або випускають продукцію з низьким рівнем обробки для експорту, завантаження потужностей яких залежить від попиту на зовнішньому ринку. Багато підприємств інших галузей не витримали конкуренції навіть на

внутрішньому ринку. Споживчий ринок України все більше наповнюють товари іноземного виробництва. На сьогодні на межі виживання опинилися високотехнологічні галузі, втрачено значну частину науково-технічного потенціалу.

Україна має емний внутрішній ринок і достатньо потужний потенціал для виробництва як проміжної продукції, так і споживчих товарів, а також задоволення потреб населення у таких товарах. Сучасний період розвитку країни має бути відновлювальним, що передбачає модернізацію, у першу чергу, промисловості, а також створення умов для піднесення вітчизняної науки та інноваційної сфери, що дасть змогу побудувати високотехнологічну економіку.

Формування зазначених умов можливо лише через інтеграційний розвиток промислових підприємств на основі промислово-логістичної інтеграції (ПЛІ), яку слід розглядати з позицій розширеного відтворення їх економічного потенціалу за рахунок цілеспрямованого оптимального поєднання ресурсів, компетенцій, структур, функцій та процесів промислових підприємств з метою створення та реалізації інноваційних продуктів.

Метою ПЛІ повинно бути використання переваг інтеграції для реалізації інноваційних проектів розвитку.

Об'єктами ПЛІ стануть підприємства, структури підприємств, бізнес-процеси, функції, а також потоки (фінансові, матеріальні, товаропотоки та ін.), що свідчить про комплексність та ієрархічну багаторівневість об'єкту. Предметом ПЛІ буде економічний потенціал (ресурси, здібності, можливості та ін.) підприємств, що інтегруються. Суб'єктами ПЛІ повинні бути органи державного та регіонального управління, власники та керівники підприємств.

Впровадження засад ПЛІ в діяльність промисловості України сприятиме створенню можливостей для поєднання високотехнологічних виробництв і концентрованого фінансового капіталу, з метою забезпечення стабільних умов функціонування підприємств та створення необхідного інвестиційно-інформаційного потенціалу для інноваційного розвитку.

Конкурентні переваги ПЛІ дозволяють, з одного боку, сконцентрувати ресурс для інноваційного прориву, а з іншого, – підвищити ефективність роботи вітчизняних підприємств через зниження трансакційних витрат та витрат на взаємодію, що в сукупності вирішує проблему розширеного відтворення економічного потенціалу суб'єктів та створює передумови для досягнення соціально-економічного добробуту в державі.

УДК 656.2

### **ВАЖЛИВІСТЬ РОЗРОБКИ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ РИНКОВОГО СЕРЕДОВИЩА**

*Зоріна О.І., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

В умовах становлення цивілізованих відносин, стохастичності ринкової кон'юнктури та непередбачуваності її діалектики зростає значення науково обгрунтованого вибору стратегії і тактики діяльності підприємства.

Об'єктивна необхідність стратегічного управління соціально-економічними системами як запорука їхнього ефективного функціонування є актуальним питанням сьогодення. Успішний менеджмент несе в собі розробку і реалізацію стратегій, адекватних навколишньому середовищу. Вони допомагають зменшити вплив сил опору в самій організації та в її оточенні. Необхідність розробки стратегії розвитку підприємства є закономірним та економічно обгрутованим для нього кроком.

В економічній літературі існує багато визначень типів стратегій. На наш погляд, в сучасних умовах економічної ситуації в Україні, визначати стратегію як повністю систематизований процес, який має чітку послідовність дій, виконання яких призведе до успіху, є невірним. Для організацій, що функціонують на даному етапі в Україні, стратегію необхідно розглядати, по-перше, як набір тактичних засобів, які можуть та повинні змінюватись, якщо динаміка зовнішнього або внутрішнього середовища не відповідає прогнозам (при незмінності кінцевої цілі, яка, як правило, припускає подальше зростання), по-друге, стратегію необхідно нерозривно пов'язувати із таким поняттям як «розвиток».

Стратегія виступає не тільки як інструмент обгрунтування, вироблення і реалізації цілей і задач виробничого, науково-технічного, економічного, організаційного і соціального характеру, не тільки як фактор, що регулює діяльність організації доти, поки намічені цілі і задачі не будуть досягнуті, але одночасно і як засіб зв'язку підприємства з зовнішнім ринковим середовищем.

Для постійного росту і зміни організація розробляє відповідні стратегії розвитку. Організація без ясної й ефективної стратегії розвитку – це не бізнес, а набір активів, обтяжених зобов'язаннями. Для того щоб не тільки вижити, але і підсилити свої конкурентні позиції на ринку, необхідно на професійному рівні займатися стратегічним плануванням.



Доцільним є вибір одного, пріоритетного, напрямку стратегії розвитку і цілеспрямована його реалізація. У залежності від конкретної ситуації і потенційних можливостей підприємство може обрати найбільш прийнятну для нього стратегію розвитку, та при реалізації цієї стратегії орієнтуватися на рішення поточних або довгострокових задач. Стратегія – це генеральна програма дій, що виявляє пріоритети проблем і ресурси транспортного підприємства для досягнення основної цілі. Вона формує головні цілі й основні шляхи їх досягнення таким чином, що підприємство отримує єдиний напрям руху.

Формування стратегії представляється доцільним проводити на основі трьох взаємозалежних компонентів: суспільних потреб, внутрішніх можливостей підприємства і сформованої ситуації в транспортній галузі.

**УДК 658:656.2(477)**

### **ЗАСТОСУВАННЯ ПРИНЦИПІВ АДАПТИВНОСТІ ПРИ УПРАВЛІННІ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ**

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)*

Триваючі процеси глобалізації, структурних зрушень, інформатизації економіки зумовлюють швидкі і широкомасштабні зміни конкурентного середовища, високий рівень динаміки економічних відносин, а також вплив політичної та економічної нестабільності в країні - в цих умовах залізничний транспорт змушений господарювати, а також одночасно конкурувати на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних перевезень.

У зв'язку з цим періоди стабільної діяльності залізничного транспорту скорочуються, а суттєві зміни в масштабі і складності середовища, в яких діє галузь, створюють невизначеність. Для успішної діяльності в зазначених умовах залізничний транспорт України має постійно розробляти і застосовувати нові принципи, методи та види управління.

Саме тому на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту адаптивне управління може стати фундаментом для забезпечення ефективності управління галуззю. Адаптивно вважають систему, яка здатна зберігати функціональність в ситуації невизначеності і агресивності зовнішнього середовища. При цьому, мова йде не про пасивне пристосування системи до свого оточення, а про новий, більш складний тип системи управління, який може змінювати як внутрішні процеси, так і активно

впливати на деякі зовнішні фактори. Адаптивна система управління повинна відповідати наступним вимогам:

- володіти високою гнучкістю, що дозволяє швидко змінюватися;
- володіти високою мобільністю у прийнятті управлінських рішень і втілення їх у життя;
- бути адекватною поточній ситуації;
- враховувати жорстоку конкуренцію;
- враховувати вимоги до рівня професіоналізму;
- враховувати ризики, пов'язані з динамікою змін і розвитку;
- брати до уваги необхідність врахування невизначеності зовнішнього середовища.

При формуванні адаптивної системи управління на залізничному транспорті слід дотримуватися таких принципів:

1. Принцип необхідного різноманіття. Він стверджує, що розмаїтість керуючої системи повинна бути не менше різноманітності об'єкта управління.

2. Принцип дуального управління. Керуючі впливи носять двоїстий характер. З одного боку, вони покликані керувати об'єктом, з іншого - служать для вивчення його властивостей і закономірностей для наступних керуючих впливів. Тобто, структура керуючих впливів повинна змінюватися відповідно до змін параметрів системи об'єкта управління.

3. Принцип зворотного зв'язку. За допомогою зворотного зв'язку відбувається вимірювання характеристик керованого об'єкта, і виробляються реакції, що виражаються в керуючих впливах.

Адаптивність структури управління визначається її здатністю ефективно виконувати задані функції в певному діапазоні зміни умов. Чим відносно ширше цей діапазон, тим більш адаптивною вважається структура.

**УДК 330.1:656.07**

### **РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ**

*Каличева Н.Є., к.е.н., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Основною метою застосування інформаційних технологій є зростання ефективності механізмів управління на основі створення загальної інформаційно-технологічної інфраструктури, до складу якої входять інформаційні системи, ресурси та засоби, що забезпечують функціонування та взаємодію між



собою всіх складових системи управління.

Варто зазначити, що сучасний етап розвитку інформаційних технологій призвів до росту потреби в інформаційному забезпеченні, як виробничого так і стратегічному ресурсів.

Інформаційна послуга – це документована інформація, підготовлена згідно з потребами користувачів та призначена для задоволення їх потреб. Так як, інформаційні технології все глибше проникають у всі галузі народного господарства, все тісніше взаємодіють з виробничими, обліковими, аналітичними та управлінськими процесами, більш активно застосовуються у діяльності підприємств та організацій тощо, то потреба в інформаційних послугах стає однією з ключових при підтримці та прискоренні виконання бізнес-процесів.

Застосування інформаційних технологій само по собі не призводить до поліпшення діяльності підприємства чи організації, але вони сприяють удосконаленню роботи персоналу за рахунок забезпеченості їх необхідними даними та інформацією.

Організація діяльності підприємств транспортної сфери, котра на майже 90% складається із логістичних процесів, на сьогоднішній день досить сильно залежить від інформаційної складової.

Застосування інформаційних технологій на підприємствах транспорту в останні роки є досить широким, так як без них сучасні вантажоперевізні підприємства не зможуть існувати. На даний час інформаційні технології використовують при автоматизації процесів перевезень вантажів, при автоматизації процесів управління вантажоперевезеннями та логістикою.

У світовій практиці відношення витрат міжнародної транспортної галузі на інформаційні технології поступово приходять до відомого в економіці принципу Парето-оптимальності 80/20, коли 80% витрат на інформаційні технології відносяться на автоматизацію процесів управління, а 20% – безпосередньо на автоматизацію вантажоперевезень.

В нашій країні автоматизація перевезень вантажів кожного року набирає все більше обертів і щорічно призводить до зростання затрат на їх інформатизацію в середньому на 10-15%. Це пов'язане, в першу чергу, з вузькими бюджетними гранями та нагальною потребою у забезпеченні діяльності окремих перевізних процесів.

Зростання потреби в автоматизації управлінських процесів ґрунтується на глобалізації світової економіки, постійній зміні між центами виробництва та споживання, змінах у транспортній та логістичній сферах, збільшенні обсягів вантажоперевезень тощо.

В цілому, варто зазначити, що зміни у

логістичній та перевізній галузях призводять до потреби забезпеченості транспортних підприємств інформаційними технологіями, як однією із складових сучасного розвитку підприємств та організацій.

**УДК 658.5**

### **ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

*Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)*

Опыт деятельности промышленных предприятий Украины в прошедшем периоде убедительно показал, что залогом жизнеспособности и успешного их функционирования в условиях формирующихся рыночных отношениях является рыночная активизация инновационной политики, которая выдвигает на первый план переход на выпуск новой, востребованной потребителем продукции.

Разработка прогрессивных технологий и промышленной продукции, имеющих рыночную новизну, становится преимуществом финансово-устойчивых предприятий, деятельность которых базируется на следующих стратегиях:

- стратегия инноваций, направленная на разработку новой технологии, изготовлении ранее не выпускаемой продукции, оказании новых услуг;

- стратегия, направленная на разработку новых и модернизацию устаревших технологических процессов, освоение нового оборудования;

- стратегия сбыта, на основе которой предприятие стремится увеличить объемы реализации продукции путем инвестирования в рыночные механизмы и каналы сбыта.

Активизация инновационной деятельности корректирует цели предприятия, которые связываются не просто с увеличением объема выпускаемой продукции и оказанием услуг, но и с расширением рыночной доли самого предприятия за счет выхода: на новые рынки с традиционной продукцией; с традиционной продукцией на существующий рынок; с новой продукцией на новый рынок.

Внешние условия требуют от предприятия усиления взаимосвязи между собственно производством, научно-техническими и проектно-конструкторскими подразделениями, а также маркетинговой деятельностью. Возникает ряд новых задач, связанных с регулированием этапов жизненного цикла продукции

(постепенное сокращение объемов и снятия с производства невостребованной продукции, освоение новых изделий и адаптация их к динамично меняющимся рыночным потребностям, выявление этих потребностей, ориентация производственно-сбытовой и инновационной деятельности предприятия на их удовлетворение). Решению вышеперечисленных задач будет во многом способствовать план, разрабатываемый на уровне предприятия и направленный на координацию служб по управлению этапами создания и производства нововведения.

В производственно-технологических системах ведущих отраслей и промышленных производств не произошло замещения старых технологий новыми. Скорее наоборот, высокотехнологичные системы вытеснялись системами с более низким технологическим уровнем или с очень короткими технологическими цепочками. Наметившийся рост, например, в машиностроении происходит преимущественно в производствах с невысоким техническим уровнем. Или же увеличение выпуска качественной продукции представляет собой в основном сборочные производства из преимущественно импортных частей. Пока речь идет лишь об усилении ремонтно-сервисных и инфраструктурных функций машиностроения.

Не удалось использовать главное конкурентное преимущество отечественного машиностроения – существование комплекса высокотехнологичных отраслей – в целях обновления производственно-технологических систем и формирования макротехнологий в самом машиностроении и в отраслях народного хозяйства.

В краткосрочном аспекте на первый план выдвигаются проблемы, преимущественно связанные со структурой оборотных активов промышленных предприятий, а не с качеством и структурой их основных средств. Здесь возникают и должны быть решены вопросы повышения емкости рынков, финансовой устойчивости предприятий-производителей, образования материальных запасов у производителей и проведение расчетов с дебиторами и кредиторами промышленных предприятий.

Технологический фактор из-за временных лагов в цепочке «инновационная сфера – инвестиции – ввод основных фондов – ввод производственных мощностей – производство продукции» не носит определяющего характера, за исключением безнадежно устаревших производств. Полный инвестиционный лаг в машиностроении превышает 10 лет. Поэтому вклад новой отечественной технологии в повышение конкурентоспособности конечной

машиностроительной продукции не может проявиться (даже при наличии конкурентоспособного образца новой техники) в ближайшее время. Технологические же особенности совершенствования производственной инфраструктуры предприятий и обновление технологической оснастки машин и оборудования являются исключительной компетенцией технологических и финансовых служб предприятий в ходе нормального производственного процесса выпуска машиностроительной продукции.

Следовательно, меры краткосрочного характера в целом должны быть направлены на сохранение машиностроения как отрасли реального сектора экономики, восстановление его финансовой устойчивости.

УДК 658.15

### ФОРМУВАННЯ ЗАГРОЗ ТА РИЗИКІВ ФІНАНСОВІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ковтун Т.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт України є провідною і важливою галуззю економіки країни. Нестабільність економічного, політичного середовищ формують значну кількість небезпек, особливо в умовах реформування, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі.

Постає необхідність у вивченні зв'язків виникнення та дії загроз та ризиків, а також необхідності групування даних явищ за певним критерієм, що дасть можливість найбільш повного та ефективного їх дослідження, попередження та усунення.

Поняття загроза розуміємо як конкретний фактор, явище, подія, що призводить до негативних наслідків, фінансових втрат.

Ризик – це кількісний чи якісний вимір ймовірності настання певної події; ймовірний результат відхилення, ступінь відхилення від запланованих дій.

Небезпека – форма прояву загрози; результат загрози.

Пропонуємо розглядати порядок виникнення цих подій таким чином, що дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори впливу на фінансову безпеку. Спочатку виникає загроза. Після її виникнення оцінюється ризик настання небезпеки. Якщо він досить значний, то можна стверджувати про настання небезпеки. Це дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори, що

Існує велика кількість критеріїв за якими

грунуються ризики та загрози. Пропонуємо здійснити групування даних критеріїв за пріоритетними напрямками забезпечення фінансової безпеки – функціональними складовими: бюджетно-податкова; грошово-кредитна; виробничо-господарська; страхова; інвестиційна; фондова.

Так, до ризиків бюджетно-податкової можна віднести податковий ризик, а загрозою є недосконалість податкового законодавства.

Загрозами грошово-кредитної складової є недосконалість грошово-кредитної політики; значна питома вага готівки в обсязі грошової маси; значна швидкість обороту грошової маси; зростання інфляційних процесів. В даній сфері виникають валютні та кредитні ризики.

Загрозами виробничо-господарської складової є спад обсягів виробництва; зменшення рівня доходів громадян.

Порушення оптимальності співвідношення власних і залучених коштів є загрозою, що впливає забезпечення інвестиційної складової фінансової безпеки. В такому разі виникає інвестиційний ризик.

А послаблення контролю за випуском і продажем акцій, купівлею та продажем нерухомості за грошові кошти викликає порушення у забезпеченні фондової складової.

Таким чином, даний напрямок потребує додаткових досліджень з метою формування найбільш повного переліку загроз, ризиків та небезпек фінансової безпеці підприємств залізничного транспорту. Дана класифікація дасть можливість системі фінансової безпеки проводити якісний моніторинг даних явищ по кожному з напрямків її забезпечення з метою виявлення впливу цих факторів, прийняття ефективних та виважених заходів щодо попередження та усунення небезпечного впливу. Це дасть можливість більш комплексно та системно вирішувати негайні фінансові потреби, досягати поставлених цілей та забезпечувати інвестиційну привабливість та конкурентоспроможність підприємств залізничної галузі.

**УДК 656.07(477)**

### **РОЗВИТОК КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*Козир О.М., к.е.н., заст.нач.залізниці з  
економічних питань (Південна залізниця)*

В рамках структурного реформування вітчизняного залізничного транспорту розпочато

процеси корпоратизації та акціонування підприємств залізничного комплексу, що обумовлюють необхідність формування адекватної ринковим умовам системи корпоративного управління і підвищення конкурентоспроможності підприємств галузі.

Під корпоративним управлінням (англ. corporate governance) розуміють систему взаємодії між акціонерами і керівництвом підприємств, а також з іншими зацікавленими особами, з допомогою якої реалізуються права акціонерів; комплекс механізмів, що дозволяють акціонерам (інвесторам) контролювати діяльність керівників підприємства і вирішувати виникаючі проблеми з іншими групами впливу.

Корпоративне управління пов'язано з управлінням організаційно-правовим оформленням бізнесу, оптимізацією організаційних структур, побудовою внутрішньо- і міжфірмових відносин підприємств відповідно до прийнятої мети.

Виділяючи корпоративне управління в особливий тип, атрибути якого обумовлені специфікою корпорації як об'єкта управління, його визначають як: «управління, побудоване на пріоритетах інтересів акціонерів та їх ролі в розвитку корпорації; управління, що враховує реалізацію прав власності, яка передбачає взаємодію акціонерів (корпоративні комунікації), побудовану на стратегії розвитку корпорації в цілому (інтереси підприємств підлеглі загальним інтересам); нарешті, це управління, яке започатковує корпоративну культуру, тобто комплекс загальних традицій, установок, принципів поведінки.

Сутність корпоративного управління полягає в реалізації циклу корпоративного управління для досягнення максимальної ефективності функціонування корпорації, що є основним критерієм корпоративного управління.

Світовий досвід корпоративних трансформацій показує, що, в умовах високої конкуренції, ефективність корпоративного управління забезпечує зміцнення позицій залізничного транспорту і вдосконалення технологій, які використовуються для формування його стратегічної конкурентоспроможності - як на національних ринках, так і на міжнародних. Однак, для цього необхідно: впорядкування основних бізнес-процесів підприємств залізничної галузі шляхом розробки, впровадження і контроль за дотриманням корпоративних процедур; забезпечення інформаційної «прозорості»; інформатизація бізнес-процесів корпоративного управління для ефективного контролю за діяльністю корпорації; підвищення рейтингу корпоративного управління для залучення потенційних інвесторів; застосування ефективної

кадрової політики з мотивацією високопродуктивної діяльності й трудової поведінки працівників.

Основну увагу при формуванні принципів корпоративного управління на залізничному транспорті слід приділити: 1) своєчасності та повноті звітності, що надається акціонерам та наглядовій раді акціонерного товариства; 2) встановленню процедури голосування та підготовці матеріалів для голосування за довіреністю; 3) прозорості управління; 4) формуванню власних кодексів корпоративного управління; 5) справедливості; 6) стратегічному плануванню.

Необхідно відзначити, що ефективність корпоративного управління багато в чому залежить від побудованої організаційної структури управління. На основі організаційної структури формується система управління, яка покликана забезпечити реалізацію всієї сукупності функцій, форм, методів, важелів і стимулів корпоративного управління для досягнення ефективності в конкретних соціальних, економічних, політичних і інших умовах.

Підприємствам залізничного транспорту важливо забезпечити конструктивні (партнерські) взаємовідношення між основними учасниками корпоративного управління, дотримання їх інтересів, розподіл задач і функцій їх управління та здійснення контролю за їх діяльністю.

Ключове значення має формування корпоративної культури, що сприяє: зміцненню етичних цінностей, акцентує увагу на тому, щоб кожен співробітник усвідомлював свою відповідальність за корпоративну поведінку і обов'язки, які ним виконуються; допомагає співробітникам визначати і вирішувати етичні питання, що виникають в процесі роботи, а також дає рекомендації про те, як уникнути наслідків етичних порушень.

Перехід підприємств залізничного транспорту на стандарти корпоративного управління і ухвалення Кодексу корпоративної поведінки дозволить отримати додаткові конкурентні переваги у вигляді підвищення рентабельності і швидкості мобілізації власного капіталу на перспективні і дорогі проекти, відкриття більш широкого доступу до ринку позикового капіталу для забезпечення стійкого економічного зростання і зниження вартості інвестиційних ресурсів, що залучаються.

УДК 658.3.07

### РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО РЕСУРСУ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Коковіхіна О.О., к.е.н., доцент,  
Бойко Д.І., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Активізація людського фактору у системі підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту супроводжується зміною сукупності організаційних цінностей і правил поведінки загалом, а також покращенням ставлення до виконуваної роботи окремих працівників зокрема. Кадри являють собою вкрай важливий капітал підприємства, а їх навчання як короткотерміновий систематичний процес, спрямований на вдосконалення умінь та навичок і призначений для вирішення завдань забезпечення конкурентоспроможності, сприяє у тому числі зниженню соціальної напруженості, покращенню внутрішньо організаційного клімату.

Підвищення конкурентоспроможності являє собою процес змін, які потрібно генерувати, мотивувати та стимулювати. Ці зміни створюють позитивні установки й організаційну культуру, які сприяють, в свою чергу, як виживанню організації в агресивному зовнішньому середовищі, так і досягненню лідируючих позицій на ринку. Іноді виникають ситуації, за яких зміни повинні бути внесені ззовні, незважаючи на протидію або небажання частини працівників організації.

Метод управління, який цілком відкидає людські цінності на користь організаційних, не є ефективним, так само як і невірно очікувати збігання організаційних цілей цілком з людськими.

На сьогодні в системі державних витрат ведучих країн випереджаючими темпами, порівняно з матеріальним нагромадженням, зростають обсяги фінансових вкладень в систему освіти, професійної підготовки та підвищення кваліфікації персоналу. Вкладення в людський ресурс перетворилися нині в країнах-лідерах світового господарства у найефективніший вид інвестицій.

Необхідно відзначити, що протягом останнього десятиліття національний людський ресурс України зазнав істотної руйнації, проявами якої є декваліфікація та професійна переорієнтація працівників, істотне погіршення структури зайнятості та втрата кадрового потенціалу національної економіки.

А тому в процесі реформування залізничного транспорту особливу увагу слід

направити на кадрову складову та на підвищення рівня їх трудового життя.

УДК 656.611.2:005.332.4

### **ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ**

*Коллегаев И.М., аспирант(ОНМА)*

Неравномерность экономического роста и инвестиционной деятельности, несмотря на стратегию выравнивания условий развития экономических подсистем, свидетельствует о наличии ряда противоречий в мировом разделении труда. Страны с традиционно высоким уровнем развития в условиях низких темпов роста используют даже в стандартах ВТО различные механизмы защиты внутреннего рынка. Поэтому инвестиции в экономику развивающихся стран слабо влияют на появление новых международных грузопотоков. Последние определяют страны с высоким уровнем развития на основе национальных стратегий, в частности, страны BRICS. Кроме того на развитии морского транспорта отражается и ограничение конкуренции между корпорацией и ее филиалами на рынках третьих стран.

Глобальные проблемы экономического развития имеют общие и специфические черты для отдельных стран и производственных подсистем, в частности, для морской доставки грузов международной экономики. Однако, несмотря на схожесть по технико-экономической и природно-географической основе, следует обратить внимание на задачи минимизации диспропорций провозной способности флота по странам. В снижении издержек несбалансированности экономического роста по регионам принципиальное значение приобретает их конкурентоспособность.

В любом случае формируются социальные задачи, степень решения которых существенно различается по морским государствам. Рост стоимости контейнеровозов и высокие текущие затраты определяют стратегию активного участия судоходных компаний в развитии контейнерных терминалов. Наиболее часто формируется доля собственности судоходной компании, независимо от страны регистрации судов и собственника порта. Характерным является совместное участие австралийской, гонконгской и сингапурской компаний в развитии индийского транзитного порта.

Это один из подходов в системе функционирования глобальных хозяйственных

связей, отражающих собой совокупность всех национальных хозяйств, независимо от уровня их развития и масштабов участия в международном разделении труда. Вместе с сотрудничеством сохраняется жесткая конкуренция за расширение позиции в мировой экономике и за параметры роста денежных потоков. Особое место в этом процессе занимает торговый флот. Без его наличия усиливается зависимость экономик развивающихся стран от индустрии промышленно развитых морских государств.

В системе торгового судоходства следует различать две проблемы или задачи. Одна сводится к необходимости эффективной доставки грузов. Вторая, связанная с этой, предопределяет выбор безопасного маршрута или морской трассы для обеспечения морских мировых перевозок. Как показывает практика торгового судоходства последнего периода, морская трасса становится достаточно условным понятием. Выбор маршрута предопределяется ротацией сети портов, мультимодальными технологиями, безопасностью прохода морских каналов и проливов, а также рядом специфических условий. Появление альтернативных транспортных коридоров существенно изменяет традиционные морские трассы или маршруты. Тем не менее, особенности географического размещения центров производства и потребления продукции в значительной степени влияет на относительную устойчивость морских транспортных коммуникаций на протяжении длительного периода времени. Расширяется понятие конкурентоспособности не отдельных предприятий, а подсистемы в целом. Этот принцип и предопределяет все формы трансформационных процессов в системе транспортной индустрии.

УДК 338.47:656.2

### **ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Костюк Ж. С., аспирант (УкрДАЗТ)*

Для забезпечення належного рівня економічної безпеки необхідно забезпечити належний рівень всіх її функціональних складових. Структура економічної безпеки кожного підприємства є індивідуальною, перш за все це залежить від специфіки галузі, в якій функціонує підприємство. Проаналізував класифікацію видів діяльності на залізничному транспорті – залізницях та інших підприємствах, що входять до складу галузі, доцільно визначити такі функціональні

складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту: транспортно-виробничу, експлуатаційну, інфраструктурну, соціально-екологічну, фінансову, інтерфейсну.

Однією із основних складових, що потребує значної уваги є транспортно-виробнича складова, що включає ресурсну (матеріально-технічну, кадрову,) та організаційно-технологічну (організаційно-управлінську (управління перевезеннями та управління персоналом), інформаційно-комунікаційну, маркетингово-збутову).

Ресурсна складова – полягає у нейтралізації можливих загроз стосовно забезпечення підприємства основними видами ресурсів.

А саме, матеріально-технічне забезпечення являє собою раціонально-організоване забезпечення виробництва знаряддями та предметами праці, і включає: організаційно-економічні заходи щодо виявлення потреб у матеріально-технічних ресурсах, їх придбання, своєчасному завезенню, зберіганню та ощадливому використанню, регулюванню матеріальних запасів, підготовці матеріалів до виробничого споживання, доставці їх у цехи, на ділянки та робочі місця. При цьому, забезпечення матеріально-технічними ресурсами має бути своєчасним, комплексним і з мінімальними витратами. Також високий рівень матеріально-технічної складової вимагає забезпечення відповідності застосовуваних на підприємстві технологій сучасним, досягнення високого технічного потенціалу підприємства, технічної незалежності. Не можна забувати і необхідність нейтралізації усіх ризиків, що можуть виникнути в процесі цього забезпечення.

Кадрова частина ресурсної складової розуміється як забезпечення підприємства професійним, компетентним персоналом, якому можна довіряти, а також як процес запобігання негативним діям на безпеку підприємства за рахунок усунення ризиків та загроз, пов'язаних з трудовими відносинами в цілому або діями конкретного підлеглого.

Організаційно-технологічна складова передбачає ефективне управління перевезеннями, тобто забезпечення безпеки руху, вантажу чи пасажирів та запобігання, протистояння та нейтралізація всіх можливих загроз; а також управління персоналом - комплекс дій та взаємовідносин персоналу, завдяки яким відбувається ефективне економічне функціонування підприємства, його здатність протистояти внутрішнім і зовнішнім впливам і загрозам, пов'язаним з персоналом, діагностика та прогнозування впливу персоналу на показники роботи, його інтелектуальний потенціал і трудові відносини загалом.

Інформаційно-комунікаційна частина економічної безпеки передбачає збір всіх видів інформації, яка стосується діяльності суб'єкта господарювання; аналіз отриманої інформації; ефективне інформаційно-аналітичне забезпечення господарської діяльності підприємства; досягнення необхідного рівня інформаційного забезпечення роботи усіх підрозділів, захист інформації.

Маркетингово-збутова складова базується на довгостроковому плануванні і прогнозуванні попиту, що спирається на дослідження ринку, товару, конкурентів, покупців. Включає аналіз, розробку стратегії, планування, реалізацію і контроль за проведенням заходів, розрахованих на збільшення обсягів перевезень та інших транспортних послуг, розширення транспортного ринку для отримання певного рівня доходів і прибутку транспортних підприємств, тобто керування транспортним маркетингом є вплив на рівень, час і характер попиту на транспортні послуги таким чином, щоб це забезпечило транспортному підприємству його нормальне функціонування і подальший розвиток.

Забезпечення високого рівня кожного елемента економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, а зокрема транспортно-виробничої складової, та всієї її сукупності дозволить досягнути високого рівня економічної безпеки підприємства, тим самим забезпечить стабільність та максимальну ефективність функціонування підприємства та створить перспективи для його розвитку.

УДК 625.12.72

### СТРАТЕГІЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

*Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

В сучасних умовах в Україні пошук шляхів зниження витрат виробництва слід розглядати як фактор підвищення прибутковості ефективності роботи залізничного транспорту України, забезпечення його, стабільності в ринковому середовищі, розширення можливостей внутрівиробничої реструктуризації відповідно до змін кон'юнктури ринків вантажних та пасажирських перевезень. Це питання набуває не тільки особливої актуальності, але і потребує розробки певної методології досягнення поставленої мети.

Витрати повинні ставити не тільки предметом обліку і пасивної фіксації в різних документах, а й предметом управління. Тобто зараз мають ставитися складні завдання, пов'язані з пошуком шляхів активного впливу на зниження витрат. Тому, досягнення мети це зниження витрат в сучасних умовах – повинно розглядатися як

стратегічний напрям їх розвитку, який має забезпечити конкурентоспроможність залізничних перевезень на внутрішніх і зовнішніх ринках, підвищити прибутковість діяльності.

Витрати як предмет управління ними повинні розглядатися з позицій активного і своєчасного впливу на них з метою зниження рівня непродуктивних витрат, зниження впливу факторів, які підвищують витрати і знижують ефективність роботи підприємств.

Важливими умовами системи управління витратами мають стати наступні: оперативне забезпечення інформацією адміністрації ДП «УЗ», яка необхідна для прийняття ними управлінських рішень з питань регулювання витрат з врахуванням економічних наслідків прийнятих рішень і їх впливу на ефективність роботи підприємства; спостереження і контроль за фактичним рівнем витрат у відповідності з визначеними у плановій або нормативній документації величинами; виявлення відхилень фактичних витрат від встановлених нормативів і оцінка їх впливу на показники ефективності перевезень; систематизація інформації управлінського обліку виробничої діяльності ДП «УЗ»; вироблення заходів по зниженню витрат по забезпеченню заданих параметрів ефективності: рентабельності, якості послуг, прибутковості, роботи ДП «УЗ», забезпечення стабільності його фінансового стану.

Важливою функцією управління витратами є прогнозування величини витрат відповідно до стратегії розвитку залізничного транспорту України. При цьому прогнозна величина має стати орієнтиром для досягнення певного рівня ефективності, стабільності фінансового стану та забезпечення конкурентоспроможності у сучасних умовах. З цих позицій процеси управління витратами мають зайняти центральне місце в управлінні транспортними процесами.

На базі прогнозних оцінок майбутніх витрат розробляється планова документація, в якій відповідно до вибраної класифікації витрат і методів їх розрахунку встановлюються планові величини витрат по ДП «УЗ» в цілому, окремих залізницях і структурах та видах перевезень. Класифікація витрат відповідно до мети управління в цілому є основним структуроутворюючим елементом побудови системи управління витратами, включаючи питання вибору методів обробки і аналізу інформації.

Зниження витрат транспортного виробництва не повинно негативно вплинути на якість перевезень та ефективність. Тому питання зниження витрат виробництва розглядається в сукупності з іншими важливими показниками ефективності господарювання. При цьому особливістю управління витратами транспортного виробництва є зростання прибутку значно вищими темпами ніж зростання витрат. Саме такий критерій – випередження темпів зростання результатів над темпами зростання витрат приймається за основу при прийнятті

управлінських рішень.

УДК 330.322.5

### УТОЧНЕННЯ ОЦІНКИ ДОХОДІВ ТА ВИТРАТ ПРИ ОПЕРАЦІЯХ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ

*Мінка В.Ф., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Лізинг – специфічна операція, яка передбачає інвестування тимчасово вільних (або залучених) фінансових ресурсів для придбання майна з метою наступного передання його клієнту на умовах оренди. Одна з форм реальних інвестицій - фінансовий лізинг. Фінансовий лізинг – це оренда, при якій ризики та винагородження від володіння та використання орендним майном лягають на орендодавців. Такий лізинг – найбільш розповсюджений вид лізингу, який передбачає здачу в оренду майна на строк, який порівняний зі строком амортизації, і повне (або майже повне) розміщення його вартості за термін використання. Ринок лізингових послуг знаходиться в початковому стані. В Україні лише приблизно 10% підприємств, яким потрібне переоснащення, звертаються до лізингодавців. Реально одержують лізинг лише 2% підприємств. Взагалі інвестування за рахунок лізингу складає в Україні 0,05...0,1 %.

Питанням лізингу в Україні присвячені наукові праці та статті Хобта В.М., Гайдук В.А., Онищук Я.В., Брус С.І. та інших. Але в їх працях недослідженими лишаються питання розрахунку лізингових платежів. Проблемою для аналізу останніх досліджень по лізингу є відсутність офіційної статистики щодо обсягів проведення лізингових операцій суб'єктів господарювання, як в цілому в економіці, так і в окремих галузях: відсутня повна інформація про обсяги вітчизняної і імпортової техніки, наданої в лізинг.

Для перетворення лізингу в стрімко прогресуючий вид бізнесу потрібно вирішувати цілу низку важливих питань. До них відносяться, наприклад, подальше удосконалення нормативно законодавчої бази у сфері лізингової діяльності, та усунення недоліків існуючої, збільшення державної підтримки лізингу. К не вирішеним частинам проблеми відноситься також удосконалення методики розрахунку при лізингу.

Виявлено, що використання методичних рекомендацій Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 14 «Оренда» для розрахунку лізингових платежів веде до необґрунтованого підвищення витрат лізингоотримувача і таким чином не сприяють розвитку лізингу в Україні.



УДК 658:589:656.2

**ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИЙ КАПІТАЛ  
ДИСТАНЦІЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ ТА  
ЗВ'ЯЗКУ: СУТНІСТЬ, ОЦІНЮВАННЯ**

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Бігунов Є. С., магістр (УкрДАЗТ)*

Останніми роками все більшого значення для розвитку підприємств набуває інтелектуальний капітал (ІК). Не є виключенням і залізничний транспорт, який повинен не тільки вийти з кризового стану, а й досягти у майбутньому, після реформування, європейського рівня обслуговування клієнтів та ефективного функціонування. Важливу роль у цьому процесі грає інтелектуальний капітал залізничного транспорту - складова його капіталу, яка не має матеріальної форми, створює частину його вартості, сприяє підвищенню конкурентоспроможності і складається з людського

(знання, практичні навички, творчі й мислительні здатності людей, їх моральні цінності, особисті та лідерські якості, культура праці, які використовуються для отримання доходу) та структурного (процедури, технології, системи управління, технічне і програмне забезпечення, організаційні форми та структури, патенти, культура організації; зв'язки та стійкі відносини з замовниками і споживачами, що сприяють успішній реалізації транспортних послуг) капіталів.

ІК наявний не тільки на рівні галузі, а й на рівні лінійних підприємств. Тому оцінюванню й нарощуванню їхнього ІК повинна приділятися належна увага. Дотепер на лінійних підприємствах ІК не оцінювався, а у напрямку нарощування ІК здійснюється лише раціоналізаторська діяльність, але цього замало. Тому актуальним є дослідження ІК, зокрема, дистанції сигналізації та зв'язку.

Структуру капіталу дистанції сигналізації та зв'язку і місце у ній ІК наведено на рис. 1.

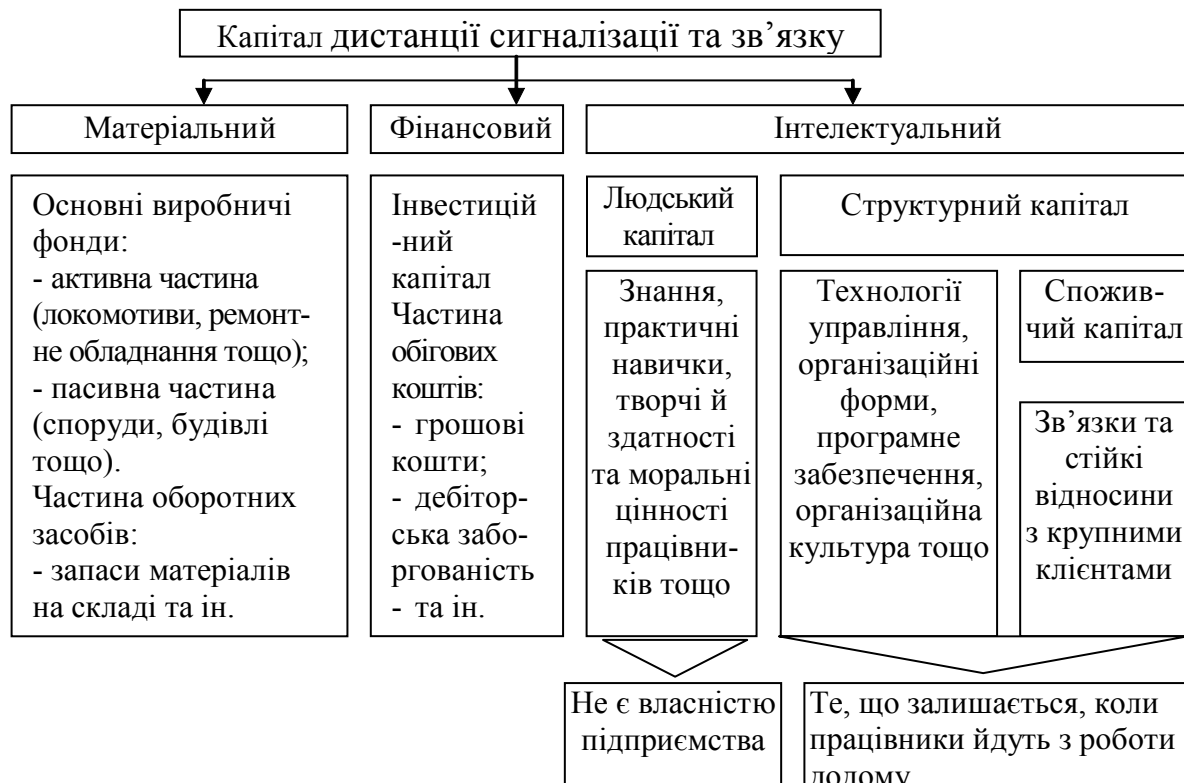


Рис. 1. Структура капіталу дистанції сигналізації та зв'язку

В теперішній час існує багато методик оцінки інтелектуального капіталу підприємств. Але для оцінки ІК лінійних підприємств залізничного транспорту розроблено лише одна [1], за допомогою інтегрального показника, який визначається на основі трьох часткових показників оцінки складових ІК (людського, організаційного та споживчого), з урахуванням питомих вагів їхньої значущості.

Для застосування цієї методики у дистанції

сигналізації та зв'язку необхідно врахувати специфіку її діяльності, уточнивши та доповнивши систему локальних оцінних показників.

Список літератури

1 Назаренко І.Л. Методика оцінки інтелектуального капіталу лінійних підприємств залізничного транспорту / І.Л. Назаренко, Т.О. Мороз // Вісник економіки транспорту і промисловості. - № 34. - 2011. - С. 307 – 315.

УДК 658:589:656.2

## ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ДИСТАНЦІЇ КОЛІЇ: СУТНІСТЬ, ОЦІНЮВАННЯ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,  
Янчук О.С., магістр (УкрДАЗТ)*

Забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту передбачає забезпечення її і на рівні лінійних підприємств. Тому актуальним є дослідження економічної безпеки дистанції колії, її складових та методик оцінювання. На нашу думку, економічна безпека дистанції колії – це стан захищеності її діяльності від негативного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз, при якому досягається організаційно-технологічна єдність, висока якість та результативність транспортних послуг, шляхом максимального ефективного використання наявних ресурсів і швидкої адаптації до умов середовища, що змінюється.

Функціональні складові економічної безпеки (ЕБ) лінійного підприємства залізничного транспорту – ті самі, як і для будь-якого підприємства. Але вважаємо, для лінійного підприємства залізничного транспорту, яке не є юридичною особою, «політико-правова» складова зводиться лише до «правової», тобто, виконання договорів з постачальниками, клієнтами тощо. Складовими ЕБ дистанції колії є фінансова, інтелектуальна і кадрова, технологічна, правова, інформаційна, екологічна, силова.

Для реалізації процесу забезпечення економічної безпеки будь-якого господарюючого суб'єкта, зокрема залізниці та лінійних підприємств, необхідно мати інструмент її оцінювання – відповідну методику, мати критерії оцінки та їх критичні та оптимальні значення.

В теперішній час українськими ученими розроблено дві методики визначення рівня економічної безпеки залізничного транспорту.

Тимофєєвою Т.О. [1] запропоновано методику визначення рівня економічної безпеки за сукупним критерієм, який визначається як лінійна «згортка» значень часткових функціональних критеріїв за складовими економічної безпеки залізничного транспорту (вони залежать від 29-ти локальних показників) з урахуванням значущості кожної функціональної складової (визначається на підставі думок експертів). На нашу думку, ця методика є недостатньо коректною, адже деякі з показників є функціонально пов'язаними (наприклад, коефіцієнт прибутковості та коефіцієнт рентабельності перевезень), визначення багатьох показників є вельми проблематичним (наприклад, коефіцієнт творчих можливостей робітників, коефіцієнт професіоналізму працівників юридичного відділу, коефіцієнт правомірності дій та інші), її використання у практичній діяльності залізниць є трудомістким, потребує експертних оцінок.

Методика Плетникової І.Л. [2] дозволяє визначити рівень економічної безпеки залізниці, надає чітку градацію ступеня забезпеченості ЕБП (висока, середня, низька); порівнянність різночасних оцінок рівня економічної безпеки того самого підприємства; є простою і доступною у застосуванні на будь-якому підприємстві (порівняно невеликий обсяг розрахунків, незалежність від експертних оцінок).

Ця методика модифікована автором для локомотивного депо. Тому вважаємо за доцільне адаптувати її до специфіки діяльності дистанції колії.

### Список літератури

1 Тимофєєва Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук / Т.О. Тимофєєва; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

2 Плетникова І.Л. Визначення рівня і забезпечення економічної безпеки залізниці: автореф. дис... канд. екон. наук / І.Л. Плетникова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2001. — 18 с.

УДК 658.5:656.2

## РОЛЬ КОНТРОЛІНГУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Підпригора І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Підвищення ефективності управління підприємницькою діяльністю у рамках вітчизняних підприємств є актуальною задачею сьогодення.

Стан національної економіки знаходиться у глибокій фінансовій кризі. Отже, змінити таку ситуацію можливо лише при впровадженні сучасного інноваційного управління як у масштабах держави, так й на окремо узятому підприємстві.

Перехід до ринкової економіки потребує нових підходів до управління: на перший план виходять економічні ринкові критерії ефективності, підвищуються вимоги до гнучкості управління. Економічна серед у теперішній час край нестабільна. Науково-технічний прогрес та динаміка зовнішньої середі примушують сучасні підприємства перетворюватись у більш складні системи. А для забезпечення управління такими системами, у свою чергу, необхідні нові методи, які б відповідали складності зовнішньої та внутрішньої середі підприємства.

Досить новим словом в управлінні стала поява контролінгу, як функціонально відокремленого напрямку економічної роботи підприємства, пов'язаного із реалізацією фінансово-економічної функції у менеджменті, яка

забезпечує прийняття оперативних та стратегічних управлінських рішень. Контролінг – це система управління досягненням кінцевих результатів діяльності підприємства.

Контролінг включає в себе встановлення мети підприємства, поточний

збір та обробку інформації, необхідної для прийняття управлінських рішень, здійснення функцій контролю за відхиленнями фактичних показників діяльності підприємства від планових, а також, найбільш важливе, підготовку рекомендацій для прийняття управлінських рішень. Координуючи, інтегруючи та направляючи діяльність усієї системи управління підприємством на досягнення поставлених цілей, контролінг виконує функцію “управління управлінням” та є синтезом планування, обліку, контролю, економічного аналізу, організації інформаційних потоків та багато іншого.

УДК 658.168

### ОСОБЛИВОСТІ УГОД ПО ЗЛИТТЯХ ТА ПОГЛИНАННЯХ НА РИНКУ З ПІДВИЩЕНИМИ РИЗИКАМИ

*Прудіус Ю. С., здобувач (УкрДАЗТ)*

Сьогодні ринок злиттів та поглинань (М&А) являє собою комплексний багатостадійний та багатофакторний економічний процес, що робить його осередком великої кількості різноманітних ризиків.

На нашу думку, важливо визначити та дослідити ризики, що виникають на кожному етапі життєвого циклу М&А. Ці ризики можна класифікувати наступним чином:

1. Стратегія інтеграційного перетворення (ризик вибору невдалої стратегії об'єднання компаній);

2. Аналіз об'єкту інтеграційного перетворення (ризик хибного вибору стратегічного партнера для об'єднання; ризик невідповідності інформаційних систем підприємства; ризик конфлікту інтересів потенційних учасників об'єднання; ризик додаткових витрат на інтеграцію);

3. Передінвестиційний аналіз об'єкту інтеграційного перетворення (ризик переплати або недотримання прибутку);

4. Здійснення угоди (ризик затягування строків угод та можливе їх зривання з боку учасників консолідації; ризик ліквідації об'єкту інтеграційних перетворення; виробничі ризики; інтелектуальні та кадрові ризики; ризик маніпуляції громадською думкою);

5. Інтеграція (ризик виникнення судових

позовів з боку міноритарних акціонерів у зв'язку незгодою з обраною стратегією інтеграційного перетворення; ризик збільшення податкового навантаження на підприємства через недостатнє опрацювання юридичної та фінансової схеми угод між підприємствами; Ризик появи великої кредиторської заборгованості та позабалансових зобов'язань і як у попередньому випадку можливе настання ризику маніпуляції громадською думкою).

Рекомендаціями щодо зниження зазначених вище ризиків, відповідно до кожного етапу життєвого циклу угоди М&А може стати:

I етап (здійснення стратегічного планування; застосування стратегічної гнучкості)

II етап (узгодження умов функціонування розробленої інтеграційної моделі між об'єктами інтеграційного перетворення; відмова від ненадійних партнерів; страхування ризиків)

III етап (проведення комплексної перевірки Due Diligence)

IV етап (звернення до послуг консалтингової компанії; здійснення чіткого розмежування сфер дій і відповідальності кожного учасника; проведення кадрового аудиту; розробка системи техніко – економічного резервування ресурсів)

V етап (забезпечення дієвого контролю за здійсненням інтеграційного процесу; розроблення детального плану, щодо до старту операційної діяльності новоствореного підприємства з першого дня його запуску; дотримання інтересів міноритарних акціонерів; стабілізація кадрових ресурсів та інтеграція бізнес – культур; безперервне виконання діючих контрактних зобов'язань)

Таким чином, загальними поради щодо мінімізації ризиків при злитті та поглинанні є дотримання транспарентності, залучання експертів компетентних у питаннях реорганізації та створення резервного фонду, страхування.

УДК 330.101:338.2

### ТЕНЕВОЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ КАК БЛАГОПРИЯТНАЯ СРЕДА ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА

*Редина Е. В., к.э.н., ассистент (НУ «ОЮА»)*

В условиях усиления мирового финансово-экономического кризиса заметна тенденция расширения среды и увеличение разновидностей теневой деятельности в различных сегментах украинской экономики. Сегодня украинские граждане активно занимаются

коммерческой деятельностью для собственного обогащения, развивают сферу услуг, за счет сокращения производства. Экономическая деятельность приобрела хаотический и непоследовательный характер, а государство фактически устранилось от ее благоустройства.

Теневая экономика является сложным и многогранным явлением в экономической жизни общества и для разработки эффективной детенизационной политики необходимо выявить отрицательные и положительные последствия, которые оно несет для экономики страны.

В Украине в условиях рыночной экономики существует проблема развития новых форм хозяйствования. Мировой опыт свидетельствует о том, что одно из ключевых мест в хозяйственных системах развитых стран принадлежит малому бизнесу. Именно малые и средние предприятия позволяют в кратчайший срок осуществить структурную перестройку экономики, способствуют насыщению рынка товарами и услугами, способствуют ослаблению монополистических тенденций в национальной экономике путем развития внутриотраслевой конкуренции. В теневой экономике редко создаются новые промышленные производства. Так как деятельность в теневом секторе экономики имеет значительную неопределенность, то это ведёт к тому, что предприниматели стремятся к компенсации вложений и получению прибыли в максимально короткие сроки, при этом сама прибыль вывозится за национальные границы, что лишает экономику инвестиционных ресурсов. То есть, инвестиции носят краткосрочный характер, и в основном не включают вложения в основные фонды для создания новых производств.

Рост неофициального сектора экономики приводит к нестабильности социально - экономического развития страны, препятствует процессу развития государства, демократизации общества Украины; является причиной сокращения государственных доходов, создает проблему дефицита государственного бюджета. Таким образом, детенизация экономики за счет демократических преобразований в государстве, дальнейшего развития социально ориентированных рыночных отношений и совершенствования механизма хозяйствования для Украины является залогом социально - экономического прогресса. Наше государство уже находится на пути создания благоприятных условий для развития бизнеса. Но законодательство остается все еще несовершенным, ведь нормативно - правовые акты по данному вопросу являются противоречивыми, поэтому, в этой связи, возникает потребность в дальнейшем проведении реформирования законодательства, в том числе налогового.

Реализация указанных мероприятий по

дальнейшей детенизации экономики будет способствовать формированию полноценной рыночной среды, развития экономики, легализации капитала, процесса демократизации экономики и общества в целом, обеспечению возрождения и развития отечественного бизнеса.

УДК 331.108.2

### ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВИЗНАЧЕННЯ ТРУДОВИХ ФАКТОРІВ

*Ричкова Л.В., к.п.н, доцент (ХНАДУ)*

Праця нарівні з капіталом і природними ресурсами є найважливішим фактором виробництва.

У широкому розумінні праця( труд) – цілеспрямована діяльність людини щодо створення матеріальних і духовних благ.

Праця передбачає єдність трьох моментів:

- 1) самої цілеспрямованої діяльності людей (це і є власне праця у вузькому розумінні);
- 2) предметів праці;
- 3) засобів праці.

У вузькому розумінні під працею, або трудовою діяльністю, слід вважати розумові і фізичні витрати, здійснювані людьми в процесі виробництва.

Компоненти виробничої системи, що характеризують джерела праці, одержали назву трудових факторів.

Трудові фактори – це люди і притаманні їм властивості виконувати фізичну й інтелектуальну роботу, які є елементами виробничої системи.

Формування трудових факторів пов'язано з трьома ключовими категоріями:

- трудовими ресурсами;
- робочою силою;
- трудовим потенціалом.

Трудові ресурси – це економічно активне, працездатне населення, тобто частина населення країни (регіону), що має необхідний фізичний розвиток, розумові здібності і знання (освіту) для роботи у виробничій сфері.

За законодавством України до трудових ресурсів відносять:

- 1) населення в працездатному віці: чоловіки 16-59 років і жінки 16-54 років, за виключенням непрацюючих інвалідів війни і праці I та II груп і непрацюючих осіб працездатного віку, що одержують пенсію за віком на пільгових умовах (чоловіки 50-59 років; жінки 45-54 років);

- 2) населення, старше та молодше від працездатного віку, зайняте в суспільному виробництві.

Робоча сила – здатність людини до праці,

тобто сукупність фізичних і інтелектуальних здібностей людини, необхідних для здійснення трудових процесів.

Трудовий потенціал – наявні або очікувані кількісні та якісні трудові фактори, якими володіє суспільство (національна економіка, регіон). Кількісно трудовий потенціал вимірюється числом економічно активного, працездатного населення (кількістю трудових ресурсів).

Якісно трудовий потенціал визначається професійно-освітнім рівнем трудових ресурсів чи іншими характеристиками, що дають змогу оцінити їх здатність до виконання роботи (виробництва певної кількості матеріальних і духовних благ).

УДК 339.92

### ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ

*Романчик Т.В., к.е.н., доцент  
(АВВ МВС України)*

За рішенням Європейського парламенту Європейський союз в односторонньому порядку відкрив свої ринки для українських товарів. Для вітчизняних товаровиробників це створює як додаткові можливості, так і низку багатоаспектних проблем, від вдалого вирішення яких, від того, як буде відбуватись процес освоєння кардинально нових ринків залежить подальший економічний і соціальний розвиток держави в цілому.

З одного боку відкривається низка можливостей для національних товаровиробників, серед яких слід враховувати не тільки економічні вигоди. Це дозволить:

- вивести вітчизняні товари на ринок з високою купівельною спроможністю;
- впроваджувати багатовекторні інновації та нові технології у господарську діяльність підприємств;
- покращити інвестиційний клімат;
- захистити економічні позиції підприємств від впливу політичних чинників;
- формувати прозоре ринкове середовище з вільним розвитком торгівельних відносин, що виключає наявність значної кількості персональних преференцій, сприятиме мінімізації негативного впливу деформованих адміністративних механізмів;
- підвищити технологічний рівень економіки країни в цілому.

Але не можна ігнорувати цілу низку проблем, які супроводжуватимуть вихід українських товарів на європейський ринок, а саме:

– неготовність вітчизняних товаровиробників до жорсткої конкуренції за маркетинговими та техніко-економічними параметрами;

– необхідність понесення додаткових витрат вітчизняними підприємствами на заходи щодо впровадження у систему національного виробництва міжнародних стандартів якості.

Головна умова виживання виробничого підприємства у ринкових умовах – підвищення конкурентоспроможності продукції. Це складна проблема для підприємства навіть в умовах вітчизняного ринку. Ще складнішим це завдання стає при виході вітчизняного товаровиробника на ринки розвинених країн. При виході на зовнішні ринки товаровиробники стають учасниками конкурентної боротьби якісно іншого рівня. Як мінімум, їх продукція мусить відповідати аналогам ринку за показниками якості і за цінами, що сформувалися на ньому. Наразі спостерігається неготовність більшості українських підприємств до виробництва продукції відповідно до параметрів європейського стандарту якості. Неготовність підприємств до такого кроку обумовлена високим рівнем зносу основних засобів, використанням застарілих технологій виробництва, розбіжністю між параметрами якості на продукцію в Україні та країнах європейського союзу та багатьма іншими причинами.

У зв'язку з цим перед Україною постає низка проблем, що потребують першочергового вирішення. Серед них залучення достатнього обсягу інвестицій у модернізацію, модифікацію, розвиток та будівництво сучасних промислових підприємств з врахуванням досягнень науково-технічного прогресу та на розвиток підприємств, спроможних виробляти якісну продукцію в короткостроковій перспективі; активізація діяльності національних товаровиробників щодо виробництва конкурентоспроможної продукції, яка б відповідала вимогам європейського ринку.

УДК 338.124.4

### ПЕРШОЧЕРГОВІ ЗАХОДИ ПО ВИХОДУ БІЗНЕСУ З КРИЗИ

*Рубан В.В., здобувач (УкрДАЗТ)*

Природно, що проблеми управління ускладнюються у міру підвищення нестабільності зовнішнього середовища. Одним з важливих завдань управління підприємством є точне визначення індексу нестабільності зовнішнього ринкового середовища і створення відповідної оптимальної структури управління. Якщо керівництво не бажає ускладнювати структуру

управління, то воно повинне виявити стратегічні позиції, покинувши небезпечні зони бізнесу.

“Krisis” - в перекладі з грецького - рішення, поворотний пункт або результат. Економічна криза в компанії означає важкий фінансовий стан, який характеризується незадовільним значенням цілого ряду показників (коефіцієнтів), таких як платоспроможності, рентабельності, оборотності, фінансової стійкості тощо. Таких показників існує величезна множина. Найбільш універсальними і наочними індикаторами залишаються кінцеві фінансові результати діяльності компанії, а саме розмір валового прибутку і рівень рентабельності. Як правило, першою ознакою кризового стану в компанії є негативний фінансовий результат - валовий збиток від діяльності, зниження рівня рентабельності або стрімке скорочення розміру прибутку по періодах (якщо збитки не були заплановані як необхідний етап в розвитку бізнесу).

При цьому слід також зробити обмовку, що мова йде про реальний (управлінський) прибуток. Наявність бухгалтерських або “податкових” збитків не обов'язково означає важке фінансове положення. Іноді навпроти: формальні збитки виступають додатковим джерелом доходів, що виникають за рахунок економії на податках.

Перше, що підлягає вивченню в кризовій ситуації - це її причини.

Після того, як “переломний” момент в безхмарному фінансовому житті компанії виявлений, слід з'ясувати, що ж такого незвичайного відбулося в цей період часу.

Слід зазначити, що які б не були конкретні “видимі” причини погіршення фінансового стану, першопричиною будь-якого кризового положення залишаються дії або бездіяльність вищого керівництва (менеджменту) компанії. Іншими словами, початкова причина втрати фінансів завжди суб'єктивна. Так, наприклад, якщо підприємство зазнало збитків в результаті пожежі або повені, то відповідальність, насамперед, лежить на тому, хто вчасно не отримав відповідний страховий поліс тощо. Проте помилки менеджерів так само неминучі, як і “дощ в погану погоду”. Тому, аналізом причин кризового стану, по суті, є пошук таких помилок.

Для встановлення причин, що призвели компанію до кризового стану, необхідно створити аналітичну групу, учасники якої мають бути підпорядковані тільки безпосередньо власникам компанії. Створення такої аналітичної групи найдоцільніше проводити із залученням незалежних аудиторів, бізнес-консультантів і інших “профільних” фахівців. При цьому фахівці і вищі посадові особи компанії, чия діяльність і перевірятиметься, повинні повністю сприяти роботі повернутих експертів, надаючи їм всю

необхідну інформацію і забезпечуючи максимально сприятливі умови для роботи. Саме тому така аналітична група повинна мати особливий статус і достатньо широкі повноваження, закріплені за нею наказом керівника або рішенням засновників.

УДК 658.15

### ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА ЗА ДАНИМИ СУЧАСНОЇ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ П(С)БО

*Саленко О.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

В 2013 році в дію було введено національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку №1, яке суттєво змінює порядок складання та зміст фінансової звітності підприємств в Україні, зокрема, основної її форми – Балансу. Саме баланс є основним інформаційним джерелом для фінансових розрахунків, в першу чергу – аналізу фінансового потенціалу підприємства. Коректне визначення рівня фінансового потенціалу та тенденцій його змін протягом часу є найважливішою вимогою забезпечення надійного обґрунтування управлінських рішень в області фінансів підприємства.

Зміни в структурі балансу доторкнулись як його активної, так і пасивної частини. В першу чергу необхідно відмітити укрупнення окремих статей активу балансу, зокрема «Запаси», які тепер відображаються в одному рядку (раніше – п'ять рядків). Це може погіршити аналіз в результаті нероздільності виробничої складової запасів та товарної.

Ще одне ускладнення виникає в результаті відсутності рядків «Первісна вартість дебіторської заборгованості» та «Резерв сумнівних боргів», оскільки втрачена пряма можливість визначення якості іммобілізованих коштів та потенційних втрат. До того ж, для залізничних підприємств в силу специфіки їх діяльності принциповим було виділення в дебіторській та кредиторській заборгованостях заборгованості з внутрішніх розрахунків, які мають особливості в погашенні. Їх відсутність в звітності може суттєво погіршити результати визначення ступеню ліквідності та платоспроможності підприємства.

Задля подолання вказаних проблем фінансовим працівникам підприємств необхідно використовувати відповідні додаткові статті, запровадження яких також є нововведенням НП(С)БО №1.

Інша група змін торкнулась вже цілих розділів. Наприклад, окремі розділи «Витрати майбутніх періодів» та «Доходи майбутніх періодів» тепер входять до складу інших розділів відповідно активу та пасиву. Це майже не впливає на методику аналітичної роботи.

Але в пасиві балансу відбулись і більш значущі зміни. Так окремий розділ «Забезпечення майбутніх витрат і платежів» тепер відмінено, а його зміст розподілено між іншими розділами відповідно до термінів існування – довгострокові або поточні. Таким чином, кошти підприємства, прирівняні до власних, в балансі наводяться неявно, що ускладнює коректне визначення таких характеристик, як фінансова стійкість та ліквідність підприємства.

Нова структура пасиву балансу є зручною для аналізу структури капіталу підприємства за умовами залучення (постійний, довгостроковий, короткостроковий) та ефективності його використання. Проте розподіл капіталу за належністю (власний та залучений) стає більш трудоемним.

Проведені дослідження показали, що нова структура балансу не відповідає діючій методиці визначення фінансового потенціалу підприємства. Оскільки раціональність вказаної методики доведено на практиці, її зміна є недоречною. Тому фінансистам підприємств варто проводити додаткову роботу з підготовки вихідних даних, зокрема, корегування аналітичних комп'ютерних програм.

УДК 656.61(477)

### **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ**

*Сенько Е.В., к.э.н. (ОНМА)*

Рынок морской торговли относится к наиболее динамичному сегменту мировой экономики, которому присущи резкие изменения даже внутри стандартных экономических циклов, поэтому важно прогнозировать возникновение новых экономических ситуаций. С этим и связаны важнейшие научные подходы к выбору принципов обоснования последующих этапов развития.

Противоречивым относительно важнейших положений социально-экономической политики оказался переход Украины от административно-плановой экономики к рыночным механизмам и инструментарию управления хозяйственной деятельностью. В отличие от акцентирования внимания на

социальных результатах экономического развития, присущего промышленно развитым и постиндустриальным странам, Украина длительное время бессистемно трансформировала базовый производственный комплекс, включая и морской транспорт. Поэтому с учетом перспективных задач основной целью текущего функционирования и перспективного развития морского транспортного потенциала страны рассматривается совершенствование методов управления развитием торгового флота. Длительность периода, в течение которого сложилась пассивная морская политика страны, привела не только к потере провозной способности, но и к снижению уровня менеджерских решений.

Важнейшим принципом развития морского транспортного комплекса страны следует признать достижение нормализованного уровня, как по среднемировому состоянию, так и в пределах национальных потребностей по критериям эффективности и безопасности. То есть отход от случайных колебаний, характерных для предыдущего периода новейшей государственной истории.

В этом отношении среди приоритетов остается фрахтовая независимость внешней торговли и оптимизация счета текущих платежей. Именно с этим связан выбор допустимости риска наращивания потенциала провозной способности флота и позиционирования в выбранном сегменте рынка морской торговли. Это предопределяет сложность сочетания конкурентоспособности по качественным параметрам и недопустимости финансовых убытков.

В тоже время следует обратить внимание на определенное изменение целевой направленности развития глобальных судоходных компаний, определяющих характер распределения грузопотоков. Принцип прибыльности, сохраняя свою роль в коммерческих целях экономических подсистем, обеспечивается приоритетностью величины денежных потоков и cash flow. Приоритеты концентрируются в стратегии капитализации и выборе эффективной модели инвестирования. При одновременном усилении роли внешних кредитов возникает проблема гарантии возврата средств, поэтому инструментарий рефлагирования становится не только целью экономии текущих средств, но и гарантией возврата кредитных средств, что обуславливает необходимость наличия конкурентных реестров флота.



УДК 005.41.001.57

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НЕЧЕТКО-МНОЖЕСТВЕННЫХ ПОДХОДОВ ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ И ОЦЕНКИ УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ**

*Усов А.В., д.т.н., профессор (ОНПУ)  
Гончаренко Е.Н., к.э.н., доцент (ОНЭУ)*

Высшей формой устойчивости экономической системы (предприятия) является ее способность развиваться в условиях изменяющейся внутренней и внешней среды.

Качественные и количественные оценки уровня развития предприятия в условиях неопределенности могут быть объединены в рамках одной модели нечетко-множественного анализа на основе матричных методов для комплексного анализа различных систем.

Для исследования устойчивости развития предприятия введем в рассмотрение обобщенный критерий, который строится на основании нечетко-множественных подходов:

$$K_{об} = K(\Phi_i, \lambda) = \lambda_1 \Phi_1 + \lambda_2 \Phi_2 + \lambda_3 \Phi_3, \quad (1)$$

где:  $\lambda_i$  – весовые коэффициенты;  
 $\Phi_1$  – финансовое состояние предприятия;  
 $\Phi_2$  – производственная деятельность предприятия;  
 $\Phi_3$  – инновационная деятельность предприятия.

Сущность данного подхода состоит в том, что строится матрица, где по строкам располагаются отдельные количественные показатели, характеризующие различные стороны деятельности предприятия, а по столбцам располагаются качественные уровни данных показателей (например, «низкий», «средний», «высокий»). На пересечении строк и столбцов располагается степень принадлежности текущего количественного уровня фактора качественному подмножеству, измеренная определенным образом. Тогда результирующий комплексный показатель получается как двойная свертка компонент построенной матрицы с предопределенными весами.

Если все качественные признаки состояния предприятия сведены в один результирующий показатель качественной оценки, тогда результирующий показатель качественной оценки следует пронормировать (выработать правило распознавания уровней показателя) и присвоить этому показателю вес относительно совокупности всех прочих количественных показателей, включенных в оценку. В этом случае качественные признаки будут учитываться совместно с количественными

[1, 2].

В предлагаемой модели предприятие описывается набором количественных и качественных факторов экономического анализа общим числом N. При этом все факторы являются измеримыми, т.е. имеют носитель со своей областью определения на вещественной оси.

Так как в настоящее время для предприятий отсутствует строгий математический аппарат оценки критичности границ области устойчивости развития в условиях неопределенности, то сформированные эвристические оценки устойчивого развития с помощью нечетко-множественного подхода позволяют провести полный комплексный анализ устойчивости развития предприятия.

Литература

1. Матвійчук А. В. Аналіз та прогнозування розвитку фінансово-економічних систем із використанням теорії нечіткої логіки. Монографія / А. В. Матвійчук. — К.: Центр навчальної літератури, 2005. — 206 с.

2. Янковой А. Г. Многомерный анализ в системе STATISTIKA / А. Г. Янковой. — Одесса: Оптимум, 2001. Вып.1. — 216 с.

УДК 005.8

**УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА СРЕДСТВ МЕХАНИЗАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ**

*Усов А.В., д.т.н., профессор,  
Кошелев О. В., аспирант (ОНПУ)*

Современные средства механизации (СМ) представляет собой сложную многофункциональную систему. Высокая стоимость создания механизированных систем заставляет проводить всесторонние научно-технические исследования по поиску путей снижения затрат на всех стадиях их жизненного цикла - от исследовательского проектирования до эксплуатации, ремонта и утилизации.

Решающую роль в обеспечении надежности и эффективности использования СМ играет система технического обслуживания и ремонта (СТО и Р). Несбалансированность их работы и развития средств ТО и Р непосредственно отражается на надежности СМ, затратах на их содержании и эффективности в целом. По этой причине ритмичное функционирование морских торговых портов (МТП) зависит от возможности достоверной

оценки фактического уровня надежности СМ и принятия адекватных мер по его повышению, а для МТП - эффективного управления имеющимися ресурсами /1/.

Одной из базовых компонент современных систем управления объектами является концепция и технология информационной поддержки изделий (ИПИ) на всех стадиях жизненного цикла. Эта концепция основана на использовании единого информационного пространства (интегрированной информационной среды) и предусматривает единообразные способы информационного взаимодействия всех участников этого цикла: заказчиков продукции, поставщиков (изготовителей), эксплуатирующих и ремонтных организаций. ИПИ базируется на международных стандартах, регламентирующих правила указанного взаимодействия преимущественно посредством электронного обмена данными.

Ключевым принципом ИПИ является интегрированная логистическая поддержка жизненного цикла изделий (ИЛП). Ее основной целью является снижение полной стоимости всех этапов жизненного цикла изделий.

Необходимым условием реализации логистической поддержки СМ является наличие полной и достоверной информации о техническом состоянии техники, о её изменении в течение всего срока службы, о режимах использования, условиях эксплуатации, принятых мерах по восстановлению работоспособности, техническом обслуживании и ремонтах. Поэтому для обеспечения логистической поддержки функционирования морских торговых портов, поддержании технического состояния средств механизации при выполнении погрузочно-разгрузочных работ (ПРР), является актуальным созданием единого для МТП информационного обеспечения всех стадий жизненного цикла средств механизации ПРР - интегрированной информационной среды (ИИС) /2/.

Центральным ядром этой научно-технической задачи является развитие (совершенствование) способов решений для системного анализа функционирования СМ МТП, моделирование процессов системы их технического обеспечения, информационного обеспечения процессов управления проектами жизненного цикла СМ. Такой комплекс решений требует реализации системного подхода в методике принятия решений при функционировании СМ, а также информационного и организационного обеспечения, позволяющего осуществлять обоснованный выбор решений и, соответственно, сократить сроки принятия решений по

управлению проектами жизненного цикла СМ, а также обеспечить выбор стратегии их развития.

Любая система представляет собой упорядоченную пару  $S = \langle A, R \rangle$ ,

где  $A$  - множество всех элементов, а  $R$  - множество отношений между ними.

Методология системного подхода предполагает рассмотрение существующей проблемы для решения задачи повышения эффективности автоматизированного управления во взаимной увязке с организационными, технологическими и экономическими показателями и факторами всей иерархической инфраструктуры СТО группы СМ порта.

Совершенствование эффективности процессов технического обеспечения эксплуатационных свойств СМ должны базироваться на комплексном использовании различных подходов в соответствии с решаемыми задачами.

Используемая литература.

1. Гриценко В.И. Проблемно-ориентированное моделирование производственно-транспортных систем. Киев: "Наукова думка", 1987.-284 с.

2. Таха Х. Введение в исследование операций. В 2-х книгах. М., Мир 1985.-486с.

**УДК 656.07**

### **СИСТЕМНЕ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Фомазов В.О., начальник технічної служби (Південна залізниця)*

Посилення конкурентної боротьби на транспортному ринку ставить нові вимоги перед вітчизняним залізничним транспортом, які, в першу чергу, стосуються підвищення безпеки та якості перевезень. Тому ключовим словом для успішної реалізації мети розвитку підприємств залізничної галузі є "якість" - якість бізнесу, якість послуг, якість технологічних процесів.

Системний підхід до управління якістю передбачає:

- функціонування системи якості;
- реалізацію політики в області якості;
- формування основних управлінських функцій на різних стадіях життєвого циклу об'єкту управління в цій системі.

Системне управління якістю на підприємствах залізничного комплексу - це процес постійного поліпшення діяльності

підприємств залізничного транспорту для досягнення нової якості їх функціонування, яке складатиметься з нової якості персоналу, що уміє працювати за міжнародними стандартами якості, якісно новим технологічним процесам, якісно нового устаткування, рухомого складу, якісним матеріалам і запасним частинам, якісно новим підходам до маркетингу і сервісу при наданні послуг з вантажного і пасажирського перевезення.

В першу чергу, система управління якістю повинна бути впроваджена в найбільш значущі процеси, де економічні втрати максимальні, а саме: різні види ремонту; матеріально-технічне постачання; управління фінансами, проектами і програмами; якість послуг у вантажних і пасажирських перевезеннях; якість виконання бюджетів всіх рівнів; процеси реалізації централізованих програм, що охоплюють декілька рівнів управління, зовнішніх споживачів і постачальників, а також в перевізному процесі в управлінні сортувальними, вантажними і припортовими станціями.

Не виключено, що багато процесів необхідно буде переглянути і модернізувати, з підготовкою всієї необхідної нормативної і технологічної документації.

В той же час процеси ремонтів, на підприємствах одного господарства, які достатньо універсальні для всіх залізниць, потрібно буде типізувати з описом типових технологічних процесів, установкою однотипного високоефективного технологічного, діагностичного й метрологічного устаткування, що, поза сумнівом, допоможе заощадити чималі засоби.

Важливе значення для підприємств залізничного транспорту має залучення всіх постачальників і партнерів в роботу по поліпшенню якості. Так, дотримання принципу «взаємовигідні відносини з постачальниками» посилює здатність і підприємства, і його постачальників створювати продукцію належної якості за рахунок того, що необхідно оцінювати і вибирати постачальників на основі їх здатності поставляти продукцію відповідно до вимог підприємств залізничної галузі. Виконання даного принципу дозволяє встановлювати довгострокові партнерські відносини з постачальниками з метою отримання високоякісної сировини, матеріалів і технологій.

Для успішного впровадження системи управління якістю необхідно розробити програму дій, керівні документи і етапи упровадження системи, що також дозволяє оптимізувати роботу по підвищенню якості функціонування залізничних підприємств.

УДК 330.342.24

## РЕСУРСНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ЕКОНОМІКИ ЗНАНЬ

*Чала О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сучасна парадигма стратегічного управління використовує ресурсну концепцію, яка передбачає використання унікальних ресурсів, у тому числі складових інтелектуального капіталу для досягнення конкурентних переваг. Елементи інтелектуального капіталу мають значний вплив на складові стратегії. З іншого боку, сформована стратегія змінює складові інтелектуального капіталу підприємства, що і потребує визначення їх взаємозв'язку та визначає актуальність проблеми дослідження.

Ресурсна концепція базується на припущенні, що підприємства в галузі відрізняються наявними ресурсами та стратегіями управління. Це припущення дозволяє виявити умови, в яких підприємство має конкурентні переваги. При формуванні, використанні та захисті внутрішніх ресурсів використовуються елементи людського, організаційного та клієнтського капіталу. З іншого боку, складові інтелектуального капіталу становлять унікальні ресурси підприємства.

Для реалізації ресурсного підходу необхідно визначити сукупність процедур та обмежень визначення стратегії. Адаптуючи процедурні особливості та обмеження стратегій за Ансоффом, визначимо наступні процедури та ознаки заперечення дій (обмеження).

Процедури визначення стратегії містять у собі:

- процес розробки стратегії завершується встановленням загальних напрямів діяльності, які повинні забезпечити ріст і зміцнення позицій підприємства;

- сформульована стратегія використовується для пошуку можливостей досягнення цілей та відкидання тих можливостей, що несумісні зі стратегією;

- розроблена стратегія завершує своє виконання при досягненні потрібних подій;

- успішне використання розробленої стратегії потребує реалізації зворотному зв'язку, оскільки при її виконанні з'являється точна інформація та відкриваються конкретні альтернативи;

- цілі (орієнтири за Ансоффом) визначають стратегію, при зміні цілей необхідна зміна стратегії.

Обмеження складаються з наступних положень:

– при формулюванні стратегії існує серйозне обмеження в інформації (сильно узагальнена, неповна і неточна інформація);

– цілі та стратегії в цілому залежать від рівня організаційної структури підприємства. Елементи стратегії вищих рівнів організаційної структури можуть бути цілями на нижніх рівнях.

У відповідності ресурсного підходу, конкурентна перевага виникає в тому випадку, коли підприємство реалізує таку стратегію створення вартості з використанням наявних (унікальних) ресурсів, яка не може бути реалізована її конкурентами. Унікальні ресурси та можливості підприємства повинні бути сформовані, документовані та ізольовані (захищені від копіювання), зокрема за рахунок таких елементів інтелектуального капіталу, як організаційні процедури, бізнес-процеси, корпоративна культура, тощо. Умовою формування стратегії є визначення переліку ключових процедур, що визначають її розробку, виконання та завершення, а також обмежень, що пов'язані з організаційною структурою та інформаційних обмежень.

УДК 657+336.2

### **СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ БУХГАЛТЕРСЬКОГО ОБЛІКУ ТА ОПОДАТКУВАННЯ**

*Чебанова Н.В., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Система бухгалтерського обліку та оподаткування пройшла довгий шлях розвитку, зазнавши з плином часу значних змін та удосконалення, вона не існувала та не існує у певному визначеному стані. Значення кожного з елементів системи з часом зростає чи зменшується під впливом загального розвитку системи. З удосконаленням методів управління, розвивається методологія бухгалтерського обліку та оподаткування, удосконалюються форми їх ведення та організації, в систему вводяться додаткових об'єктів синтетичного та аналітичного обліку та оподаткування. Застарілі форми втрачають своє значення і на їх місці виникають нові, більш прогресивні, що відповідають сучасній організації господарської діяльності.

У подальшому розвиток системи бухгалтерського обліку та оподаткування визначається тим, яка інформація, кому та в які терміни повинна надаватись. По відношенню до конкретного підприємства користувачі інформації бухгалтерського обліку та оподаткування групуються у кілька груп:

інвестори, держава, менеджери, кожна з яких має свої інтереси в діяльності підприємства і певним чином приймає участь у розподілі прибутку. Користувачі мають неоднакові можливості доступу до внутрішніх та зовнішніх інформаційних потоків; окрім того, відрізняються як за своїми інтересами відносно підприємства, так і за можливостями впливу на процес формування інформаційних баз. Таким чином, за даних обставин можна пояснити появу взаємопов'язаних систем обліку та оподаткування, що орієнтовані відповідно на задоволення потреб та інтересів відповідних груп користувачів.

Вся сукупність інформації, яка формується в системі бухгалтерського обліку та оподаткування, належить саме власнику, що і визначає його пріоритет у використанні такої інформації. Однак з плином часу розвивалось суспільство, а діяльність людини все більше обмежувалась та контролювалась. Втручання держави як суб'єкта господарських відносин також створює певні обмеження щодо використання певної частини інформації.

Бухгалтерський облік та оподаткування є інформаційною системою, оскільки вони мають ознаки, властиві системі – наявність зв'язків (в тому числі зворотних), поділ на частини, наявність структури (упорядкованих елементів), цілеспрямованість, збереження певної стійкості в заданих межах під впливом зовнішніх факторів. Вони повинні бути достатньо гнучкими і задовольняти інформаційні потреби користувачів звітності. Що стосується звітності, то вона, використовуючись зовнішніми та внутрішніми користувачами за різним призначенням змінює свою форму і таким чином поділяється на фінансову, управлінську та податкову.

В межах такої цілісності бухгалтерського обліку та оподаткування взаємодіють окремі елементи методу бухгалтерського обліку та оподаткування, які є взаємопов'язаними та взаємодоповнюючими, та в сукупності утворюють метод бухгалтерського обліку та оподаткування, під яким слід розуміти систему конкретних прийомів і способів пізнання, перетворення або оцінки діяльності. Використання одного з елементів методу обов'язково зумовлює використання іншого.

УДК 330.322:334.722.8

**ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
УКРАЇНИ**

*Челядінова Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Економічне зростання України пов'язане з вирішенням проблем інноваційного відновлення та розвитку базових галузей, зокрема залізничного транспорту, його структурною перебудовою, впровадженням нових господарських відносин між діючими суб'єктами на ринку транспортних послуг. У цих економічних умовах значно підвищується роль транспорту, випереджаючи розвиток якого сприяє прискореному відновленню національної економіки. Збільшення обсягів виробництва продукції, розширення зв'язків між підприємствами, зростаючі вимоги щодо якості транспортного обслуговування і т. ін. вимагають підвищення ефективності використання транспортних засобів, нарощування техніко-експлуатаційних можливостей, удосконалення рівня сервісного обслуговування, що пов'язано з пошуком дієвих організаційно-економічних механізмів інноваційного розвитку всіх залізниць. Це вимагає розробки нових заходів та форм організації інноваційно-інвестиційних процесів в умовах становлення ринку транспортних послуг.

Необхідність оновлення виробничих потужностей на залізничному транспорті, підвищення їх техніко-експлуатаційних характеристик зумовлена значним зносом основних фондів, зростанням попиту на транспортні послуги, появою більш жорстких вимог клієнтури до якості транспортного обслуговування, а також наявністю в країні міжнародних транспортних коридорів між Європою та Азією, які потребують подальшої модернізації та реконструкції, що дозволить прискорити інтеграцію залізниць України у світову транспортну мережу.

Інноваційне оновлення для залізничного транспорту є тим визначальним фактором, який здатний вивести галузь з економічної кризи і на техніко-технологічний рівень розвинених країн. Сам процес та терміни інноваційного відродження галузі залежать від обсягів фінансової підтримки інновацій. Необхідність прискореного техніко-технологічного розвитку обумовлює перехід до моделі інноваційно-інвестиційного розвитку, в якій розробка та впровадження інновацій стимулюються достатнім інвестиційним забезпеченням.

Потенціал конкурентоспроможності залізничних підприємств на світовому та національному ринках транспортних послуг формується не на наявності

тих або інших виробничих ресурсів, а існуючих техніко-технологічних та інноваційних можливостей і вмінні їх ефективно використовувати.

Розширення можливостей для надання якісних транспортних послуг визначається результативністю інноваційно-інвестиційних процесів, впровадженням нових інвестиційних технологій, прогнозованістю кінцевих результатів реалізації інноваційних проектів і програм. Інноваційний розвиток залізничного транспорту приводить до тісної взаємодії суб'єктів відновлювальної сфери, що створює передумови для виникнення нових інноваційно-інвестиційних утворень у галузі.

За умов проведення активної та успішної інноваційної діяльності підприємства залізничного транспорту є привабливими для інвесторів і мають позитивний імідж. Але планування інноваційної діяльності не має сенсу, якщо вона не може бути профінансована.

Таким чином, довготривалий сталий розвиток залізничного транспорту можливий лише з переходом на інноваційно-інвестиційний шлях розвитку, який базується на інвестиційній підтримці інновацій, що забезпечує реалізацію кінцевої мети – інноваційне оновлення матеріально-технічної бази виробництва.

УДК 330.131.7:334.716

**ЕКОНОМІЧНІ ЗАГРОЗИ ТА РИЗИКИ  
ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ**

*Чердиченко А. О., аспірант  
(ХНУМГ ім. О.М. Бекетова)*

Економічна безпека являє собою універсальну категорію, що відображає захищеність суб'єктів соціально-економічних відносин на всіх рівнях, починаючи з держави і закінчуючи кожним його громадянином.

Поняття «безпека підприємства» будівельної галузі передбачає ефективне використання всіх ресурсів, для забезпечення стабільного функціонування підприємства та стійкого розвитку у майбутньому.

За умов національних ринкових відносин підприємствам доводиться постійно діяти в умовах підвищеного ризику та ймовірних загроз.

В умовах не добросовісних конкурентних відносин, недосконалості чинного законодавства, свавілля фіскальних органів тощо, необхідно передбачити заходи забезпечення економічної безпеки підприємства на різних рівнях управління, що дозволяють запобігти або мінімізувати негативний вплив зовнішніх і внутрішніх загроз, а

також їх негативних наслідків.

Для кожної галузі економіки та кожного підприємства «зовнішні» і «внутрішні» загрози є індивідуальними. Разом з тим, є елементи загроз які прийнятні практично до будь-якого суб'єкту господарської діяльності, в тому числі і до підприємств будівельної галузі.

Так, до зовнішніх загроз і де-стабілізуючих чинників можна віднести протиправну діяльність кримінальних структур та конкурентів, фірм і приватних осіб, що займаються промисловим шпигунством або шахрайством (інсайдерів), неспроможних ділових партнерів, звільнених співробітників підприємства, а також правопорушення з боку корумпованих елементів з числа представників контролюючих та правоохоронних органів.

До внутрішніх загроз і дестабілізуючих чинників відносять дії або бездіяльності (в тому числі навмисні і ненавмисні) співробітників підприємства, що суперечать інтересам його комерційної діяльності, наслідком яких можуть бути нанесення економічного збитку компанії, витік або втрата інформаційних ресурсів (у тому числі відомостей, що становлять комерційну таємницю та / або конфіденційну інформацію), підрив її ділового іміджу в бізнес-колах, виникнення проблем у взаєминах з реальними і потенційними партнерами (включно до втрати важливих контрактів), конфліктних ситуацій з представниками кримінального середовища, конкурентами, контролюючими та правоохоронними органами, виробничий травматизм або загибель персоналу і т.д.

На даний час вагомим елементом кожної галузі і підприємства зокрема є інформація. Загрози інформації переважно спрямовані на її негласне одержання, знищення (відновлення) і модифікацію. Наслідки витоку будь-якої інформації з підприємства є дуже великими і несуть вагомий фінансові та економічні втрати навіть до повного його банкрутства.

Окрім загроз також виділимо ризики підприємницької діяльності: країнові ризики, валютні ризики, податкові ризики, форс-мажорні ризики. Управлінські та комерційні ризики, кредитні та інвестиційні, інноваційні та кадрові. Так ризики можуть бути підсилені факторами зовнішнього середовища і нести загрозовий характер.

Тому система економічної безпеки вимагає постійного контролю, вдосконалення та управління у зв'язку з: змінами в чинному законодавстві держави; розвитком підприємства і обранням нових напрямків господарської діяльності; змінами кількості персоналу; зміною переліку відомостей, що становлять комерційну таємницю та конфіденційну інформацію підприємства; необхідністю вдосконалення технічного

устаткування підприємств; винаходом нових технологій промислового шпигунства і шахрайства; появою на ринку недобросовісних конкурентів; станом криміногенної обстановки в регіоні і т.д.

**УДК 656.07(477)**

### **ОСНОВНІ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦИ ПІДПРИЄМСТВ ТА УСТАНОВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ СУСПІЛЬНО- ПОЛІТИЧНОЇ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Сучасний стан ситуації в Україні потребує додатковий зусиль щодо протидії загрозам базових галузей національної економіки, насамперед транспортного комплексу держави. Україна має великий транзитний потенціал, її територією проходять міжнародні транспортні коридори, тому держава повинна гарантувати міжнародним партнерам безпеку і якість преміщення пасажирів та вантажів своєю територією відповідно до світових вимог і стандартів. Для цього треба чітко не тільки усвідомлювати, а і виділяти основні зовнішні та внутрішні загрози, для усунення яких необхідно запровадити дієву систему протидії. До теперішнього часу в державі була створена здебільш «віртуальну», мало дієва система протидії загрозам, що не мала практичного втілення саме через нечіткість їх визначення, розуміння природи виникнення, середовища.

Розробка заходів із забезпечення безпеки залізничного транспорту, удосконалення механізму їх реалізації здійснюється з урахуванням як загроз відповідним інтересам окремих суб'єктів залізниць, «Укрзалізниці», Міністерства інфраструктури, так і держави в цілому. Загрози можуть мати комплексний, взаємозалежний характер. Визначення та прогнозування можливих загроз і усвідомлення спричинених ними небезпек необхідне для обґрунтування, вибору й реалізації заходів захисту, адекватних загрозам для інтересів підприємств.

Загрози зумовлюються різними факторами, які існують у зовнішньому і внутрішньому середовищі окремих підприємств.

Зовнішні загрози – сукупність факторів, які перебувають за юридичними межами функціонування підприємств і формують певні обставини, що впливають на процеси управління цими підприємствами і на які не можуть своїми силами вплинути їх керівники.

Основними зовнішніми загрозами є:

– нестабільна політична, соціально-економічна обстановка, загострення криміногенної



ситуації;

– недостатня розвиненість ринкової інфраструктури та окремих інститутів ринкової економіки;

– несумлінна конкуренція, фіктивні банкрутства, а також неправомірні дії комерційних і кредитних організацій;

– кон'юнктурні зміни на фондових ринках;

– істотні порушення договірних відносин з партнерами;

– неправомірні дії державних правоохоронних, податкових, митних та інших контролюючих органів;

– корупція в органах державного та місцевого управління;

– діяльність організованих злочинних груп;

– розвідувальна діяльність іноземних спецслужб і організацій, що займаються промисловим шпигунством;

– діяльність іноземних комерційних і некомерційних організацій по зниженню економічної ефективності та витіснення з ринку вітчизняних виробників товарів і послуг;

– діяльність, або дії окремих осіб з метою завдання збитків організації або одержанню особистої вигоди;

– загрози терористичних та екстремістських акцій;

– техногенні катастрофи і природні катаклізми;

– невикористана енергозалежність підприємств від постачальників енергії;

– інші загрози специфічні характерні для транспортної галузі.

Внутрішні загрози – сукупність факторів, які перебувають у юридичних межах функціонування підприємств, формують обставини, що визначають процеси перетворення інформації, виробництва товарів і послуг, і на які мають можливість впливати їх власники і менеджери.

Основними внутрішніми загрозами є:

*з боку керівництва й співробітників підприємства:*

– порушення встановленого порядку використання технічних засобів, що створює умови для несанкціонованого доступу до інформації, яка становить комерційну таємницю;

– порушення режиму зберігання відомостей, які відносяться до інформації з обмеженим доступом;

– порушення режиму безпеки;

– порушення встановленого порядку фінансової звітності;

– злочинні та інші протиправні дії, скоєні з особистих мотивів або в інтересах конкурентів, шахраїв, організованих злочинних угруповань;

– відтік кваліфікованих кадрів;

– невірна оцінка кваліфікації кадрів, їх низька компетентність;

– недостатня патентна захищеність;

*з боку акціонерів і власників підприємства:*

– порушення процедури зміни вищих органів управління господарюючого суб'єкта на зборах акціонерів;

– неправомірні дії по виведенню певних осіб зі складу співвласників підприємств.

Виділення та належна оцінка зовнішніх та внутрішніх загроз, складових елементів дасть змогу дійсно утворити ефективну систему безпеки підприємств транспортного комплексу держави, забезпечити стабільний розвиток підприємств та підприємницької діяльності, що позитивно вплине на подальший розвиток транспортного потенціалу України.

**УДК 338.5:656**

### ШЛЯХИ СКОРОЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВИТРАТ У ЄДИНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ КРАЇНИ

*Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Транспортні витрати - це додаткові витрати, які пов'язані із продовженням процесу виробництва в сфері обігу. Вони містять у собі оплату транспортних тарифів і різних зборів транспортних підприємств, витрати на утримання транспортного господарства, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, експедирування вантажів.

Тільки облік і нормування транспортних витрат дозволять скоротити транспортну складову в кінцевій ціні продукції, що вигідно всім учасникам ринку.

Витрати, пов'язані із транспортуванням продукції від виробника до споживача можна згрупувати на такі складові:

- видатки, пов'язані з підготовкою вантажів до перевезення;

- видатки на навантаження вантажів на автомобільний транспорт при підвозі їх до магістрального транспорту;

- оплата тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом до місця їхнього навантаження на залізничний транспорт;

- оплата тарифів на навантаження вантажу на магістральні транспортні засоби;

- оплата тарифу транспортування продукції до станції призначення;

- оплата страхування вантажу при доставці;

- оплата мит, податків і зборів при переході митного кордону;

- видатки по зберіганню продукції в пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший;

- видатки по вивантаженню вантажів у пунктах призначення;



- видатки по доставці продукції з магістрального транспорту до кінцевого споживача.

Розглядаючи єдину транспортну систему держави (ЕТС), як нерозривне ціле, скорочення транспортних витрат можна домогтися тільки при дотриманні оптимальних пропорцій у розвитку окремих видів транспорту.

Основним вихідним положенням при рішенні завдання оптимізації внутрішньої структури єдиної транспортної системи є те, що кожний вид транспорту в чинність його техніко-економічних особливостей має певну область застосування. Забезпечуючи загальні функції, виконувані транспортною галуззю в міжгалузевому поділі праці, необхідно визначити, де його використання найбільше економічно ефективно для економіки країни в порівнянні з будь-яким іншим видом транспорту.

Так, сумарні витрати за розрахунковий період під час перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням доставки їх від складу постачальника на склад споживача можна визначити за формулою:

$$C_{np}^3 = (C_{підв} + C_3 + C_6 + \sum C_{не} + \Delta C_{втр} + K_3 + \Delta C_{об}) \alpha, \text{ грн} \cdot \text{т},$$

де  $C_{np}^3$  - наведені до розрахункового року сумарні витрати при залізничному варіанті доставки вантажу від складу постачальника на склад споживача, грн\т;

$C_{підв}$  - витрати, пов'язані з підвозом вантажу від складу постачальника до залізничної станції відправлення, грн\т;

$C_3$  - видатки на перевезення вантажу залізничним транспортом від станції відправлення до станції призначення, грн\т;

$C_6$  - витрати, пов'язані з вивозом вантажів зі станції призначення на склад споживача, грн\т;

$\sum C_{не}$  - сума видатків на виконання вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних операцій на всьому шляху проходження вантажу від складу постачальника на склад споживача;

$\Delta C_{втр}$  - різниця у втратах вантажів у процесі транспортування між залізничним і автотранспортним варіантами доставки, грн\т;

$K_3$  - капітальні витрати при залізничному варіанті доставки вантажів, грн\т;

$\Delta C_{об}$  - різниця в оборотних коштах на вантажі в шляху між залізничним і автотранспортним варіантами доставки, грн\т;

$\alpha$  - коефіцієнт приведення до розрахункового року.

Рейтингову оцінку різних видів транспорту залежно від різних факторів, що впливають на вибір виду транспорту можна представити в наступній таблиці

Таблиця

Рейтингова оцінка різних видів транспорту

Вид транспорту	Чинники, які впливають на ефективність роботи видів транспорту							Рейтинг
	Час доставки	Частота відправлень вантажу	Надійність дотримання графіку доставки	Здатність перевозити різні вантажі	Вартість перевезення	Зберігання перевози мого вантажу	Здатність доставки вантажу у будь яку точку	
Залізничний	2	3	3	2	3	4	2	2,7
Водний	3	4	4	1	1	3	3	2,7
Автомобільний	1	2	2	3	4	2	1	2,1
Трубопровідний	4	1	1	4	2	1	4	2,4

При оптимізації внутрішньої структури транспортної системи на перспективний період необхідно враховувати, що кожний вид транспорту являє собою не спільність із єдиними властивостями, а сукупність більш-менш чітко виражених транспортно-технологічних систем, що мають у зв'язку з наявністю специфічних для кожної такої системи властивостей особливу сферу застосування в порівнянні з іншими транспортно-технологічними системами.

Високоєфективне функціонування міжнародних транспортних коридорів вимагає

рішення завдань оптимізації структури участі видів транспорту в освоєнні зовнішніх транспортних зв'язків. Одне завдання зводиться до забезпечення більше раціонального завантаження транспорту й підвищенню його перевізних потужностей. Інша група пов'язана з підвищенням рівня організації роботи й ефективності діяльності транспортних організацій.

Тільки спільне й збалансоване рішення цих завдань дозволить управляти й в остаточному підсумку заощаджувати транспортні витрати на одиницю перевезеної продукції.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ПСИХОЛОГІЯ, ЕТИКА, МОРАЛЬ І КУЛЬТУРА БІЗНЕСУ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В.Компанієць

УДК 330.162 +378

АКСИОЛОГИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ  
ЭКОНОМИКИ И ДОМИНАНТЫ  
РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
ОБРАЗОВАНИЯ

Компанієць В.В., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Любое общество состоит из трех взаимосвязанных сфер: культуры, политики, экономики. Здоровое общество строится на ценностном основании, задаваемом религией, при этом культура наполняет ценностями все пространство жизнедеятельности человека и общества, в том числе сферу политики и экономики.

Общество, построенное на доминирующем влиянии политики (ценностях политики – как господства, власти) или экономики (ценностях богатства, наживы, потребительства), нельзя считать здоровым. Это деформированное общество, в котором человек не может реализоваться как духовно-нравственная личность.

Экономика является служебной сферой, призванной обеспечивать материальные условия для воспроизводства общества в целом в соответствии с определенными ценностными основаниями. Если экономика подчиняет себе все остальные сферы общества, она сама вырождается, превращается в хрематистику (сферу деятельности человека, главной целью которой является получение прибыли, наживы), а общество сжимается путем поглощения сферы культуры экономикой, подмены религии – верованием в силу денег. Это нездоровое общество живет по законам, в которых ценности стяжания и потребительства пронизывают все сферы жизни. Дух денежного хозяйства действует на общество, как отравляющий нервно-паралитический газ: он подавляет мораль, парализует совесть и убивает душу. Общество теряет потенциал своего развития, нарушается безопасность всех его элементов и сфер, что приводит к его разрушению и тотальной зависимости от других систем.

К сожалению, за период независимости Украины, практически совпадающий по времени с периодом так называемых рыночных реформ, мы выстроили нездоровое общество и экономику. Это можно понять, как анализируя позицию Украины в основных мировых или европейских

рейтингах, где страна лидирует по уровню коррупции, абортот, алкоголизма, разводов и прочих проявлений безнравственности, и находится на задворках Европы по уровню и качеству жизни населения, развитию экономики, так и рассматривая результаты социологических опросов, в которых вырисовывается ценностный облик нашего общества и ценностное основание для будущего развития экономики.

Результаты социологических опросов, проведенных Центром социальных исследований «София» и Институтом социологии НАН Украины в 2011-2012 гг., показывают такие неутешительные тенденции.

В украинском обществе сохраняется феномен аморального большинства. Честный труд, творчество, служение, солидарность, ответственность, взаимное доверие – ценности, на которых строится сильная экономика и общество в целом, уходят в прошлое. Так, только 24,4% опрошенных считают, что успеха и благополучия можно добиться честным трудом; 28,7 % – что окружающие проявляют инициативу на работе. Большинство опрошенных отмечают, что не несут ответственности за состояние дел в государстве (67,1%) в своем городе или селе (57,9%).

Символом достижения успеха для подавляющего числа украинцев (73,8%) является материальное благополучие. При этом низшие позиции в рейтинге занимают такие факторы, которые и призваны обеспечить это благополучие – «престижная работа, профессия» (29,4 %); «карьерный рост» (23,5%); «личный бизнес» (15,5%); «хорошее образование» (15,2%).

Современность украинцы характеризуют в отрицательных качествах, отмечая, что это время «злодеев» (39,9%), «бюрократов» (36,6 %), «авантюристов» (30,5%), «приспособленцев» (29,3%), но не время «моральных авторитетов» (7,8 %), «талантов» (4,7%), «профессионалов» (2,7%).

Такой портрет общества свидетельствует о господстве ценностей, а соответственно и отношений, характерных для безнравственной социально-экономической системы.

При этом систему ценностей, которая сложилась в Украине за годы независимости, признает четверть опрошенных (25,1%), а среди молодежи треть (34,0 %) – это новая генерация украинских граждан, приемлющая реалии дикого рынка и безнравственной социально-экономической системы. У половины же

общества (48,1%), а для молодежи у трети (30,2%) сложившаяся система ценностей вызывает отторжение. Еще не определилась окончательно со своим ценностным выбором четверть (25,8%) общества в целом и треть молодежи (35,8%). То есть в совокупности большую часть общества, в т.ч. молодежи, не удовлетворяет та система ценностей, которая навязывается путем внедрения стандартов западной цивилизации в общество и в экономику, в т.ч. через систему экономического образования. Поэтому у нас еще есть шанс для того, чтобы постепенно (конечно, с огромными усилиями) выстроить здоровое общество, и приблизиться к экономике, основанной на нравственности. И одним из наиболее важных рычагов изменения ценностей и создания здоровой экономики является образование, в т.ч. экономическое образование.

В нашем обществе долгое время отсутствовала государственная идеология, но ее место с «успехом» заняла экономическая наука, по сути, превращенная в денежную идеологию. Экономика, а правильнее – хрематистика и как идеология, и как отношения между людьми превратилась в анти-Евангелие. Ведь она, устами в т.ч. профессоров и ученых, проповедует, что «Всеми и всем движет прибыль» и «Деньги - источник всякого блага». Наши ученые, преподаватели и студенты, к сожалению, в большинстве своем не знают об идеалах присущей нам исторически православной модели хозяйствования – об отношении к труду как к добродетели; отношении к собственности, богатству и власти как к испытанию и ответственности; о нравственном законе, регулирующем и социально-экономическое развитие; о внеэкономических (социальной, гуманной, экологической, нравственной, сотериологической) целях экономики. Следствием действия денежной идеологии стало изменение сознания общества, особенно молодежи. Ценностная пирамида молодежи перевернута по сравнению с ее идеалом, сформированным в православной культуре. Главными ценностями стали не Бог, Отечество, семья, созидательный труд, а накопление, богатство и потребление, получение максимума удовольствий. Искаженное сознание порождает деформированное поведение. Отсюда разрушение семьи, общества экономики, охваченной невиданной в мире коррупцией.

Если и далее следовать традициям «экономикса», учить тому, что главной целью экономической деятельности является лишь получение прибыли, и не объяснять будущим предпринимателям, управленцам, экономистам нравственных основ экономики и предпринимательской деятельности, то мы

никогда не преодолеем экономического кризиса, но так и будем выживать в условиях безнравственной социально-экономической системы.

Необходимо вспомнить наследие наших великих предков -представителей восточнославянской экономической мысли. Они считали, что экономическая наука входит в состав нравственных наук, она влияет на нравственность человека и народа, и ее незнание или искаженные знания об экономике могут нанести существенный вред развитию личности человека и самой экономики. То, что политическая экономия может развиваться только в составе нравственных наук, было постулатом классического университетского образования в дореволюционной России (заложено Уставом Московского Императорского Университета в 1804 году). И первый автор учебника по политэкономии А.Н. Бутовский осуждал политическую экономию, которая ниспровергает правила нравственные и порядок государственный, называя ее мнимой наукой. А С.Н. Булгаков отмечал, что «Незнание политической экономии лишает человека понимания важнейших явлений общественности и потому делает его глухим к требованиям социальной морали, вносит, стало быть, существенный дефект именно в нравственную его личность».

Если мы хотим, хотя бы в далеком будущем, иметь духовно-нравственную социально-экономическую модель развития нашего государства, модель, направленную на гармоничное развитие каждого человека, его духовных, душевных и телесных сил, ума, воли, чувств, уже сейчас необходимо осуществлять стратегические изменения в системе экономического образования с учетом духовно-нравственной, социокультурной, интеллектуально-инновационной составляющих.

Если экономика входит в состав нравственных наук, влияющих на мировоззрение, то это мировоззрение необходимо формировать на основе норм христианской нравственности, национальной культуры, чтобы люди, изучающие экономическую науку, понимали, что основа справедливой экономики - это честность и культура, что «хозяйственная деятельность является общественным служением и исполнением нравственного долга», что от качества экономического образования и экономической деятельности зависит будущее следующих за нами поколений.

УДК [331.105.24:008](477)

**ТИПИ ТРУДОВОЇ ПОВЕДІНКИ ПРАЦІВНИКІВ У РОЗРІЗІ РІЗНИХ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ КУЛЬТУР**

*Польова В.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

Як відомо, кожне підприємство є власником унікальної організаційної культури (далі ОК), яка координує діяльність цього підприємства та всіх його працівників. Органічне включення кожного працівника, як неповторної особистості з властивим їй певним типом трудової поведінки (далі ТТП) в роботу підприємства є важливим питанням сучасного менеджменту персоналу. За таких умов задача всіх ланок керівництва полягає у створенні таких організаційних та інших умов праці, які б забезпечували розкриття потенціалу кожного працівника, або ж, навпаки, в підборі на вакантне

місце такого працівника, який гармонійно увіллється у вже існуючі стабільні умови, ОК на підприємстві. Для різних організаційно-культурних умов є свої, найбільш прийнятні ТТП працівників. Ідеальною можна вважати ситуацію, при якій потреби працівника, відображені в мотиваційно-ціннісній структурі особистості, будуть задоволені в межах певної ОК. Це стає можливим за умови, якщо особисті потреби і цінності співробітників співпадуть з цілями-цінностями підприємства. ОК та ТТП мають тісний взаємозв'язок. ТТП може змінюватися під впливом цілей та цінностей, норм та установок, що складають основу ОК підприємства, а ОК – формується на основі цінностей, що поділяються та визнаються більшістю працівників. Однакові цінності можуть по-різному трактуватися в різних ОК. Деякі з них не лише поділяються на домінуючі та другорядні, але й набувають в одних ОК термінального, а в інших інструментального значення (див. табл. 1).

Таблиця 1

*Цінності різних організаційних культур*

Цінності	Трактування цінності, характерна для організаційної культури			
	Бюрократична	Ринкова	Кланова	Адхократична
Термінальні цінності	Офіційна політика, стабільність і структурованість, довгострокова передбачуваність	Перемоги на ринку, висока конкурентоспроможність, репутація та успіх на ринку товарів та послуг	Традиції, прихильність працівників, згуртованість колективу, дружня атмосфера	Новаторство, діяльність на передовому рубежі, здобуття нових ресурсів, лідерство у сфері виробництва
Цінності-засоби	Правила, інструкції, воля керівництва, авторитаризм, дисципліна і порядок, координація та контроль	Суперництво, агресивність, ринкова і професійна мобільність, майстерність та професіоналізм	Демократія, адаптивність, солідарність, підтримка, делегування повноважень, відсутність агресії	Прагнення до творчості, наукових досліджень, винахідливість, гнучкість розуму, безперервне генерування ідей
Авто-ригет	Керівник вирішує все	Агресивність та підприємливість	Цінується не посада, а вміння людини, піклування про підлеглих	Володарюють генії та харизмати
Ставлення до ризику	Мінімум ризику	Хто не ризикує, той нічого не досягає	Праця у зоні обгрунтованого колективного ризику	Ризик надихає на творчість
Колективізм	Інтереси колективу вище за особисті інтереси	Індивідуальна відповідальність та ініціатива	Дружба та взаємодопомога	Колектив для реалізації творчих замислів
Кар'єра	Просування по службі – ознака успіху та визнання	Чим краще задовольняються потреби споживачів тим стрімкіший злет	Кар'єра кожного – результат відкритого обговорення	Ріст професіоналізму та самовдосконалення – шлях до зірок
Винагородження	Преміювання не індивідуалізовано	Преміювання за індивідуальні досягнення	Преміювання за результатами роботи всього колективу	Преміювання за результатами реалізованих проектів, ідей

В своїх попередніх публікаціях ми вже зверталися до визначення ТТП працівників та їх детальної характеристики. Зіставляючи по черзі дані ТТП з різними ОК ми визначили, що для кланової ОК ідеальними будуть афіліативний, сотеріологічний, суспільно- та морально-

орієнтований ТТП. Для адхократичної ОК – це, безумовно, творчо-орієнтований ТТП. Комфортно для пересторожливого та губрестичного ТТП буде бюрократична ОК, а ринкова – для акзитивного ТТП. Окремо необхідно розглядати інтелектуальну, духовно-моральну ОК, яка може стати ідеальною

для більшості виділених автором ТПП та забезпечити гармонійний розвиток (дух, душа, тіло) для кожного працівника.

**УДК 331.101.3**

### МОТИВАЦІЯ ТВОРЧОЇ АКТИВНОСТІ ТА ПРАЦІ ПЕРСОНАЛУ

*Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Успіх інноваційного процесу залежить від того, якою мірою безпосередні учасники – персонал, зайнятий в інноваційному процесі, – зацікавлені у швидкому й економічно ефективному впровадженні результатів НДДКР у виробництво. Тут визначальну роль відіграють методи і форми стимулювання їх праці з боку організації, спроможність підвищувати активність персоналу в пошуку нових знань, нових ідей, стимулювати прийняття нестандартних рішень і підтримувати атмосферу творчості.

Інтелектуалізація економіки потребує новітніх форм і засобів стимулювання. Темпи інноваційних змін нечувано зростають, змінюються цінності, соціальні орієнтації, світогляд людей, збільшуються психологічні навантаження в процесі творчої діяльності, яка потребує безперервного накопичення нових знань, нових навичок, ідей, досвіду, організації взаємодії персоналу з їх реалізації. Усе це потребує від керівництва застосування різноманітних економічних і морально-етичних стимулів, які б підтримували зв'язок між якістю творчої роботи новатора, з одного боку, і рівнем мотивації – з іншого.

Стимулювання інноваційної праці має специфічні особливості:

- використання великої кількості матеріальних і нематеріальних, організаційних і психологічних стимулів, орієнтованих на задоволення потреб вищого рівня;

- надання процесу стимулювання в інноваційній сфері постійного характеру, а не одиничної тимчасової кампанії.

Мотивація інтелектуальної праці до інноваційної діяльності визначається багатьма факторами, серед яких одним із найважливіших є матеріальна зацікавленість. Для того щоб матеріальна зацікавленість стала мотивацією участі в інноваціях, розмір винагороди має співвідноситися з результативністю інтелектуальної праці і тим самим стимулювати її.

Ставлення людини до інноваційних процесів визначається багатьма мотивами у найрізноманітнішому їх поєднанні, що в сукупності становлять механізм мотивації участі в інноваційній діяльності. До них належать: внутрішні мотиви, що

визначають схильність особистості до інновацій; зовнішні позитивні мотиви, які викликають позитивну реакцію і спонукають до участі в інноваційних процесах; зовнішні негативні, що викликають негативну реакцію і змушують до участі в інноваційних процесах.

**УДК 364.122.8.**

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА ОБЩЕСТВА И ЕЁ ЦЕННОСТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

*Фролов А.И., к. э. н., доцент,  
Данильян В.О., к. филос. н., доцент,  
Мозговая О. Т., ассистент (УкрГАЗТ)*

Наиболее сложным объектом преобразования в обществе является сам человек. Этим обусловлен интерес к исследованию экономических реформ как неких социокультурных процессов адаптации людей к новым условиям.

Актуальным становится подход к экономической культуре общества как совокупности способов деятельности, с помощью которых индивиды, социальные группы, общество в целом приспосабливаются к изменению условий своего существования.

В настоящее время преобладает анализ экономической культуры общества на инструментальном уровне экономических знаний и навыков. Часто без внимания остаётся другой аспект структуры экономической культуры — её ценностная составляющая.

В переходные периоды развития общества проблема ценностей становится весьма актуальной. Современный этап развития украинского общества в самом общем виде можно охарактеризовать как разрушение традиционных ценностей и желание приобрести новые.

Значение ценностей как важнейшего регулирующего элемента не только экономической, но и любой другой деятельности, определяет необходимость учитывать результаты анализа сдвигов в системе ценностей, чтобы прогнозировать возможные ситуации не только в экономике.

Результат реформирования экономики в конечном счёте зависит от соотношения тех социокультурных групп населения, которые готовы воспринять предлагаемые новые модели поведения, новые ценности, или уже приняли их и готовы встраиваться в новую экономическую культуру, или будут противостоять им. Чтобы соотношение складывалось в пользу реформ необходимо знать как люди относятся к экономическим преобразованиям. Необходимо учитывать тот факт, что ценностные установки, социокультурная

действительность, социально-психологические обстоятельства влияют на людей гораздо сильнее, чем такие факторы как материальные условия жизни, размеры получаемых доходов.

Основной задачей экономики является создание мотивационного механизма эффективного труда. Для её решения необходима определённая гармонизация ценностей, интересов, моделей поведения. Об эффективности экономических преобразований можно судить и по тому приняли ли люди новые ценности, перестроили ли модели своего экономического поведения, свою деятельность.

УДК 364.122.8

### РАЗВИТИЕ ЧЕЛОВЕКА И СИСТЕМА ЦЕННОСТЕЙ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент,  
Павлов В.И., к.филос.н., доцент (УкрГАЗТ),  
Милявский М.Ю., к.э.н., доцент (ДГМА)*

Сегодня в качестве основополагающего критерия социально-экономического прогресса выдвигается человек, его всесторонность и универсальность. Поэтому очень важно теоретически определить систему ценностей, которые способствуют развитию, совершенствованию человека. Этого требует и жизненная практика.

Ценность выражает потребности и интересы. Это сложное понятие, характеризующее и духовную культуру, отношение человека к предмету, как к чему-то для него ценному, и экономические потребности, представляющие собой внутренние мотивы активной деятельности человека.

Основные системы ценностей:

– Здоровая окружающая среда. Под воздействием антропогенных нагрузок встала серьёзно проблема стабильности биосферы как единой системы. Она может перейти в состояние, которое непригодно для жизни человека. Трагизм нашего положения состоит в том, что у нас нет времени для перестройки. Счёт уже идёт на десятилетия. Политики должны приравнять планетарные интересы национальным интересам. Нужна новая система просвещения на основе универсальных принципов типа «Не убий!». Необходим высокий интеллектуальный уровень для осуществления управления развитием цивилизации.

– Ценности материального достатка, жизненного комфорта. Речь идёт не столько о бытовом, сколько о социальном комфорте. Для духовного развития личности необходимы материальные блага: хорошее питание, жильё,

книги, музеи, театры и пр.

– Всесторонность, универсальность человека как самоцели человеческой истории. Речь идёт об интеллектуальном богатстве, нравственном и физическом здоровье, богатстве эмоциональной сферы. Больше всего отдачи дают капиталовложения в человека, особенно в раннем возрасте. Мир перестраивается на гуманитарные ценности. Отсутствие у нас доброты, соучастия свидетельствует не только об отсутствии материального достатка, но и полного воспитания.

– Достижение определённого уровня социальных ценностей (свобода, социальная справедливость, социальное равенство, правовое демократическое государство и пр.). Каждый шаг к культуре — это шаг к свободе: гражданской, право участвовать в развитии человеческой цивилизации, человеческой свободе (быть тем кем ты хочешь), свободе передвижения в мире, право на самовыражение. Материальное богатство (идеалом является не общество свободной экономики, а общество свободное от экономики) должно создавать условия для занятий более возвышенных. Каждый должен жить так как он хочет, но хотеть он должен человеческого.

В обществе должно происходить стимулирование накопления богатства и материального, и духовного. Мы должны вместо человека-потребителя формировать творческого человека в соответствии с формулой «Быть, а не иметь».

УДК 364.122.8

### О СИСТЕМЕ ЦЕННОСТЕЙ ЗАПАДНОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ

*Фролов А.И., к.э.н., доцент,  
Петров А.Н., к.т.н., доцент,  
Чуприна Ю.Ю., (УкрГАЗТ)*

Сегодня система ценностей определяющая лицо западной цивилизации с помощью средств массовой информации преподносится в качестве образца для подражания — как в слоях политической элиты, так и в общественном сознании в целом. На наш взгляд, в качестве несущей конструкции новоевропейской системы ценностей можно выделить комплекс «пользы».

Наиболее разработанное выражение идея «пользы» как ядро новой ценностной системы получила в США. Философия прагматизма вместе с рядом подчиненных или близких ей концепций типа инструментализма и конвенционализма сделала «пользу» целью, а познание и истину представила как средства для её достижения.

Очевидна связь «пользы» как ценности с рыночной экономикой, с её главным критерием и

целью — прибылью.

Система ценностей определяет лицо любой цивилизации; суть западной цивилизации определяет комплекс «пользы». Критерием полезности определяется отношение к Богу, природе, человеку, вещам и т. д. В современном протестантизме Бог помогает человеку решать его проблемы, стремится быть полезным ему. Не человек служит Богу, а Бог — человеку; из цели Бог стал средством, его предлагают использовать для оживления бизнеса или борьбы с конкурентами.

Удобство и комфорт — вот цели, к которым стремится западная цивилизация, и главным мериллом здесь выступает «польза». А ведь, например, полтора столетия назад у людей стремление сделать свою жизнь удобнее не было доминирующим. Средневековый ремесленник не стремился сделать больше, чтобы жить лучше — он стремился сделать лучше, чтобы жить как должно; и во многом из-за этого так медленно росла производительность труда.

Ценности западной цивилизации уже долгое время пытаются проникнуть во внутрь традиционного общества и изменить его собственную ценностную систему в которой приоритетное место занимают такие добродетели как целостность, соборность, общинность, артельность, коллективизм; поиск истины, справедливости и правды; чувство свободлюбия и сострадания; ответственность за своё государство и т.д.

На наш взгляд, навязывание ценностей западной цивилизации в традиционном обществе, к которому относятся и Украина, и Россия, и другие страны СНГ, подрывёт духовные основы жизни народа Украины, его нравственные нормы, не будет способствовать стабилизации экономики.

УДК 330.59.+128

### КАЧЕСТВО ЖИЗНИ И ЦЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА

*Фролова О.А., соискатель(ХНУ им. Каразина)*

Качество жизни характеризуется степенью удовлетворения потребностей человека. Степень удовлетворения потребностей определяется по отношению к соответствующим нормам, традициям, а также по отношению к личным притязаниям. Качество жизни определяется по всем сферам и аспектам существования человека: природа, семья, работа, общественная деятельность, учеба, свободное время и т. д.

Для анализа и планирования качества жизни используется ряд показателей (социальных индикаторов), которые отражают как объективные характеристики (потребление материальных благ,

продолжительность жизни, систему образования и др.), так и субъективное восприятие людьми условий существования.

Оценка качества жизни относительна. Разные люди по-разному воспринимают одни и те же условия существования. Причины этих различий, в конечном счете, определяются различным пониманием смысла и целей жизни.

Экономическая теория не может абстрагироваться от проблем смысла и целей существования человека. Формирование целей жизни зависит от многих факторов: индивидуальных особенностей личности, семейных традиций, жизненного опыта, общественных отношений и др. При благоприятных условиях формируются цели жизни и ценностные ориентиры, которые отвечают интересам общества.

Нестабильность же социальных отношений, низкий авторитет политических лидеров, массовые и постоянные нарушения норм морали и права способствуют негативным тенденциям в формировании целей деятельности людей.

Цели жизни человека определяют направления его деятельности в различных сферах труда и в использовании свободного времени.

Основные цели деятельности человека: 1. материальные блага; 2. власть, слава; 3. знания, творчество; 4. духовное совершенствование.

Поведение большинства людей определяется сочетанием различных целей. Но в каждый период жизни какая-то одна цель, как правило, является доминирующей, в наибольшей степени определяющей действия человека.

Сегодня у всё большей части населения развитых стран растёт понимание того что качество жизни определяется не количеством потребляемых благ, а комплексом социально-психологических, экономических, экологических, этических и других показателей.

В целом три из вышеуказанных целей деятельности человека большинству людей представляются естественными и понятными. Но очень немногие воспринимают духовное совершенствование как основную цель жизни. Трудно объяснить для чего необходимо стремление к духовному совершенствованию. В основе этого стремления лежат внутреннее чувство, вера, убежденность, внутреннее стремление человека к духовным ценностям, которые могут быть как религиозными, так и светскими.

Духовное совершенствование, умеренность в потреблении материальных благ, законопослушность, помощь ближним являются предпосылками достойного существования человека.

Если духовное совершенствование становится основной целью жизни человека — изменяется его оценка качества своей жизни.





