

Секція

«МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ ТА КОПРОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 658.7:656.025.4(477)

ТЕНДЕНЦІЇ ТА ДОМІНАНТИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ
СВІТОВОЇ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ
ТОВАРОРУХУ

Панченко С.В., д.т.н., професор, ректор
(УкрДУЗТ)

Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства є розгортання процесів глобалізації, які суттєво впливають на систему міжнародних економічних відносин, трансформують напрями і визначають тенденції розвитку національних економік, та які є пов'язаними з розбудовою транспортно-комунікаційних мереж і супутніх їм територіально-виробничих комплексів. Правильно організована транспортно-логістична система дозволяє скорочувати ланцюги поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок.

Варто підкреслити, що існують всі підстави очікувати подальшого росту транзитних вантажопотоків, відповідно, і логістична транспортна інфраструктура буде продовжувати розвиватися, бо це стратегічна потреба економіки.

Вирішення питань, пов'язаних з оптимізацією транспортної інфраструктури на перетині основних напрямків міжнародних транспортних коридорів і поліпшення використання термінальних потужностей у регіонах України дозволить освоїти нові сегменти внутрішнього й міжнародного ринків транспортних послуг, підвищити якість транспортного обслуговування при здійсненні експортно-імпортних і транзитних перевезень.

Врахування глобалізаційних процесів дозволило зробити перші кроки на шляху до розбудови сучасної транспортно-логістичної системи в Україні. Так, в 1996 році згідно Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи було запропоновано створити 46 опорних транспортно-складських комплексів і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний. На жаль, на сьогоднішній день транспортно-логістична галузь в Україні знаходиться на етапі становлення та потребує прискорення розвитку.

Ключове значення у формуванні транспортно-логістичних комплексів на території України належить залізничному транспорту, що обумовлено:

- розвиненою інфраструктурою шляхів сполучення, яка має резерви збільшення провізної спроможності;
- єдиною централізованою вертикаллю оперативного управління перевезеннями;
- потужною інформаційною базою, яка об'єднує всі інформаційні потоки залізничних перевезень (технології, канали зв'язку, програмно-обчислювальні комплекси);
- автоматизованою системою управління перевезеннями;
- правовою і юридичною базами, що дозволяють перейти на договірні взаємовідносини з усіма учасниками і користувачами послуг транспортного комплексу;
- можливістю розробки та впровадження єдиних технологічних процесів роботи транспортних вузлів на базі автоматизованих систем управління;
- значним ресурсним потенціалом підприємств галузі.

Крім того необхідно відмітити позитивні зрушення у напрямку реформування і оптимізації діяльності залізничного транспорту і розбудови інфраструктури залізничних перевезень, серед яких нижченаведені.

Започатковано розбудову сучасної системи транспортно-логістичних центрів, а саме у складі Укрзалізниці на базі Київського залізничного транспортного вузла створено Український Державний центр транспортно-логістичного сервісу «Ліски». Також у рамках розвитку Українсько-Угорського співробітництва проводяться переговори щодо спільної реалізації Україною та Угорщиною проекту формування логістичної зони Кішварда-Захонь-Чоп-Ужгород на території обох країн. Проект передбачає, зокрема, поступове поліпшення умов судноплавства на р. Тиса, розбудову річкових портів, створення на базі аеропорту «Мукачеве» сучасного центру авіаційних перевезень та міжнародного перевантажувального транспортно-логістичного вузла.

Прийнято Програму електрифікації залізниць на 2011-2016 рр., реалізація якої дозволить зменшити собівартість перевезень на 55 %. Відповідно до зазначеної Програми Укрзалізницею додатково буде електрифіковано

1562 км експлуатаційної довжини залізниць перш за все на ділянках, що підлягають переведенню на швидкісний режим експлуатації та тих, що входять до сфери розмежування вантажного й пасажирського руху.

Впроваджено електронний документообіг при транзитних перевезеннях з країнами ЄС, зокрема робота у цьому напрямку здійснювалася з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, з ВАТ “РЖД”.

Реалізуються заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля.

Активізується розвиток мультимодальних перевезень. Слід нагадати, що одним з найпоширеніших видів комбінованих (відноситься до мультимодальних) перевезень є контейнерні та контейнерні потяги, які формуються на території як України (“Вікінг і “Ярослав”), так й інших країн, насамперед Білорусі (“Зубр”).

Можна констатувати, що на вітчизняному залізничному транспорті створюються передумови для удосконалення виробничо-господарської діяльності підприємств галузі на основі переорієнтації на розширення продуктового портфелю і розробку комплексних транспортно-логістичних рішень, котрі будуть максимально наближені до потреб клієнта і вимог сучасного ринку, шляхом переходу від переважного надання послуг з перевезень до надання комплексних інтегрованих транспортно-логістичних послуг світового рівня.

Враховуючи вищезазначене для забезпечення стійких конкурентних переваг залізничного транспорту України необхідно широке впровадження логістичних технологій як для оптимізації внутрішньокорпоративної взаємодії, так і для оптимізації взаємодії із зовнішнім середовищем. В останньому випадку процес повинен бути випереджаючим, а не реактивним, необхідно прагнути не до адаптації, а до зміни зовнішнього середовища в інтересах залізничного транспорту, тобто до створення передумов щодо інтеграції з підприємствами галузі. Дана інтеграція може бути здійснена на базі створення логістичних центрів і довгострокових логістичних угод (ланцюгів).

Сама ж ідея створення логістичних центрів на основі інтеграції учасників товароруку виражається в тому, що матеріальні, фінансові, інформаційні потоки й ресурси, які існують самі по собі на різних видах транспорту, можуть бути поєднанні за допомогою загальної системи логістичного керування. Безсумнівно, така інтеграція може дати більший економічний ефект, так як у цьому випадку забезпечується комплексне

транспортне обслуговування, доставка вантажів від виробника до споживача по єдиному транспортному документу і єдиній наскрізній ставці тарифу.

З огляду на досвід розробки транспортно-логістичних систем, вітчизняному залізничному транспорту необхідно особливу увагу приділити наступним аспектам:

- розбудові сучасної термінально-логістичної інфраструктури, у тому числі необхідно: будівництво нових транспортно-логістичних центрів; модернізація широкого кола об'єктів технологічного комплексу, підйомно-транспортного устаткування; реконструкція колійного господарства;

- створенню єдиного правового й інформаційного простору, на якому діють правила гри, які у достатньому ступені будуть задовольняти всіх учасників товароруку;

- забезпеченню мотиваційних механізмів створення довгострокових логістичних угод.

Таким чином, зміна економічних умов, конкуренція видів транспорту пред'являють нові вимоги до організації процесів доставки і зберігання вантажів на вітчизняному залізничному транспорті, породжуючи нові торгові та транспортні технології та необхідність перегляду традиційних схем з просто оперування рухомим складом у бік збільшення частки логістичних послуг.

УДК 656.027 (477)

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Дикань В.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Ключовим джерелом покращення рівня економічного розвитку України, відродження промислового сектору економіки, залучення додаткових коштів є участь України в міжнародній системі товарообміну. Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни.

Входженню України до системи

міжнародного товарообміну сприяє пошук шляхів сполучення країн Азіатсько-тихоокеанського регіону з європейськими країнами. На сьогоднішній день обсяг товарообігу між Європою та Азією оцінюється більш ніж в 1 трлн доларів, а до 2030 року він повинен подвоїтися. При цьому, якщо зараз вантажі перевозять переважно з Азії до Європи, то вже до 2020 року потік повинен стати двонаправленим. Імпорт з Європи в Піднебесну набирає обертів, зростає кількість пасажирських перевезень, за підрахунками європейських туристичних фірм, до 2020 р. Європу буде відвідувати одних тільки китайців близько 200 млн. осіб на рік.

В таких умовах уряд Китаю пропонує створення економічного поясу Шовкового шляху. Пояс має економічний характер передбачає виділення китайських грошей іншим країнам, які беруть участь у проектах, під придбання китайського високотехнологічного обладнання, що сприятиме подальшому економічному розвитку Китаю, а також розвитку сектора високотехнологічних товарів та промисловості, економічному, культурному та соціальному прогресу прилеглих країн-учасниць.

Головним завданням зазначеного поясу є забезпечення швидкісного товароруку між Європою та Азією шляхом створення потужних високошвидкісних залізничних магістралей.

Вигідне гео економічне положення України, наявність шести транзитних напрямків, можливість скорочення шляху слідування, наявність конкурентоспроможних тарифів є основою для участі України в проектах економічного поясу, зокрема будівництві магістралі «Лісабон-Шанхай».

Залучення України до даних проектів дозволить розбудувати найкоротший шлях сполучення між країнами Східної Азії та Європи, значно скоротити терміни доставки вантажів і його збереження, збільшити обсяг міжнародних контейнерних маршрутів за рахунок передачі 70% морських вантажопотоків на сухопутні у зв'язку з тим, що термін доставки вантажу по морю на відстані 10,7 тис.км становить 35-45 діб, а через Україну сухопутним маршрутом - близько 16 діб.

Варто зазначити, що будівництво трансконтинентальної магістралі «Лісабон-Шанхай» має стратегічне значення для розвитку транспортної галузі України, оскільки передбачає будівництво нових міжнародних автомобільних магістральних доріг довжиною понад 3,5 тис.км, створення понад 790 об'єктів інфраструктури, серед яких 41 Транспортно-логістичний комплекс, будівництво швидкісних залізничних магістралей, що дозволяють досягти швидкісного режиму понад 200 км / год.

Також слід враховувати, що на сьогодні територією України вже проходить центральна

вісь міжнародних транспортних коридорів, в межах яких визначені такі основні залізничні маршрути:

1) Зернове (кордон з РФ) / Горностаївка (кордон з Білоруссю) -Нежін-Київ-Жмеринка-Кучурган (кордон з Молдовою) / Одеса. Протяжність маршруту 1159 км.;

2) Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною) / Мостиська 2 (кордон з Польщею) - Львів - Жмеринка Фастів - Дніпропетровськ - Красноармійськ - Дебальцеве - Червона Могила (кордон з Росією) / Ясинувата-Квашино кордон з РФ). Протяжність маршруту 1792 км.;

3) Ізов / Ягодин (кордон з Польщею - Ковель-Здолбунов-Шепетовка-Козятин-Київ-Полтава-Харьков-Купянск-Тополи (кордон з РФ). Протяжність маршруту 1167 км.

Ці маршрути можуть стати частиною української ділянки магістралі «Лісабон-Шанхай». Однак, для цього необхідно вирішити наступні проблеми: забезпечення єдиного комерційно-правового режиму; комплексного рішення фінансово-економічних аспектів функціонування системи товароруку; використання систем електронного обміну даними, що забезпечують спостереження за пересуванням вантажу, передачу інформації й зв'язок; єдності всіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті; кооперації всіх учасників транспортної-логістичної системи; комплексного розвитку транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

В формуванні міжнародної магістралі слід враховувати такий невід'ємний елемент транспортної інфраструктури та важіль залучення транзитного вантажу як міжнародні транспортні переходи. Важливо відзначити, що сучасні українські транспортні переходи обумовлюють простої вантажів, причинами чого є:

1 Відсутність належної інфраструктури пунктів пропуску, невідповідний рівень оснащення.

2. Використання неефективних методів організації роботи пунктів прикордонного контролю.

3. Низький рівень використання інформаційно-комунікаційних технологій.

4. Низький рівень кадрового потенціалу.

Таким чином, для забезпечення належного рівня розвитку міжнародних транспортних переходів та їх включення до інфраструктури магістралі «Лісабон-Шанхай» необхідно:

1. Забезпечити комплексну модернізацію існуючих транспортних переходів і подальший розвиток інфраструктури пунктів прикордонного контролю, яка повинна відповідати системі контролю за вимогами європейських стандартів, за рахунок введення автоматизованої системи огляду поїздів і вагонів, оснащення їх сучасними

технічними засобами, спорудження нових контрольно-пропускних пунктів, посилення підходів до прикордонних переходів.

2. Сприяти в найкоротші терміни впровадження спільного митного контролю за принципом «єдиного вікна» і «єдиної зупинки», посиленню співпраці з пунктами прикордонного контролю сусідніх держав. Необхідно забезпечити впровадження єдиних з ними процедур перевірки і стандартів документообігу, а в подальшому і перехід до принципу «відмова від митного огляду взагалі» за умови наявності акта огляду та митного огляду відправлення, цілісності пломб, кузовів, контейнерів.

3. Забезпечити впровадження сучасних інформаційних технологій та супутникових навігаційних систем, використання ресурсів єдиної електронної бази даних.

4. Здійснювати систематичне проведення навчання фахівців контрольною органами шляхом організації тренінгів, курсів підвищення кваліфікації. Сприяти підвищенню рівня заробітної плати та визначення меж відповідальності кожного працюючого за результати його роботи. Забезпечити впровадження сучасних методів мотивації та розробка стратегії управління людськими ресурсами.

5. Розробити комплексну стратегію розвитку міжнародних транспортних переходів.

Підсумовуючи, слід зазначити, що будівництво магістралі «Лісабон-Шанхай» з включенням до неї ефективної транспортної інфраструктури сприятиме інтеграції національної транспортної та транспортно-логістичної систем до міжнародної, в тому числі, європейської, покращенню транспортного забезпечення, створенню додаткових робочих місць, підвищенню інвестиційної привабливості, відтворенню потенціалу промислових підприємств. Крім того, вона сприятиме зростанню обсягу транзиту в 5,4 р до 457,4 млн т вантажу, державного бюджету на 3 млрд. дол..

Що стосується розвитку промислового сектору економіки, то будівництво магістралі дозволить відкрити доступ національним підприємства до високотехнологічного обладнання Китаю, що сприятиме їх модернізації та переходу на новий технологічний рівень та обумовлять формування конкурентоспроможних національних інтеграційних структур, таких як промислові транспортно-логістичні кластери, що забезпечать інноваційний розвиток транспортного комплексу України.

Новітні технології виробництва, висока якість продукту, низька ціна і доступ до високошвидкісної магістралі, яка істотно скоротить час подачі продукту на ринок, транспортні витрати, дозволить забезпечити конкурентоспроможність вітчизняних

промислових підприємств на міжнародному ринку, змінити структуру промислового експорту. Підйом промисловості позитивно вплине на економічний стан України, сприятиме створенню додаткових робочих місць на промислових підприємствах, що дозволить скоротити рівень безробіття, поліпшити рівень життя населення, соціальної захищеності.

УДК 164:656

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА РІВНЯ 5PL

Божок А.Р., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

На сучасному етапі функціонування економіки логістика є однією зі сфер діяльності, що найшвидше розвивається. Істотні зміни способів і форм взаємодії суб'єктів логістики обумовлені розвитком інформаційних технологій, що вплинуло на поширення мережових форм організації бізнесу, віртуалізацію логістичних процесів, запровадження електронного документообігу та ін. Під впливом інноваційних перетворень інформаційної інфраструктури логістики формуються нові логістичні концепції – "Party Logistics" (PL). На сьогодні виділяють такі рівні логістичного сервісу: 1PL-, 2PL-, 3PL-, 4PL- і навіть 5PL-логістику.

1PL – логістичний інсорсинг – логістика планується і здійснюється на транспорті вантажовласника з власним персоналом водіїв (повністю автономна логістика).

2PL – частковий логістичний аутсорсинг – «логістика другої сторони». Підприємство виконує частину логістичних функцій – займається плануванням, складуванням, формує логістичні ланцюги, але залучає транспорт сторонніх організацій. В даному випадку транспортна компанія, зосереджена на обмеженому наборі функцій і регіоні перевезень, а також використовує власний транспортний парк.

3PL – рівень аутсорсингу, коли вантажовласник не займається зовнішньою логістикою. 3PL-провайдер надає широкий спектр послуг, який поєднує декілька логістичних функцій. На цьому рівні провайдер – це підрядчик із доставки вантажів, який не бере участь у плануванні всього логістичного ланцюга підприємства.

4PL – інтегрований логістичний аутсорсинг – компанія-виробник залучає логістичного аутсорсера для виконання функцій комплексної транспортної логістики та передає йому завдання з проектування і планування ланцюгів постачання, управління логістичними бізнес-процесами.

Інтеграція технологій логістичного провайдера у діяльність клієнта, а також формування загального інформаційного простору здатні скоротити операційні витрати підприємства на 15%, а матеріальні ресурси – на 30%.

5PL – «віртуальна» логістика – логістичний аутсорсер, який надає весь комплекс послуг за рахунок використання глобального інформаційно-технологічного простору. Це так званий «віртуальний» логістичний партнер, який містить всю інформацію про логістичні можливості учасників ринку і високотехнологічний ІТ-продукт, що дозволяє будувати найбільш оптимальні логістичні ланцюги. Основні її функції полягають в управлінні ланцюгами постачань у залежності від ситуації; генеруванні системою нових документів за подіями на основі відповідних даних в системі; моніторингу та прогнозу подій ланцюга постачань; наданні оптимального варіанту ланцюга постачань за певним критерієм; заявці на логістичні послуги.

В Україні найбільш розповсюдженими є 2PL-провайдери, які надають традиційні послуги з транспортування і управління складськими приміщеннями. 4PL і 5PL провайдери поки що не функціонують, хоча окремі компанії декларують рівень 4PL.

При цьому важливо зазначити, що на даний момент в світі найвищим рівнем логістичного оператора вважається рівень 4PL, але у деяких країнах формується модель функціонування оператора типу 5PL.

Отже, майбутнє логістичного сервісу вбачається за розвитком ІТ-технологій. Мається на увазі не просто технологічне удосконалення існуючих функцій, а створення на базі ІТ-рішень принципово нового виду сервісу – автоматизація підбору маршруту (з варіантами за різними параметрами), трекінг (on-line відстеження), клієнтські блоки (для інтегрованих замовників) та ін. В даному випадку основні функції ІТ змінюватимуться від звичайного забезпечення роботи єдиного інформаційного простору компанії до розвитку її сервісного рівня, що і стане генеральною функцією ІТ-секторів логістичних компаній 4 і 5-го рівнів.

До процесу формування нової моделі функціонування логістичних операторів у національній економіці мають долучитися не тільки держава, бізнес, але і обов'язково наука та освіта. Ключовою має стати інтелектуальна система управління ланцюгами постачань в єдиному інформаційному просторі. Вона об'єднуватиме вантажовідправників та вантажоодержувачів, перевізників та експедиторів, представників контролюючих організацій та відомств, логістичних операторів, виробничих та торговельних компаній у єдину систему інформаційного обміну за принципом «єдиного

вікна». На початковому етапі першочергову увагу необхідно приділити навчанню працівників транспортних, транспортно-експедиторських, виробничих і торговельних підприємств за міжнародним досвідом і стандартами. Оскільки саме від професійних компетенцій фахівців різних видів економічної діяльності, пов'язаних з ланцюгами постачань, залежатиме успіх впровадження нової бізнес-моделі логістичного аутсорсингу.

УДК 711.4.7;656.2

КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

*Гук В.И., д.т.н. профессор,
Гук В.И., магистр (ХНУБА)*

При проектировании автомагистралей в составе транспортных коридоров необходимо все пересечения предусматривать в разных уровнях, что обеспечит непрерывность движения транспортным потокам с высокой скоростью, но при соответствующей безопасности. На основе анализа архитектурно-планировочных особенностей различных типов пересечений в разных уровнях, их достоинств и недостатков предложена усовершенствованная классификация.

Клеверный тип пересечений:

1. **Высший класс** – дополнительных 4 путепровода для перестроения на съездах и въездах. Два уровня.

Под класс – неполный клеверный тип с двумя съездами

2. **Первый класс** – улучшенный клеверный тип с дополнительными полосами для перестроения съезжающих и въезжающих на развязку автомобилей.

Под класс – неполный клеверный тип с двумя съездами. Примыкание типа «Труба».

3. **Второй класс** – обычный клеверный тип при малых размерах транспортных потоков

Под класс – неполный клеверный тип с заменой лепестков на кольца на второстепенном направлении

4. **Третий класс** – сплюснутый клеверный тип системы АКХ

Кольцевой тип пересечений:

1. **Высший класс** – пересечение типа «Турбина» с 9 путепроводами. Три уровня

Под класс – неполный тип турбины. Тип «Винт мельницы».

2. **Первый класс** – пересечение

кольцевого типа в трёх уровнях с 5-ю путепроводами Радиус кольца 60-80 метров.

Под класс – движение по кольцу среднего радиуса до 30 метров по трем полосам регулируется светофорной сигнализацией. Примыкание грушевидного типа

3.Второй класс – пересечение кольцевого типа в двух уровнях с 3-мя путепроводом по главному направлению.

Под класс – при движении по кольцу применяется светофорное регулирование.

4.Третий класс – пересечение кольцевого типа в двух уровнях с двумя путепроводами над кольцами второстепенной дороги.

Под класс - кольцо среднего диаметра до 35 метров с двумя полосами движения.

Пересечение по типу сжатого кольца (петлеобразное):

1.Высший класс – сжатый тип турбинной развязки с расстоянием между поворотами в 200 метров, в двух уровнях с 5-тью путепроводами.

Под класс – неполный тип сжатой турбины. Тип сжатой «Мельницы».

2.Первый класс – сжатое кольцо до 200 м. в 2-х уровнях и 5-тью путепроводами.

Под класс – примыкание типа вытянутое кольцо с 2-мя путепроводами.

3.Второй класс – сжатое кольцо до 200м с 2-мя путепроводами в 2-х уровнях.

Под класс – пресечение с одним путепроводом и двумя светоформыми объектами при пересечении на второстепенном направлении.

4.Третий класс – сжатое кольцо с одним путепроводом и длинной стороной до 100 метров.

Под класс – сжатое кольцо по второстепенному направлению. 2 путепровода.

Пересечение ромбовидного типа:

1.Высший класс – пересечение в 4-х уровнях типа «Мальтийский крест».

Под класс – пересечение всех направлений движения в 2-х уровнях с 8-ю путепроводами.

2.Первый класс - пересечение типа ромб в 3-х уровнях.

Под класс – примыкание типа «треугольник» в 3- уровнях.

3.Второй класс – пересечения типа ромб с отнесенными левыми поворотами внутри ромба.

Под класс – примыкание типа треугольник с отнесенными левыми поворотами, в 2-х уровнях.

4.Третий класс - линейный тип ромба в двух уровнях.

Под класс - пересечение типа глухой ромб в 2-х уровнях

Пересечения типа «Крест»:

1. Высший класс – крестообразное пересечение с 5-тью путепроводами и с изменённой стороной движения, в 2-х уровнях.

Под класс – крестообразное пересечение с изменением сторон движения с одним путепроводом в 2-х уровнях и светофорами.

2. Первый класс - крестообразное пересечение с изменением сторон движения с 3-мя путепроводами в 2-х уровнях.

Под класс - примыкание крестообразного типа с одним путепроводом

3.Второй класс – пересечения типа «крест» с изменением сторонности

с одним путепроводом и 2-мя светофорными объектами в местах смены полос движения

Под класс – пересечение в двух уровнях с одним путепроводом и двумя светофорами для организации левых поворотов на второстепенной дороге.

4.Третий класс – пересечение в двух уровнях с одним путепроводом и одним светофорным объектом для двух левых поворотов.

Под класс – пересечение в двух уровнях с одним путепроводом и двумя кольцами на второстепенном направлении.

Приведенные выше классы пересечений в разных уровнях различных типов рекомендуется использовать при проектировании на стадиях генеральных планов и проектов детальной планировки транспортных коридоров.

УДК 656.2

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ

*Гук В.И., д.т.н., профессор (ХНУСА),
Запорожцева Е.В., асистент (ХНАДУ)*

Ширина проезжей части, а, следовательно, и стоимость международных транспортных коридоров, определится количеством полос движения на основе прогнозируемых объёмов движения транспортных потоков и пропускной способностью одной полосы. Поэтому, при определении пропускной способности полосы движения и решения задач безопасного движения транспортных потоков при проектировании многополосных автомагистралей в составе транспортных коридоров необходимо учитывать, следуя принципы:

1. Принцип единства транспортного потока как целого, где движение последовательных автомобилей очень близко повторяет движение лидирующего автомобиля, т.е. новая парадигма «первичной является

целосность потока, а вторичным – положение и скорость автомобиля в потоке».

2. Принцип непрерывного потока динамических габаритов автомобилей на уровне пропускной способности полосы.

3. Принцип распределения интервалов между автомобилями при прохождении их через пересечение мимо наблюдателя на уровне пропускной способности полосы.

4. Принцип оптимальной плотности размещения автомобилей по полосе движения на уровне пропускной способности.

5. Принцип максимальной плотности транспортного потока при заторе.

6. Принцип влияния скорости на интенсивность.

7. Принцип скорости свободного движения, когда отсутствует влияние на движение автомобиля других автомобилей.

8. Принцип оптимальной скорости транспортного потока на уровне пропускной способности полосы движения.

9. Принцип взаимосвязи максимальных параметров транспортного потока на уровне пропускной способности.

10. Принцип влияния изменения скорости на смену интенсивности потока.

11. Принцип изменения пропускной способности полос движения (коэффициент полосности).

12. Принцип распределения интенсивности транспортного потока по полосе движения в ее пространстве, т.е. принцип удельной интенсивности.

Как определено выше, пропускную способность полосы движения необходимо определять на основе приведенных принципов не в пересечении, а в пространстве автомагистрали с учетом распределения интенсивности по длине полосы L , где скорость потока V находится под воздействием изменения интенсивности $dN(t)/dt$. Указана зависимость изучалась в трудах [3-4] как

$$V(t) = C \cdot dN(t)/dt, \quad (1)$$

где коэффициент C имеет размерность км.год/авт и определяет пространственную взаимосвязь между автомобилями в транспортном потоке $C = L/N$. Она определена как характеристика, которая описывает напряженность в движении потока из-за уменьшения дистанции между автомобилями. В то же время обратная характеристика напряженности потока указывает на часть интенсивности потока N , что размещается на участке полосы L . Это удельная интенсивность U , т.е. $U = N/L$ и имеет размерность авт/год.км

$$U = C^{-1}. \quad (2)$$

Уравнение (1), с учетом (2), позволяет описать зависимость интенсивности $N(t)$ от скорости в явном виде для времени, когда имеет

место приращение или уменьшение интенсивности $dN(t)/dt$.

Скорость $V(t)$ всегда есть непрерывная функция времени $V(t) = dL(t)/dt$

Учитывая уравнение (1) и то, что аппроксимируемая кривая проходит через начало координат, получим уравнения для вариации относительно точки $N(t)$

$$L(t) = N(t)/U \quad \text{или} \quad dL(t) = dN(t)/U. \quad (3)$$

Таким образом, закон увеличения удельной интенсивности транспортного потока будет выражаться одной из следующих формул

$$N = UL; \quad N = U - V(t)dt; \quad L = N/U; \quad V = 1/U \int dN/dt. \quad (4)$$

Тогда удельная интенсивность будет определяться как $U = N/L$

Длину участка полосы движения целесообразно определять как элементарную на один километр с учетом распределения максимальной плотности потока.

Плотность транспортного потока есть мгновенной переменной потока, которая характеризует размещение автомобилей на участке полос автомагистрали и есть сопротивление скорости. Технико-экономическое значение плотности, как $Q(t, L)$, указывает одновременно на уровень загрузки автомагистрали, на степени использования их пропускной способности и возможность движения автомобилей, т.е. на проезжаемость по автомагистрали.

УДК 658.7:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На фазі транспортної логістики (магістрального транспорту) її функції полягають в управлінні матеріальними потоками від виробника до споживача за графіком. Для того щоб реалізувати фундаментальний принцип логістики доставки вантажів «точно в термін», домогтися високої ефективності системи, має бути розроблений і здійснений єдиний технологічний процес усієї виробничо-транспортної системи на основі інтеграції виробництва, транспорту і споживання. Однак це не той єдиний технологічний процес, що закінчується на під'їзних шляхах і станціях, або в транспортних вузлах, а це комплексна технологія, у рамках якої, керуючись системним підходом, здійснюється чітка взаємодія всіх елементів логістичної системи.

Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але й тим, що без

транспортуювання неможливе саме існування матеріального потоку.

Орієнтована на споживача система логістики - це динамічна система оперативного планування транспорту і виробництва. Оперативний цикл планування зазвичай приймається рівним одному або двом тижням. Протягом циклу перевіряється декілька завдань щодо задоволення попиту. До основних показників завдання відносять:

- географію перевезень вантажу;
- вид транспорту (загального користування або експедиторської організації);
- термін перевезення з точністю до декількох годин;
- ранні і пізні терміни передачі вантажу на транспорт;
- можливі пріоритети;
- умови навантаження і тип транспортних засобів.

Логістична система залізничного транспорту повинна охоплювати всі сфери виробництва і споживання, так як сприяє скороченню виробничих запасів сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів. З урахуванням інтересів усіх учасників процесу переміщення матеріальних потоків і власників вантажних необхідно комплексно вирішити завдання впровадження логістичних технологій у перевізний процес на базі системи логістичних центрів Укрзалізниці.

Система повинна мати структуру, яка буде складатися з трьох рівнів. На верхньому рівні передбачено формування логістичного центру УЗ (ЛЦ УЗ). На середньому рівні пропонується створення шести регіональних логістичних центрів (РЛЦ) на кожній залізниці. На найнижчому рівні передбачено створення місцевих логістичних центрів, які будуть підпорядковуватись відповідним РЛЦ. Для кожного рівня запропонований перелік завдань, які відображають специфіку діяльності кожного логістичного центру.

Одним з важливих факторів покращення роботи залізниць у рамках системи ЛЦ і всього транспортного комплексу України є удосконалення взаємодії залізничного з іншими видами транспорту, у першу чергу морським, річковим та автомобільним. Через недоліки організації транспортної ланки «вантаж-відправник - експедитор - порт - трейдер» усі збитки припадають на залізницю. Наслідком цього є значне накопичення перетворених у склади на колесах «покинутих» поїздів у напрямку портів. Тому в умовах росту обсягів перевезень по транспортних коридорах України в експортно-імпортному сполученні особливу актуальність має завдання з удосконалення спільної роботи портів і залізничних вузлів.

Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України і міжнародних транспортних коридорів, які проходять через її територію, в значній мірі залежить від чіткості взаємодії залізничного та морського транспорту на основі сучасних логістичних та інформаційних технологій.

Формування ринкових відносин у процесі реформування залізничного транспорту визначає як найважливіший напрямок удосконалення діяльності підприємств і компаній галузі підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг, у тому числі за рахунок використання логістичних технологій.

Вагомість логістичного сервісу при наданні транспортних послуг підприємств і компаній галузі безперервно росте. Цьому сприяє безліч факторів, головним чином з яких є орієнтація діяльності залізничних організацій на кінцевого споживача. Вимоги ринку не обмежуються тільки попитом на транспортні перевезення. Споживачі диктують умови, визначаючи склад і рівень якості, послуг, які їм надаються. Таким чином, обслуговування споживачів стає ключовим фактором, який формує потреби самої логістики на підприємствах.

УДК 658.76:656.2

ЛОГИСТИКА КАК МЕТОДОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ СТРАН

Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В условиях настоящего экономического кризиса и структурных изменениях во внешней торговле, вызванных конфликтом между Россией и Украиной, экономика страны и железнодорожный транспорт в частности оказались в тяжелых условиях.

Произошло резкое сокращение перевозок грузов и пассажиров, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Это привело к критическому финансово-экономическому состоянию железнодорожного транспорта, учитывая большую долю постоянных эксплуатационных расходов на содержание инфраструктуры и подвижного состава. Больше всего сокращение объемов перевозок коснулось наиболее прибыльной части грузовых перевозок – транзита.

Чтобы сохранять необходимые объемы грузов на фоне мировых экономических кризисов необходимо постоянно развивать новые маршруты для обеспечения транзита, используя принципы

логистики и построения логистических цепочек в качестве базового методологического подхода в организации работы транспортной системы страны.

Консолидация транспортной отрасли вокруг железнодорожной компании – не новое явление на транспортном рынке: в Германии железнодорожная компания DB Schenker имеет дочерние структуры в секторе автомобильных перевозок, воздушного, морского транспорта и контактной логистики. Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном транспортном рынке. При этом ведущая роль в новой транспортно-логистической концепции отводится железной дороге.

В такой организации транспортной компании логистика выступает как способ сокращения огромных затрат, которые приходится нести по причине того, что логистическая цепь является необходимым или даже самым главным звеном и неотъемлемой частью бизнеса транспортной компании. Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только сокращать не только затраты, но и дает возможность получения серьёзных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка.

В этих условиях понятие «формирование эффективной транспортно-логистической системы» включает в себя:

- выбор одного или нескольких видов транспорта в системе доставки пассажиров;
- обоснование оптимальных режимов взаимодействия видов транспорта в начально-конечных и стыковых пунктах;
- рационального соотношения между провозными платежами и временем перевозки;
- а также других экономических, технологических и нормативно-правовых параметров, направленных на снижение транспортно-логистических затрат на перевозку грузов и пассажиров.

Основная идея подобной концепции – трансформация транспортной системы в транспортно-логистическую – особенно актуальна в период экономического кризиса и резкого падения объемов перевозок всеми видами транспорта для Украины как транзитной страны. В итоге можно сделать вывод, что сфера применения логистики постоянно развивается и от объекта и масштабов применения логистики как методологии зависит не только величина эффекта, а трансформация функций и роли железнодорожного транспорта для развития национальной транспортной системы в целом.

УДК 656.062

КЛАССИФИКАЦИЯ УРОВНЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ С ПОЗИЦИЙ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА

*Еловой И.А., д.э.н., профессор,
Лебедева И.А., магистр (БелГУТ)*

Современная ситуация на мировом рынке, развитие конкурентных рыночных отношений определяют возрастание роли транспортно-логистических услуг в странах с высоким транзитным потенциалом. Сегодня широкое распространение получает аутсорсинг логистических услуг, появляется большое количество организаций, позиционирующих себя в качестве операторов логистических услуг, готовых предложить их оказание на базе такой концепции, как, например, «PartyLogistics» (Стороны логистики), в рамках которой традиционно выделяют 1 PL-логистику – 5PL-логистику.

Существующая классификация позволяет выделить ряд проблемных вопросов:

1) значительное расхождение во мнениях специалистов по вопросам включения тех или иных логистических услуг (операций и функций) в определенную «сторону логистики»;

2) в указанной классификации не применяется системный подход к управлению логистическими потоками, невозможно оценить влияние принятых на определенной стадии решений на функционирование логистической системы в целом;

3) невозможно учесть и увязать интересы всех участников логистического процесса;

4) современный уровень развития информационных технологий предполагает их использование во всех «сторонах логистики», что позволяет даже на уровне 1PL управлять как собственными цепями поставок, так и интегрировать их в более сложные цепи.

Указанные положения позволяют предложить отличную от существующих классификацию уровней логистического обслуживания, базирующуюся на системном подходе в логистике. Перемещение логистических потоков (являющихся объектом логистики) осуществляется по логистическим цепям движения ресурсов посредством использования инфраструктуры логистических систем, основные параметры которых задаются рынком (спросом) для каждой стадии (звена сложной логистической системы) и из-за изменения рыночной ситуации логистической системы находятся в постоянной трансформации.

Логистические цепи движения ресурсов являются звеньями сложных логистических

производственно-транспортных систем. Звеньями логистических цепей являются логистические схемы доставки, посредством которых потоки конечной готовой продукции доставляются потребителю [1].

Исходя из вышеизложенного:

1) любое предприятие является с одной стороны звеном сложной логистической системы, а другой стороны – самостоятельной логистической системой и может самостоятельно реализовывать управление собственными логистическими потоками – «нулевой» уровень стороннего логистического обслуживания (LLS – Level of Logistic Service);

2) логистический оператор оказывает услуги по управлению и организации движения логистических потоков в рамках проектирования и реализации логистических схем доставки материальных ресурсов. Он выполняет весь комплекс логистических операций с момента накопления отправки у отправителя и до момента ее потребления у получателя (хранение, транспортировка, расчет логистических издержек, и т.д.) – «первый» уровень стороннего логистического обслуживания (1LLS);

3) логистический оператор осуществляет управление движением логистических потоков по цепям движения ресурсов, т.е. организует перемещение потока от момента его зарождения (добыча исходного сырья) до момента потребления конечным потребителем готовой продукции («сквозь» систему). При этом для каждой стадии выбираются звенья, разрабатываются схемы доставки между звеньями, реализуются функции, закупочной, производственной, распределительной, транспортной и информационной логистики – «второй» уровень логистического обслуживания (2LLS);

4) логистический оператор осуществляет управление логистическими цепями движения ресурсов, синхронизацией их в пространстве и времени. Реализуются все вышеперечисленные функции в рамках нескольких взаимосвязанных на определенной стадии цепей движения ресурсов – «третий» уровень стороннего логистического обслуживания (3LLS);

5) логистический оператор участвует в формировании сложных логистических систем и в управлении движением логистических потоков в рамках указанных систем с учетом постоянно изменяющейся ситуации на рынке. Реализует все вышеперечисленные функции основываясь на цели функционирования системы – «четвертый» уровень стороннего логистического обслуживания (4LLS).

Приведенная классификация позволяет учесть системный подход к оказанию логистических услуг, определить конкретные логистические операции и функции, выполняемые

при определенном уровне стороннего логистического обслуживания.

Литература

1. Еловой, И.А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: теория, методология, организация / И.А. Еловой, И.А. Лебедева: под науч. ред. В.Ф. Медведева; Бел. гос. университет транспорта. – Минск: Право и экономика, 2011. – 461. – (Серия «Мировая экономика»).

УДК 656.2

ПОРЯДОК РАЗРАБОТКИ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ В УСЛОВИЯХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМ НЕДИСКРИМИНИРОВАННОГО ДОСТУПА К УСЛУГАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ерофеев А.А., к.э.н., доцент (БулГУТ)

С целью либерализации рынка транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе 29 мая 2014 года были утверждены Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза и Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза. Данные правила являются основой формирования общего рынка транспортных услуг и регулируют взаимоотношения перевозчиков и операторов инфраструктуры. Детализировать отдельные положения Правил призваны локальные нормативные правовые акты. Одним из таких документов является Порядок разработки, согласования, утверждения и корректировки нормативного графика движения поездов, который был разработан учеными БелГУТа по заказу Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

В соответствии с данным Порядком организация движения поездов в пределах инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие оператором инфраструктуры.

Нормативный график движения поездов формируется оператором инфраструктуры с учетом: обеспечения безопасности движения поездов; наиболее эффективного использования пропускной и провозной способности участков инфраструктуры и перерабатывающей

способности железнодорожных станций; возможности проведения работ по содержанию и ремонту участков инфраструктуры.

Исходные данные для разработки ГДП состоят из результатов анализа выполнения оператором инфраструктуры и перевозчиками действующего графика движения поездов; технико-эксплуатационных характеристик объектов инфраструктуры оператора; информации, содержащейся в заявках перевозчика на доступ к услугам инфраструктуры.

Для разработки графика движения поездов оператор инфраструктуры должен установить технические характеристики объектов инфраструктуры и привести их в технической спецификации.

При разработке графика движения поездов размеры движения поездов различных категорий принимаются на основании заявок перевозчиков, и систематизируются в виде заданий и нормативов на разработку графика движения поездов, формируемых подразделениями оператора инфраструктуры.

Перевозчик подает оператору инфраструктуры заявку по форме, установленной Правилами. При подаче заявок перевозчик может указывать различные плановые размеры движения по разным периодам года. В таких случаях на отдельных участках могут возникать сезонные неравномерности, которые должны учитываться при разработке нормативного графика движения поездов путем построения его различных вариантов. В случае несоответствия заявки установленным требованиям, оператор инфраструктуры в письменной форме уведомляет перевозчика об отказе в принятии заявки к рассмотрению с указанием причин отказа. В период рассмотрения заявок оператор инфраструктуры имеет право при необходимости запросить у перевозчика дополнительные сведения (данные), необходимые для формирования нормативного графика движения поездов. На основании полученных заявок оператор инфраструктуры формирует сводную заявку перевозчиков и представляет ее в виде заданий и нормативов на разработку графика движения поездов.

При наличии заявок на предоставление доступа к услугам инфраструктуры от нескольких перевозчиков, одновременное удовлетворение которых ограничено пропускной способностью инфраструктуры, либо когда на определенные моменты или периоды времени в графике имеются проекты ниток от нескольких перевозчиков, рассмотрение и согласование таких заявок осуществляется оператором инфраструктуры с учетом приоритета: национальный перевозчик; перевозчики, имеющие долгосрочные договора на предоставление доступа к услугам

инфраструктуры; остальные перевозчики.

На основании разработанного и утвержденного нормативного графика движения поездов между оператором инфраструктуры и перевозчиками заключаются договора на оказание услуг инфраструктуры.

Использование положений разработанного Порядка позволит с одной стороны обеспечить недискриминированный доступ различным перевозчикам на железнодорожный рынок, а с другой – обеспечить эффективное использование инфраструктуры оператора с безусловным выполнением всех требований, предъявляемых к безопасности движения поездов.

УДК 656.611.2

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСФОРМАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Задерей А. Е., ассистент, аспирант (ОНМА)

Формирование параметров морской транспортной индустрии мира сопровождается системой трансформационных процессов, отражающих противоречие между устойчивостью развития и тенденциями к изменениям. Экономический рост и повышение роли страны в международном разделении труда предполагает активизацию предпринимательской деятельности по критериям адекватности качества продукции и услуг. Морская транспортная система страны в определяющей мере формирует экономическую безопасность участия в международном разделении труда и предопределяет активность состояния платежного баланса страны. При этом внешняя среда функционирования национального морского транспортного комплекса постоянно изменяется, что требует специального научного осмысления и обоснования новых практических подходов к решению новых задач.

Поэтому важна периодичность исследования закономерностей проявления системы новых факторов развития национального транспортного комплекса в условиях концентрации внимания на геостратегических особенностях развития страны.

Транспорт является всеобщим и необходимым условием хозяйственных связей субъектов национальной и мировой экономики - важнейшей задачей его развития становится устойчивость функциональной деятельности в расчетном периоде, что требует концентрации внимания на принципах эффективного взаимодействия транспортных предприятий на основе интеграционных подходов к разделению

сфер операторської діяльності. Слід розрізняти область, в якій визначається значення для вибору ефективних рішень відноситься до рівня тарифних ставок, формуються сектори світового ринку транспортних послуг, де тариф встановлюється відповідно до закону пропити і пропозиції. Другою областю ціноутворення є монополістичне положення провідних лінійних судноплавних компаній, працюючих поза прояву антитрестового законодавства.

Одною з закономірностей ефективного розвитку національного сектора глобального ринку морської торгівлі є стандартизація суднобудівних і ремонтних процесів, наряду з досягненням безпеки мореплавання. К сожалению, ці аспекти недостатньо освітлені в науково-методичному плані, що в свою чергу негативно впливає на темпи і характер розвитку флоту нових морських держав і, зокрема, України. Тому необхідно зосередити увагу на критеріях і методах прийняття економічних рішень в структурі раціональної морської транспортної політики, орієнтованої на комплексну структурування на економічний ріст і диференціацію умов розвитку.

Відсутність довгострокової стратегії функціональної діяльності як морського транспортного комплексу країни в цілому, так і окремих підприємств призводить до «неожиданих» негативних результатів. Основні порти України в період 1995 – 2005 років мали своє благополуччя на експортних потоках металу, пропити на якому в світових ринках була стабільна. Конкуренційна позиція базувалася на відносній його дешевизні. С виходом на світовий ринок китайської металургічної продукції, сектор українського металу суттєво трансформувалася, що призвело до зниження завантаження портів терміналів, виникли проблеми з ефективністю використання виробничого потенціалу. В той же час не проводилася системна модернізація, розвиток концентрувалося в основному в підприємствських підсистемах таких, як ТИС.

Відсутність конкурентоспроможного транспортного флоту передвело пріоритети портів діяльності на застарілому потенціалі, підприємства не проводили аналізу тенденцій і не вели програму стабільного розвитку, була порушена принцип контролю життєвого циклу ринку і проекту розвитку. Відсутність чітких прогнозів перспективного розвитку потоків, на основі яких можливо збалансоване рішення проблеми спеціалізації портів, призводить до хаотичного нарощування і

перерозподілу пропускних спроможностей. Україна фактично, незважаючи на вступлення в ВТО, не визначила стратегічні напрями спеціалізації в міжнародному розділенні праці, що не дозволяє встановити вантажну базу нарощування потенціалу конкурентних терміналів.

В період тривалого часу українські порти позиціонували в стивідорному ринку на основі нерациональної стратегії по принципу мінімальної доступності інвестиційного забезпечення. І тільки в двадцять першому столітті починається наближення портів країни до ідеології портів третього покоління.

Для виходу морського транспорту України на рівень нормальної підприємницької ефективності і транспортної безпеки участі резидентів в міжнародному розділенні праці необхідно частково національної вантажної бази закріпити за національними перевізниками і стимулювати доступність до транзитного потенціалу.

УДК 338.47:629.41

ВІДПОВІДНІСТЬ СТАНУ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ВИМОГАМ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор,
Ткаченко В.В. старший викладач (УкрДУЗТ)*

Територією України проходять 4 міжнародні транспортні коридори, три з яких обслуговують залізниці:

- №3 – Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ (Країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна). Протяжність – 1640 км, в тому числі по Україні:

а) залізнична – 694 км;

б) автодорожня – 611,7 км;

- №5 – Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність – 1595 км, у тому числі по Україні:

а) залізнична – 266 км;

б) автодорожня – 338,7 км, у тому числі відгалуження 47,2 км;

- №9 – Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями) (Країни-учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). Протяжність основного ходу – 3400 км, у тому числі по Україні:

- а) залізнична – 1496 км;
- б) автодорожня – 996,1 км (у тому числі відгалуження – 152,4 та 242,4 км).

Тобто протяжність міжнародних транспортних коридорів залізницями України складає 2456 км.

Однією з основних вимог міжнародних транспортних коридорів є забезпечення безперервного процесу перевезень з заданими техніко-експлуатаційними параметрами (технічна та ділянкова швидкість, маса вантажного поїзду, кількість вантажних вагонів у складі поїзду і т. і.), високою економічною ефективністю та екологічною безпекою. Для забезпечення цих вимог ключове значення має технічний стан і оснащення локомотивного господарства.

Локомотивне господарство є провідним господарством залізничного транспорту, до складу якого входять технічні засоби, споруди і структурні підрозділи залізниць, які забезпечують перевезення справними локомотивами. Серед усіх складових локомотивного господарства саме локомотиви на теперішній час є больовою точкою «Укрзалізниці».

Нині на залізницях України експлуатуються магістральні вантажні, пасажирські та маневрові тепловози; магістральні вантажні та пасажирські електровози. Переважну частину парку складають локомотиви, спроектовані і виготовлені у 50-60 роках минулого століття. Більшість локомотивів, які експлуатуються, вимагають на 40-60% більше витрат на технічне обслуговування і ремонти, мають низьку економічність у порівнянні із сучасними зразками. Крім того, більшість з них через свою граничну конструктивну швидкість не може забезпечити рух вантажних і пасажирських поїздів зі швидкостями до 100 й 140 км/год відповідно. За оцінками фахівців, на сьогодні технічний стан тягового рухомого парку Укрзалізниці близький до критичної відмітки. Зокрема, зношення парку електровозів складає 90% за середнього віку 36 років. А парку магістральних і маневрових тепловозів ще більше – 99% і 96%, відповідно. Середній вік магістральних тепловозів складає 24 роки, маневрових – 29 років.

Для заміни частини парку тягового рухомого складу, який відпрацював нормативний термін служби, Укрзалізниця розробила Комплексну програму оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки. Зокрема, протягом 2008-2010 рр. необхідно було купити 146 електровозів і 26 тепловозів. Проте, за цей період купили всього 45 електровозів і 4 тепловози. Серед них – жодного сучасного від європейських виробників. Упродовж 2011-2015 років потребуватимуть вилучення з інвентарного парку через зношеність 195 електровозів і 340

тепловозів. В цей період, за даними Головного управління локомотивного господарства, необхідно буде придбати 250 електровозів та 25 тепловозів.

Таке становище ставить під загрозу саму ідею міжнародних транспортних коридорів. Тому для вирішення цієї проблеми слід в першу чергу визначитися з необхідним для забезпечення перевезень парком тягового рухомого складу його кількістю, якістю, можливими поставщиками та джерелами придбання. Так наприклад, у країнах СНД для оновлення локомотивного парку використовують як власні розробки, так і спільні проекти із залученням провідних світових і європейських компаній. Так за останній час російські локомотивобудівні підприємства створили сучасні зразки вантажних електровозів постійного і змінного струму – Е5К, 2ЕС5К, 3ЕС5К, 2ЕС4К, 2ЕС6, 2ЕС10, пасажирських електровозів постійного і змінного струму ЕП1, ЕП2К, двосистемних пасажирських електровозів ЕП10, ЕП20, пасажирських тепловозів ТЕП70БС, вантажних тепловозів 2ТЕ25К, 2ТЕ25А, 2ТЕ70, маневрових тепловозів ТЕМ18ДМ, ТЕМ ТМХ.

Таким чином організація міжнародних транспортних коридорів висуває перед локомотивним господарством залізниць України першочергову задачу оновлення тягового рухомого складу за рахунок придбання сучасної техніки.

УДК 658.76.656.2

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Калініченко Л.Л., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Значним проектом ХХІ століття є прокладання транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА). Початком цього проекту стала багатостороння Угода про міжнародний транспорт та розвиток коридору Європа-Кавказ-Азія від 8 вересня 1998 р. Президентами Азербайджану, України, Молдови, Узбекистану, Киргизстану, Грузії, Туреччини, Румунії та Болгарії підписано 4 додаткові технічні документи, зокрема з міжнародного торговельного судноплавства, міжнародного залізничного транспорту, міжнародного автомобільного транспорту. На рівні міністрів транспорту України, Грузії та Болгарії підписано Протокол переговорів щодо розбудови поромної переправи Іллічівськ-Варна-Поті.

Глобалізація економіки супроводжується небувалими раніше темпами росту торгівлі.

Світовий обсяг експорту за 50 років виріс в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, чим ВВП. Ефективне керування транспортними потоками будується на принципах транспортної логістики.

Транспортна логістика вирішує наступні основні завдання:

- створення транспортних систем, у тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у випадку змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим;
- вибір виду й типу транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки вантажів.

Виділяють шість основних факторів вибору виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку крапку території;
- вартість перевезення.

Сучасна транспортна логістика підкреслює високу ефективність комбінованих перевезень.

У країнах з розвинутою економікою комбіноване перевезення вважається ефективним видом перевезення, заснованим на сучасних досягненнях науки й техніки.

У Європейських країнах при середній дальності вантажних перевезень 450-500 кілометрів на частку автомобільного транспорту доводиться 62% обсягу перевезень, на частку залізничного транспорту – 31%, інші річковий і трубопровідний транспорт.

За останні кілька років автомобільні перевезення вантажів збільшилися майже вдвічі. Автодороги США і Європи вже не справляються з потоком автотранспорту, особливо вантажного. Це змушує уряди вводити різні обмеження (технічні, екологічні тощо) на автоперевізників.

На сьогоднішній день при комбінованих залізнично-автомобільних перевезеннях в основному використовуються контейнери. Наприклад, у Європі на їхню частку доводиться приблизно 80% обсягу всіх змішаних перевезень.

Крім контейнерних перевезень, які стають усе більше розповсюдженими, у США та Західній Європі здійснюються й контейлерні перевезення. Це вид перевезення, при якому вантажний автомобільний рухомий склад завантажується на спеціальний залізничний рухомий склад і переміщається по залізницях. Це

найбільш успішний приклад взаємодії двох видів транспорту під час перевезення вантажів.

Для вантажовласника контейлерні перевезення забезпечують високий рівень безпеки перевезення й схоронності вантажів, зниження строків доставки. Середня швидкість контейлерних поїздів, а вони рухаються по прискорених маршрутах, перевищує середню швидкість руху по завантажених автострадах майже на 50%.

Для автоперевізників контейлерні перевезення є ефективним субпідрядом з високим рівнем регулярності, що забезпечує доступ до великої транспортної мережі залізниць. При цьому, знижуються витрати автоперевізників, і як слідство, зменшується вартість доставки вантажу “від дверей до дверей”. У США й Західній Європі економічно доведено, що контейлерні перевезення є більш ефективними, чим автоперевезення, особливо на далекі відстані. Контейлерні перевезення, як один з видів комбінованих перевезень, сприяють охороні навколишнього середовища за рахунок зниження шкідливих викидів в атмосферу.

Інший важливий економічний аспект ефективності контейлерних перевезень на загальнодержавному рівні це розвантаження автомагістралей, по яких перевозиться основна маса вантажів великовантажними автомобілями.

У Франції контейлерні перевезення є одним зі складних елементів транспортної політики, що забезпечує кращий взаємозв'язок між різними видами транспорту. Ціль такої політики укладається також у скороченні „вузьких” місць на основних автомобільних магістралях, викликаних збільшенням інтенсивності руху, зниження числа дорожньо-транспортних випадків і шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище.

У Німеччині різноманітні асортименти транспортних послуг, що забезпечують прискорені доставки вантажів, надаються спеціалізованою фірмою комбінованих перевезень ‘KOMBIVERKEHR’.

Перспективи розвитку технології вантажних залізничних перевезень у США можна простежити шляхом аналізу інвестицій найбільших залізничних компаній країни.

У європейських промислово розвинених країнах контейлерні перевезення починають розвиватися з кінця 60-х років. Здійснюється контейлерні перевезення винятково через посередника між автотранспортним перевізником і залізничною компанією, якою є підприємницька організація.

Правова відповідальність і діапазон діяльності таких компаній різні. Однак для всіх характерно те, що їхня діяльність, як правило, складається з одержання послуг, наданих на

оптовій основі залізничним транспортом з метою їхнього подальшого надання на роздрібній основі своїм клієнтам.

Народногосподарську ефективність контейнерних перевезень слід оцінювати за екологічним і соціальним критерієм, а також економією коштів на утримання і ремонт автодоріг в результаті передачі вантажопотоків на залізницю і зменшення руху великовантажних автомобілів по вантажонапружених магістралях.

Для вантажовласників критеріями ефективності є зниження термінів доставки, вартості перевезення, підвищення схоронності вантажів і в цілому якості перевезення, що характеризується показниками регулярності, ритмічності, безпеки перевезень та комплексності транспортного обслуговування. До показників оцінки ефективності також можуть бути віднесені вартість вантажної маси в дорозі, вартість запасів продукції на складах, величина втрат вантажів при транспортуванні та інші.

Залізничний транспорт зацікавлений в першу чергу в підвищенні обсягів перевезень, зниження експлуатаційних витрат і збільшення прибутку. Причому, величина прибутку, одержуваної від контейнерних перевезень, повинна забезпечувати прийнятні для галузі строки окупності додаткових капітальних вкладень.

Для автоперевізника економічний ефект пропонується визначати у вигляді економії експлуатаційних витрат порівняно з прямим автомобільним перевезенням, а також капітальних вкладень в рухомий склад.

Розрахунки економічної ефективності дозволяють визначити економічний, екологічний та соціальний ефекти, засновані на розрахунках доходів, витрат, прибутку по контейнерним перевезенням, потрібних капітальних вкладень у їх розвиток, швидкості і збереження доставки вантажів, екологічний ефект, пов'язаний із запобіганням забруднення навколишнього середовища.

Економічний ефект визначається окремо для об'єктів залізничного транспорту, автоперевізників, відправників і одержувачів і в цілому для держави.

При виконанні контейнерних перевезень початково-кінцеві та вантажні операції можуть бути здійснені на контейнерних терміналах. Це дозволить суттєво зменшити потребу в капітальних вкладеннях на етапі розвинення цих перевезень. При збільшенні обсягів контейнерних перевезень необхідно розраховувати капітальні вкладення в будівництво спеціальних контейнерних вантажних майданчиків.

Однією з важливих умов ефективності контейнерних перевезень в сучасних умовах є

економічно обгрунтований рівень залізничного контейнерного тарифу. Величина тарифу повинна забезпечувати з одного боку беззбитковість цих перевезень для залізничного транспорту, а з іншого боку привабливість для автоперевізників. Дотримання цієї умови є особливо важливим при організації міжнародних перевезень, так як тарифи на ці перевезення формуються за ринковим законам попиту і пропозиції.

Народногосподарський ефект контейнерних перевезень включає в себе:

$$E_{нг} = E_{ек} + E_{соц} + E_{екол},$$

де - відповідно, $E_{ек}$ - економічний, $E_{соц}$ - соціальний та $E_{екол}$ - екологічний ефекти.

Розрахунки, виконані на прикладі контейнерних перевезень показали ефективність впровадження системи контейнерних перевезень на більшості маршрутах. В залежності від технологічного варіанту перевезення на залізничному транспорті термін окупності капітальних вкладень в рухомий склад та інфраструктуру контейнерних перевезень дорівнює 4,3 року (під час перевезення автопоїздів) і 5,7 років (при перевезенні напівприцепів).

Отже, використовуючи світовий досвід використання інтермодальних систем, Українська транспортна галузь може значно зміцнити свої позиції на внутрішньому національному ринку, ринку міжнародних перевезень, інтеграцію транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи. Народне господарство країни отримає значний економічний ефект і короткі терміни окупності додаткових капітальних вкладень в розвиток інфраструктури інтермодальних перевезень.

УДК 656:334.7

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИ ФОРМУВАННІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Копитко В.І., д.е.н., професор (ДНУЗТ)

Сучасні тенденції розвитку світових інтеграційних процесів вимагають відповідного розвитку транспортного комплексу, що забезпечуватиме переміщенні як вантажів так і пасажирів враховуючи потреби світової економіки. Тому транспортування сировинних ресурсів і вивіз готової продукції неможливо без високорозвинених транспортних комунікацій. Реалізація програми формування та розвитку

міжнародних транспортних коридорів (МТК) в Україні дозволить забезпечити приріст ВВП і їх розвиток буде також сприяти подальшому вдосконаленню зв'язків з використанням її транзитного потенціалу для повного і високоякісного задоволення потреб у транспортній продукції, сприяти більш активній інтеграції вітчизняних транспортних комунікацій у європейську та світову транспортну системи.

Для більш повного використання переваг географічного положення країни, забезпечення зростаючих обсягів зовнішньоторговельної діяльності, необхідне формування і планомірний розвиток МТК на території України, як важливих елементів створюваної міжнародної та європейської транспортної інфраструктури. У цих умовах однією з ключових ланок розвитку вітчизняної економіки стає вдосконалення транспортної системи України та реалізація її транзитного потенціалу. Особливу роль відіграє залізничний транспорт та його інфраструктура, оскільки МТК формуються як основа розвитку вантажного та пасажирського міжнародних сполучень. Це вимагає розробки та реалізації скоординованої системи заходів на всіх видах транспорту, обслуговуючих міжнародні перевезення, щодо забезпечення нормальних умов функціонування ринків транспортних послуг, зміцненню виробничо-технічної бази транспорту та об'єктів інфраструктури на основі активізації інвестиційної діяльності та проведення ефективної інноваційної політики, розробки законодавчої та нормативно-ї правової бази, що відповідає сучасним технологіям руху товарів на логістичних принципах.

На сьогоднішній день залізнична інфраструктура МТК не відповідає сучасним критеріям, оскільки міжнародний транспортний коридор - це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства. Для вирішення даної проблеми необхідно посилити регулюючу роль держави у формуванні міжнародних транспортних коридорів, що проходять по території України. Для досягнення узгодженості дій всіх державних, регіональних, транспортних та інших структур, що беруть участь у формуванні коридорів і зацікавлених у їх ефективному функціонуванні, необхідні єдині методичні розробки, що забезпечують максимальне врахування державних інтересів і належну об'єктивність прийнятих

рішень, а також узгодженість у вирішенні проблем, що забезпечують можливість ефективного розвитку системи МТК.

Основними завданнями розвитку сучасної залізничної інфраструктури є:

- аналіз формування наявної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів на території України;
- визначення факторів, що сприяють формуванню ефективної інфраструктури на залізничному транспорті в рамках МТК;
- розробка методичних підходів щодо формування та розвитку об'єктів залізничної інфраструктури МТК, а також системи заходів правового, наукового та організаційного характеру;
- наукове опрацювання проблеми здійснення державного регулювання процесу формування та розвитку МТК на території країни в умовах інтеграції економіки України у міжнародні структури і їх трансформація у конкурентні ринки транспортних, експедиторських операторських і логістичних послуг.

У свою чергу, держава повинна створювати умови для використання наявного потенціалу українських залізниць і вирішення проблеми підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортних послуг. Для вирішення внутрішніх соціально-економічних проблем, міжнародні транспортні коридори на території України повинні стати каталізатором для динамічного розвитку територій, по яких вони проходять і створити умови для якісного підвищення рівня забезпечення перевезень і умов праці спеціалістів, що працюють у сфері впливу МТК.

УДК 388.47:65.012.34

ЕФЕКТИВНИЙ РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ЗАПОРУКА ПОГЛИБЛЕННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ З ЄС

*Копитко О.В., к.е.н
(Львів. коледж транс. інфрастр. ДНУЗТ)*

Сучасний економічний розвиток України базується на подальшій структурній перебудові економіки направленої на підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг на світових ринках, інтеграцію країни в ЄС, що дозволить їй зайняти гідне місце в світовій економіці. На сьогоднішній день важливого

значення надається розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), визнаних міжнародним співтовариством пріоритетними для поглиблення міжнародних зв'язків. Глобалізація світової економіки набуває нових кількісних та якісних параметрів, особливо в такій галузі, як транспорт, тобто, міжнародна система руху товарів, а значить і транспорт, стають важливим чинником ефективного економічного розвитку. Сьогодні Україна, на відміну від розвинутих держав, які ще в 80-ті роки минулого століття почали активну діяльність по організації міжнародної транспортної мережі, значно відстає у створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на конкурентоспроможності нашої держави та вітчизняних підприємств.

За оцінками англійського інституту Rendall, у 2007 році Україна мала найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг - 3,11 бала, у Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має низка країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, а також Росія. Тому вигідне географічне положення України, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення інвестицій в систему міжнародних транспортних коридорів. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах. Додаткове залучення інвестицій можливе при впровадженні вже в цьому році 3G технологій мобільного зв'язку.

В Україні, як транзитній державі використовуються потенційні ці можливості, - лише на 70%, а МТК, які проходять через територію України не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту. Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу. В умовах розширення міжнародного співробітництва та поглиблення

інтеграційних процесів формування МТК належить провідна роль у вирішенні транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків, з доцільністю створення міжнародної транспортної інфраструктури, що має узгоджені технічні параметри і забезпечує застосування технологій перевезень, як основи інтеграції національних транспортних систем у світову транспортну систему.

Формування те ефективний розвиток міжнародних транспортних коридорів на території України це завдання, значення яких виходить за рамки тільки Укрзалізниці та національного транспортного комплексу, що забезпечує більш сприятливі умови інтеграції на ринки ЄС, і в цілому такий пріоритет повинен бути відданий сфері транспорту та зв'язку, що дозволить не тільки успішно здійснити економічні реформи всередині країни, а й забезпечити більш вигідні умови інтеграції України у світову економічну систему. Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території України забезпечить максимально ефективне наземне, повітряне та водне сполучення між європейськими і азійськими ринками, отримавши завдяки цьому додатково інвестиції для розвитку економіки України, оскільки географічне розташування України обумовлює особливу роль вітчизняної транспортної системи як важливої ланки між транспортними системами Європи та Азії. Це створює хороші передумови для залучення транзитних вантажопотоків, збільшення валютних надходжень і залучення на транспорт країни додаткових обсягів міжнародних перевезень, незважаючи на те, що останнім часом формуються альтернативні транспортні маршрути, які дозволяють здійснювати міжнародні перевезення, минаючи територію України.

УДК 338.47:656.073.235

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Корінь М.В., к.е.н., асистент (УкрДУЗТ)

Залізничні контейнерні перевезення є найбільш динамічним сегментом ринку вантажних перевезень в світі. І це не випадково та обумовлено існуванням ряду переваг, які забезпечують щорічні темпи зростання даного виду перевезень на 8-10%. Серед основних факторів, що здійснюють визначальний вплив на зростання обсягу залізничних вантажопотоків в контейнерах, варто виділити:

1) контейнерні перевезення – це більш технологічний вид перевезень в порівнянні з перевезеннями в вагонах, оскільки під час транспортування контейнерів всі операції виконують не безпосередньо з вантажем, а з контейнером, що забезпечує більш високий рівень збереження вантажів та скорочення часу на їх обробку;

2) контейнерні перевезення створюють умови для організації перевезень за участю різних видів транспорту, забезпечуючи цим можливість для доставки вантажів безпосередньо до місця призначення, тобто реалізації комплексної транспортної послуги на залізничному транспорті.

Територією України курсує 11 контейнерних поїздів, які забезпечують 40% перевезення контейнерів від загального обсягу перевезених контейнерів територією України. Однак, тенденції функціонування вітчизняного ринку залізничних контейнерних перевезень вказують на досить в'язкий та нестабільний характер його розвитку. Так, з січня по лютий 2015 року залізниці України в складі контейнерних та комбінованих поїздів перевезли у всіх видах сполучень (імпорт, експорт, транзит та внутрішні перевезення) 11178 контейнерів (в ДФЕ – 20-фунтовому еквіваленті), що на 4% менше, ніж у 2014 році (коли було перевезено 11616 контейнерів в ДФЕ). У 2013 році загальні обсяги перевезень Укрзалізниці в контейнерах також скоротилися на 7% та склали 216714 ДФЕ. Така тенденція розвитку ринку залізничних контейнерних перевезень України вказує на існування ряду причин, що стримують, незважаючи на величезні зусилля Укрзалізниці, його динамічний розвиток. Однією та найбільшою проблемою, що стримує розвиток залізничних контейнерних перевезень в Україні, є незадовільний техніко-технологічний стан об'єктів матеріально-технічної залізниць, таких як рухомий склад та колійне господарство, відсутність сучасних складського та термінального комплексів, низький рівень технічного оснащення станцій.

В цілому основними проблемами розвитку вітчизняного ринку залізничних контейнерних перевезень варто вважати:

- низький рівень розвитку транспортно-логістичної та термінальної інфраструктури;
- недостатня кількість станцій орієнтованих на обробку вантажів в контейнерах;
- відсутність достатньої кількості контейнерів та платформ;
- високий рівень зносу основних фондів Укрзалізниці;
- експлуатаційна несумісність з залізницями європейських країн;
- складність митних процедур та низький рівень співпраці з митними органами країни;

- відносно низька маршрутна швидкість руху поїздів;

- вузький асортимент та низька якість сервісного обслуговування;

- відсутність висококваліфікованих кадрів в сфері логістики та управління ланцюгами поставок, тощо.

Отже, для інтенсивного нарощування обсягів контейнерних перевезень та забезпечення контейнеризації вантажопотоків на сьогоднішній день Укрзалізниці необхідно забезпечити реалізацію ряду організаційних, технологічних та комерційних заходів, здатних сприяти вирішенню існуючих в галузі проблем та якісному вдосконаленню транспортно-логістичного обслуговування на залізницях країни.

УДК 656.073.42

ТЕХНОЛОГІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТАРНО-ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ КОМБІНОВАНИМ ТРАНСПОРТОМ У КРИТОМУ ВАГОНІ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Лаврухін О.В., д.т.н., професор,
Шапатіна О.О., аспірант (УкрДУЗТ)*

Відомо, що залізничний транспорт конкурує з автомобільним транспортом, при цьому основною проблемою залізничного транспорту залишається неможливість забезпечення перевезення вантажів «від дверей до дверей», у той же час тарифи на залізничному транспорті є більш дешевими. Тому постає питання щодо об'єднання двох домінуючих наземних видів транспорту та створення комбінованих перевезень. При цьому залізницям відводиться вирішальна роль у автомобільно-залізничних перевезеннях вантажів.

Одним з актуальних завдань залізничного транспорту є своєчасне доставляння вантажів до вантажоодержувачів, наприклад, тарно-штучних вантажів. Ця задача вирішується тим, що перевезення тарно-штучних вантажів здійснюється шляхом послідовного збору вантажів від підприємств вантажовідправників у критий вагон, що розміщений на причепі автотягача, та зміни автотягача з причепом на залізничну ходову частину для руху залізничними коліями. Після завантаження тарно-штучних вантажів у вантажовідправників критий вагон доставляють на причепі автотягача на залізничну станцію, де за допомогою домкратів критий вагон піднімають і автотягач з причепом виїжджають, а залізничні візки підкочують під вагон, при цьому домкрати встановлюють з обох сторін вагона на залізничних

коліях, причому вагон на залізничній ходовій частині у складі поїзда, сформованого із таких самих вагонів, направляють на станцію призначення за допомогою поїзного локомотива, а операції повторюють у зворотному напрямку. Критий вагон піднімають за допомогою домкратів, залізничні візки викочують, а під критий вагон заїжджає автотягач з причепом, на якому він встановлюється за декілька хвилин. Тарно-штучні вантажі у критому вагоні, що розміщений на причепі автотягача, послідовно розвозять до підприємств вантажоодержувачів.

Вивантаження вантажу з критого вагону виконується за допомогою електронавантажувача, при цьому висота рампи співпадає з рівнем полу складу та рівнем полу критого вагону. Для зручності виконання операцій зміни залізничних візків на автотягач з причепом, площадка, на якій виконуються операції знаходиться на рівні головок рейок. Технологія розроблена на кафедрі УВКР УкрДУЗТ.

Ефективність міжнародних комбінованих перевезень зростає, у зв'язку з тим, що з десяти затверджених європейських міжнародних транспортних коридорів по території України проходять європейський коридор № 3, європейський коридор № 5, європейський коридор № 7, Дунайський (водний), європейський коридор № 9, а також Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса. Вхідження їх до міжнародної транспортної системи признано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

УДК 656.225:65.012

ВИЗНАЧЕННЯ ПОТРЕБ КЛІЄНТУРИ У ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГАХ НА БАЗІ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

В умовах транспортного ринку України однією з головних стає розробка нових логістичних технологій з підвищення гнучкості системи транспортного обслуговування та її орієнтації на збільшення частки транспортного ринку шляхом отримання переваг перед конкурентами. В теж час, зарубіжний досвід транспортного обслуговування показує неефективність прямих зв'язків споживачів і постачальників у зв'язку з їх недостатнім знанням кон'юнктури транспортного ринку.

З точки зору логістики клієнтура потребує основних послуг, пов'язаних з транспортуванням,

зберіганням, вантажно-розвантажувальними роботами, складуванням, обробкою замовлень, управлінням запасами, при цьому послуги розглядаються як взаємопов'язані і взаємодіючі. З іншого боку, в цьому комплексі особливу важливість мають логістичні показники послуги (якість послуги, відповідність вимозі "точно у термін" та ін.). При цьому система комплексного логістичного обслуговування повинна взяти на себе додаткові функції, які допомагають транспортуванню, наприклад пакування, зберігання, сортування вантажів, оформлення перевезення, визначення оптимального варіанту перевезення, контроль за переміщенням вантажу.

Для цього в першу чергу необхідно формування розгалуженої системи PL-операторів - провайдерів логістичних та складських послуг. Класифікація послуг, прийнята на світовому ринку логістики та складування, має наступні рівні:

1PL - система, при якій всі операції з логістики та складування вантажів виконує сам власник вантажу;

2PL - набір традиційних послуг з транспортування та складування товару;

3PL - комплекс послуг (у тому числі додаткових), що включає традиційне складування, проміжне зберігання вантажу, проектування та розробку інформаційних систем, використання послуг субпідрядників, створення системи управління запасами, підготовка документації при міжнародному сполученні;

4PL - поєднання функцій всіх організацій, що беруть участь в процесі поставки продукції. У завдання 4PL-провайдера входять планування, управління і контроль за всіма логістичними процесами компанії-замовника, причому робота з організацією-клієнтом здійснюється на основі ERP-системи, що здатна звести до мінімуму ризику в логістичному ланцюжку постачання;

5PL - система інтернет-логістики, тобто планування, підготовка, управління і контроль за усіма складовими єдиного ланцюга транспортування і складування вантажів за допомогою електронних засобів інформації та інтернет, як єдиного віртуального майданчика для виконання повного спектру логістичних завдань.

Маркетингову оцінку потреб клієнтури запропоновано проводити у трьох етапах: виявлення ринку послуг і прогнозування потенційного попиту, оцінка ступеня монополізації ринку і потенційних можливостей конкурентів; виявлення незадоволеного попиту і прогнозування обсягу послуг. У процесі діяльності система комплексного логістичного обслуговування повинна орієнтуватися на цільові транспортні ринки на підставі системи сегментації PL-операторів та їх послуг у залежності від цільового

сегменту транспортного ринку при безумовному врахуванні потреб клієнтури.

УДК 656.21

ПЕРСПЕКТИВНІ ПІДХОДИ ЩОДО ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Грудзицький Л.О., директор,
Хмара Р.С., нач. сектора (ДП Український
транспортно-логістичний центр)
Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДУЗТ)*

У сучасних умовах ринку транспортних послуг конкурентоспроможність залізниць і залучення вантажів на транспорт багато в чому пов'язані з підвищенням рівня сервісного транспортно-логістичного обслуговування, що не можливо без ефективного функціонування єдиного логістичного центру залізниць України - державного підприємства Український транспортно-логістичний центр (УТЛЦ). Він здійснює планування і оптимізацію доставки вантажів, контролювати виконання графіка перевезення, надавати відповідну інформацію вантажовласникам. Ефективність функціонування логістичного центра полягає, у першу чергу, в підвищенні якості транспортно-логістичних послуг та забезпечення високого рівня сервісу обслуговування. При цьому виникли нові задачі, пов'язані з реалізацією логістичних принципів і удосконаленню структур, що займаються вантажною, комерційною і маркетинговою роботою.

Розвинута транспортна мережа залізниць України грає виняткову роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства галузі у економічній системі країни. Формування транспортного процесу залізниць України на базі створення системи логістичних центрів є одним з найбільш привабливих напрямків не тільки для самої галузі, а для можливих інвесторів.

Стан та якість роботи залізничного транспорту залежать не тільки від перспектив його подальшого соціально - економічного розвитку, а також від можливості ефективно виконувати найважливіші функції інноваційного характеру, забезпечення сталої підтримки та створення умов виконання наукових досліджень в напрямку всебічного удосконалення всіх технологічних і технічних транспортних складових

функціонування галузі.

Державне підприємство Український транспортно-логістичний центр є установою з найбільш розвинутою інфраструктурою та, за думкою експертів, найбільш готовою для виконання всіх логістичних операцій на залізницях. Тільки за 3 місяці 2015 року у вагонах із ознакою ДП «Український транспортно-логістичний центр» перевезено 16,1 млн. тонн вантажів та укладено 106 нових договорів на транспортне обслуговування.

З 2014 року розпочав роботу контакт-центр Укрзалізниці. Завдяки новому сервісу, створеному на базі ДП Український транспортно-логістичний центр, клієнти зможуть отримувати повну інформацію стосовно організації перевезень вантажів в одному місці. Основною метою функціонування контакт-центру є переорієнтація технології взаємодії з Замовником послуг на режим он-лайн спілкування з оперативним вирішенням проблемних питань безпосередньо під час звернення. Вже реалізовано надання інформаційної підтримки вантажовласникам та експедиторам під час організації вантажних перевезень в процесі формування національного логістичного координатора. Технологію роботи контакт-центру побудовано на постійному нарощуванні сервісних функцій завдяки розширенню зв'язків із контрагентами (експедиторами, автоперевізниками, судноплавними компаніями тощо).

Нажаль, незважаючи на процеси реформування залізничного транспорту, заходи та результати реформи іноді виявились недостатніми для того, щоб в короткі терміни створити ефективні інноваційні джерела розвитку, які дозволяють забезпечити масштабне залучення коштів у розвиток галузі та її модернізацію, сформувати умови для довготривалого стійкого зростання показників роботи та підвищення конкурентоспроможності залізниць на в ринкових умовах.

Тому можливо у методологічному сенсі визначити, що основні напрямки інноваційної стратегії в області розвитку транспортних систем повинні стати основою і одночасно інструментом об'єднання зусиль держави та галузі для вирішення перспективних економічних завдань і досягнення великих соціально значущих результатів, оптимізації руху матеріальних потоків, зміцнення економічного суверенітету та екологічної безпеки, зниження сукупних транспортних витрат економіки за рахунок створення міцної системи логістичних центрів українських залізниць.

УДК 656.073:004.91

**УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ
ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РИНКУ
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Арсененко Д.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

Розглянемо систему вантажних перевезень на залізницях, до якої входять вантажовідправник, перевізник, транспортно-логістичний центр та оператори вантажних вагонів.

Для вирішення задачі узгодження потреб і можливостей для забезпечення заданного обсягу перевезення у конкретних типах вантажних вагонів введемо множину U , яку будемо називати множиною цільового призначення системи. Для множини U розглядаємо певний вектор $u \in U$, який буде називатись вектором замовлень на перевезення вантажів конкретними типами вагонів, які повинна виконати перевізник.

Основні можливості вагонних операторів можливо описати за допомогою області $D_e^0 \in U$. Можливості перевізника задаються областю $D_n^0 \in U$. Метою системи є задоволення потреб вантажовідправників, які можуть бути задані множиною $D_z^0 \in U$. Критеріями функціонування системи є множина векторів $\overline{\Omega}_0 = \{\overline{F}_1, \overline{F}_2, \overline{F}_3, \overline{F}_4, \overline{F}_5\}$, де складові є певними завданнями: \overline{F}_1 - мінімізація витрат на ремонт, \overline{F}_2 - мінімізація витрат на пробіг вагонів, \overline{F}_3 - мінімізація витрат на утримання інфраструктури, \overline{F}_4 - підвищення якості виробничих потужностей (в тому числі і інформаційних), \overline{F}_5 - підвищення якості виконання заявок на перевезення.

В тому випадку, коли для множин стає вірним $D_e^0 \cap D_n^0 \cap D_z^0 = \emptyset$, виникає задача коригування - розширення множин D_e^0, D_n^0, D_z^0 за рахунок додаткових інвестицій в рухомий склад, в ремонт рухомого складу, в покращення організації експлуатаційної роботи, в залізничну інфраструктуру та збільшення її пропускної спроможності, тощо.

Запропонований принциповий підхід до формування ефективних рішень управління розвитком системи полягає у тому, що до множини

критеріїв $\overline{\Omega}_0$ застосовується метод поступок, а по відношенню до кожної складової $\{\overline{F}_1, \overline{F}_2, \overline{F}_3, \overline{F}_4, \overline{F}_5\}$ - метод обмежень, що дозволяє отримати сприятливі узгоджені рішення усіх учасників перевізного процесу.

Таким чином, ефективна робота усіх учасників перевізного процесу можлива в першу чергу на базі логістичних підходів, що дасть можливість бути рівноправними учасниками у сфері організації та функціонування вантажних перевезень на ринку транспортних послуг.

УДК.656.078.1

**ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ В СВІТОВУ
ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ**

*Мкртичян О.М., асистент,
Зорін А.В., старший викладач (УкрДУЗТ)*

Одним з важливих чинників функціонування економіки країни та інфраструктурної базою її стійкого зростання є транспортна система. В умовах глобалізації розвиток ефективно працюючих транспортно-комунікаційних систем - це необхідна умова інтеграції країн у світові ринки.

Враховуючи вигоди від обслуговування міжнародного транзиту, будь-яка країна робить все для того, щоб міжнародні транспортні коридори проходили по її території. Вивчення сучасного стану та перспектив розвитку транспортних коридорів дозволить країнам світу, в т.ч. і Україні, краще інтегруватися в світову транспортну систему.

Сучасні міжнародні відносини, зміна геополітичної ситуації в Європі зумовили розвиток логістичних підходів до систем транспортування, в результаті чого стала відбуватися інтеграція транспортних систем. Ослаблення бар'єрних функцій політичних кордонів дозволило розробити концепцію формування транспортних коридорів на значущих напрямках руху потоків пасажирів і вантажів, які сприяють формуванню інтегрованого економічного простору. Транспортні коридори - це сукупність магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту з необхідними об'єктами, що забезпечують значні перевезення пасажирів і вантажів між різними країнами (або районами країни) на напрямках їх найбільшої концентрації при дотриманні технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень.

Завдяки своєму географічному розташуванню, Україна протягом століть служить природним мостом між Європою і Азією, Північчю та Півднем, Сходом і Заходом. Сьогодні вона має густу мережу

транспортних артерій з досить потужною інфраструктурою.

У нинішніх реаліях суттєвим фактором стало і те, що західні кордони України (традиційні кордони з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією) стали спільним кордоном ЄС і Україною. Розширення кордону ЄС значною мірою вплинуло на ринок міжнародних перевезень і в першу чергу, на механізми організації міжнародних перевезень, тим самим викликавши об'єктивну необхідність функціональної перебудови діючих транспортних коридорів.

Розвиток транспортних коридорів і входження їх в міжнародні транспортні системи є пріоритетним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Через Україну проходять третій, п'ятий, сьомий, дев'ятий коридори. На жаль, крім 9 коридору, всі українські ділянки МТК закінчуються «тупиками». Маючи вигідне географічне положення, високий транзитний рейтинг, Україна не використовує своїх очевидних переваг в належній мірі. Поліпшення транспортного положення України залежить від об'єднання європейських МТК з азійськими. Створення транспортних коридорів та введення в науковий обіг самого поняття стало зараз світовим трендом. Загальновизнано усвідомлення важливості транспортних систем у розвитку інноваційної економіки. В той же час формування міжнародних транспортних коридорів є складним процесом, що вимагає політичних, соціальних, економічних і організаційно-технічних інновацій і перетворень. Потрібні величезні грошові інвестиції, без яких не можна побудувати жодного ефективного транспортного коридору і не інтегрувати їх в існуючі міжнародні. Сьогодні перед усіма країнами стоїть завдання подальшого розширення простору несилових сценаріїв трансформації фінансово-економічного порядку у світі. У цьому зв'язку мережа МТК збільшується, інтегруючи окремі регіони світу.

Для зміцнення України у світовій економіці також необхідне формування і розвиток українських ділянок МТК як складових міжнародної євразійської транспортної інфраструктури.

УДК 658.7:656.2

КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Обруч Г.В., аспірант (УкрДУЗТ)

На сучасному етапі розвитку, який характеризується процесами глобалізації та

міжнародної інтеграції, корпоративна логістика стала домінуючим інструментом вирішення проблем економічного характеру. Дана тенденція характерна й для підприємств залізничного транспорту. Адже структурні зміни, що відбуваються в процесі реформування, а саме - виділення окремих підрозділів, що здійснюють вантажні та пасажирські перевезення, ремонт вагонів, колій, споруд тощо; повне розмежування управління інфраструктурою та перевезеннями, розділення пасажирських, вантажних перевезень та інфраструктури, - призвели до необхідності пошуку механізму збалансованого сталого розвитку цих підрозділів, головна мета яких забезпечити ефективний процес перевезень. Тому їх робота повинна здійснюватися скоординовано, погоджено та безперервно. Дану проблему покликано вирішити шляхом впровадження засад корпоративної логістики на підприємствах залізничного транспорту.

Корпоративна логістика (КЛ) - сукупність принципів та організаційних методів управління, які забезпечують ефективну взаємодію структурних підрозділів та експлуатаційних господарств, підтримуючи при цьому системну стійкість та оптимізуючи як внутрішні, так і зовнішні міжорганізаційні взаємовідносини.

Основною задачею КЛ на підприємстві є узгодженість роботи вантажного, пасажирського секторів із забезпечуючими інфраструктурними господарствами в умовах реформаційного розмежування за організаційними, технологічними, інформаційними та фінансовими аспектами:

- вирішення конфлікту цілей різних структурних підрозділів;
- удосконалення та прискорення обміну інформацією між підрозділами;
- підвищення координації діяльності різних підрозділів;
- наявність та постійне оновлення інформації за загальними логістичними витратами і як наслідок зниження ступеня управління ними;
- підвищення ефективності діяльності підприємства.

Практична реалізація методології корпоративної логістики виражається через її функціональні важелі: системоутворюючу, інтегруючу, регулюючу та результативну функції. В умовах реформування в галузі залізничного транспорту саме інтегруючі функції надають найбільш вагоме значення, що пов'язано з організаційним розмежуванням та виникненням проблеми злагодженої та ефективної роботи.

Необхідною умовою забезпечення сталого розвитку та конкурентних переваг підприємств залізничного транспорту як на національному, так й на міжнародному ринку, є впровадження політики, яка передбачає високий рівень

конкуренції, мінливості ринкового середовища та попиту на продукцію. Успіх у досягненні відповідної конкурентної позиції на ринку можливий лише за умови використання корпоративної логістики.

УДК 656.025.4 (4)

ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ШЛЯХУ ВХОДЖЕННЯ ДО СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Тенденції розвитку світової економіки останніх років характеризуються активізацією процесів глобалізації. Ці процеси визначають переорієнтацію національних економік країн світу на відкритість і лібералізацію внутрішньогосподарської діяльності з метою підвищення ефективності зовнішньогосподарських зв'язків. При чому слід зауважити, що інтеграція національної економіки до системи світового господарства можлива лише за умови членства в міжнародних організаціях або інтеграційних об'єднаннях.

Сьогодні Україна вже є членом більш ніж 40 міжурядових і неурядових міжнародних організацій. Господарство України має сталий зв'язок із сучасними глобалізаційними процесами, про що свідчать індекси глобалізації КОФ і СЕІР. За індексом глобалізації КОФ, який визначається за політичним, економічним і соціальним вимірами, Україна займає 64 позицію у рейтингу країн світу за показником рівня глобалізації з 123 країн. За індексом глобалізації СЕІР, який обчислюється за економічним, технологічним, політичним і персональним вимірниками, Україна займає 39 позицію з 62 країн, що є учасниками рейтингу рівня глобалізації.

Враховуючи унікальність положення України зазначимо, що вона виступає своєрідним «мостом» на осі «Захід-Схід», на полюсах якої розміщуються два основних стратегічних торговельних блоки. Налагодження сталих зв'язків на осі «Захід-Схід» між глобальними ринками збуту створює для України умови прискорення національного економічного розвитку. Активізація міжнародного характеру виробничого процесу в умовах глобалізації забезпечується транспортним сполученням суб'єктів економіки на шляху до світового товарного ринку. З огляду на те, що в Україні саме залізничний транспорт відіграє роль основного вантажоперевізника, то на нього і покладається задача забезпечення

зовнішньоекономічних і транзитних зв'язків, інтенсифікації процесу інтеграції до світової транспортної системи через мережу міжнародних транспортних коридорів.

У загальному розумінні міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних і водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди (під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом), організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Територією України проходять чотири Європейські (Критські) транспортні коридори (ЄТК) та чотири Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК).

1. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №3 за маршрутом Берлін – Вроцлав – Мостицька 2 – Львів – Київ – Москва (Німеччина, Польща, Україна, Росія). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №3, становить 694 км, автошляхів – 611 км. ЄТК №3 є одним з найбільш напружених за інтенсивністю руху автомобільного та залізничного транспорту в міжнародному сполученні.

2. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №5 за маршрутом Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна). Протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №5, на території України становить 266 км, автошляхів – 338,7 км. ЄТК №5 є найкоротшим коридором, у Львові він перетинається з ЄТК №3 та ТКТК «Європа – Азія». Проте, за станом розвитку інфраструктурного оснащення він не відповідає європейським стандартам.

3. Пан-європейський транспортний коридор №7 – Дунайський (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна).

4. Пан-європейський транспортний коридор ЄТК №9 за маршрутом Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція). На території України протяжність залізниць, що входять до складу інфраструктури ЄТК №9, становить 1496 км, автошляхів – 996,1 км.

Критські коридори в межах України створюють основні напрямки руху вантажопотоків, які сходяться в найбільших транспортних вузлах (Київському, Львівському, Одеському).

Разом з тим, слід відзначити, що Критські МТК

– не єдина можливість для України інтегруватися в Європейську транспортну систему. На противагу їм в Україні останнім часом широкого розвитку набули ТКТК.

5. Міжнародний транспортний коридор ТКТК «Балтика – Чорне море» за маршрутом Гданськ – Варшава – Ягодин – Ковель – Козятин – Жмеринка – Одеса (Польща, Україна) є найкоротшим шляхом між згаданими морями (довжина залізниці – 918 км, автошляхів – 1208,4 км), має розвинену інфраструктуру.

6. Євроазійський транспортний коридор ТКТК «Європа – Кавказ – Азія» за маршрутом Одеса – Іллічівськ – Поті – Тбілісі – Баку – Туркменбаші – Ашгабат – Мешхед (TRASECA) з'єднує Україну паромною переправою по Чорному морю з країнами Закавказзя і по Каспійському морю – з країнами Центральної Азії, а також надає можливість транспортувати вантажі найкоротшим шляхом з Північної та Західної Європи до Закавказзя, Близького і Середнього Сходу та у зворотному напрямку. Коридор функціонує за рахунок поєднання залізничних ліній та морських паромних залізничних переправ.

7. Трансконтинентальний транспортний коридор «Чорноморське економічне співтовариство» за маршрутом Анкара – Єреван – Тбілісі – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса – Бухарест – Димитровград – Стамбул.

8. Трансконтинентальний транспортний коридор «Європа – Азія» за маршрутом Франкфурт – Краків – Львів – Київ – Харків – Луганськ – Волгоград.

Основні функції сучасних транспортних коридорів – доставка вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко.

Розвиток транспортних коридорів та їх входження до міжнародної транспортної системи визначено пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. З цією метою прийнято ряд постанов Кабінету Міністрів України (КМУ), якими визначено основні шляхи та завдання щодо функціонування та розвитку МТК в Україні та міжнародних транспортних зв'язків.

З розширенням Європейського Союзу постали нові задачі у відповідності до рішень Загальноєвропейських транспортних конференцій з формування Пан-Європейських МТК та транспортних зон. На території ЄС формується нова система Трансєвропейської транспортної мережі, а на території нових країн-членів ЄС і країн-кандидатів на вступ до ЄС діє нових широкомасштабний План розбудови Трансєвропейської транспортної системи до 2020 року. Цей план передбачає об'єднання транспортних мереж усіх нових країн-членів ЄС у зв'язку з необхідністю створення більш потужного єдиного європейського ринку.

У рамках плану розбудови Трансєвропейської транспортної системи Єврокомісією визначено та затверджено п'ять основних пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами.

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні й автомобільні маршрути, що, у цілому, відповідають напрямкам ЄТК №3, №5 і №9, а також водна вісь, яка з'єднує зону Чорного моря з Середземним, Балтійським, Баренцевим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішній водний шлях Білорусь – Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського й Іллічівського портів.

В умовах ринкових відносин та на стадії реформування транспортної галузі між залізничним та іншими видами транспорту виникають об'єктивно обґрунтовані конкурентні відносини, які дедалі все більше загострюються. Однак, залізничний транспорт сьогодні все частіше програє боротьбу за споживача власних послуг.

Аналіз останніх досліджень вчених з проблематики неефективного розвитку залізничного транспорту у системі національного господарства дозволив виокремити низку проблем, що виступають перешкодами на шляху до забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту. Зокрема, мова йде про:

- зниження обсягів діяльності у сфері промислового виробництва та погіршення соціально-економічного становища населення;
- порушення принципів простого відтворення основних фондів внаслідок низької інвестиційної привабливості залізничного транспорту;
- низьку конкурентоспроможність вітчизняного залізничного транспорту на світовому ринку та погіршення відносин із сусідніми країнами, перш за все, з Росією;
- наявність механізму перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень і відсутність механізму компенсації пільгових пасажирських перевезень;
- недосконалість нормативно-правової бази, базових положень тарифної політики, управління залізничним транспортом на регіональному рівні;
- невідповідність організаційної структури залізничного транспорту умовам функціонування ринкової економіки.

Тому, на нашу думку, основними напрямками забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту мають стати наступні.

1. Адаптація системи управління залізничним транспортом до ринкових умов господарювання, а також узгодження принципів управління залізничним транспортом і організаційно-правової форми з нормами європейського законодавства.

2. Підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту та забезпечення його конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому транспортних ринках за рахунок підвищення інвестиційної привабливості й інноваційної сприйнятливості галузі.

3. Стимулювання ведення господарської діяльності підприємствами залізничного транспорту на принципах підприємництва та посилення мотивації працівників галузі залізничного транспорту.

4. Проведення раціональної еколого-економічної політики та впровадження ресурсозберігаючих технологій у виробничий процес на залізничному транспорті.

5. Забезпечення функціонування та сталого розвитку залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу з можливостями для концентрації матеріальних, сировинних, фінансових, людських, інтелектуальних і інших видів ресурсів.

УДК 658.7: 656.7

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ НА БАЗІ АЕРОПОРТІВ ТА АЕРОДРОМІВ

Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)

В сучасних умовах, що характеризуються високим рівнем конкуренції на ринку транспортних послуг, вирішення питань розвитку вантажних перевезень міжнародними транспортними коридорами вимагає принципово нових підходів. Ці підходи мають базуватися на принципах логістики, що дозволяють розробляти та використовувати ефективні схеми доставки вантажів, і реалізуються за рахунок створення транспортно-логістичних центрів, які набули поширення на світовому транспортному ринку.

Однією з особливостей функціонування таких центрів є використання мультимодальних перевезень, які активно розвиваються на транспортних маршрутах Європи та сприяють інтеграції локальних транспортних систем до світового ринку транспортних послуг.

Найпоширенішими в світі схемами мультимодальних перевезень є:

- автотранспорт - авіатранспорт-автотранспорт
- автотранспорт - залізничний транспорт – автотранспорт
- залізничний транспорт - авіатранспорт – автотранспорт

- залізничний транспорт - морський транспорт – автотранспорт
- залізничний транспорт - морський транспорт - залізничний транспорт
- залізничний транспорт – автотранспорт – авіатранспорт – автотранспорт.

Однак питання взаємодії повітряного транспорту з іншими видами транспорту в рамках мультимодальних схем транспортно-логістичних центрів розглядаються недостатньо.

Незважаючи на невелику питому вагу авіаційного транспорту в загальних обсягах перевезень, його роль в міжнародних авіаційних вантажних перевезеннях дуже значна. Питома вага міжнародних вантажних перевезень у 2014 році дорівнювала 99,4%. Обсяги перевезень вантажів та пошти в міжнародному сполученні в першому кварталі 2015 року склали 16,8 тис.тонн, що на 0,6% більше ніж за аналогічний період 2014 року.

При взаємодії декількох видів транспорту важливим завданням є організація комплексної системи транспортного обслуговування в транспортних вузлах.

Головним функціональним елементом такої системи виступають термінали. На терміналах здійснюється технологічна взаємодія різних видів транспорту на основі централізованого управління перевантажувальними та іншими операціями, пов'язаними зі складською переробкою та сервісним обслуговуванням споживачів та рухомого складу. Будівництво таких терміналів доцільно проводити на базі аеропортів, а також аеродромів громадянської авіації. Тим паче, що політикою Мінінфраструктури України передбачається підключення авіаційного транспорту до транзиту й імпорту вантажів.

В світовій практиці подібна взаємодія спостерігається в рамках проекту EuroCargex, початок якого було покладено у Франції в 2006 р.

У 2009 році було санкціоновано створення асоціації EuroCargex. Асоціація являє собою співтовариство, яке керує створенням і наступною експлуатацією мережі високошвидкісних залізничних сполучень у зв'язках з аеропортами в масштабах Європи, і є міжнародною некомерційною організацією з центральним офісом в Брюсселі.

Кожен авіаційно-залізничний термінал мережі EuroCargex має двох представників в адміністративній раді асоціації. Основними об'єктами проекту стало створення авіаційно-залізничних терміналів у Франції, Бельгії, Нідерландах, Великобританії та Німеччині. Вони створюються як в найбільших аеропортах, так і за їх межами.

Створення подібної взаємодії в Україні забезпечить можливість підвищення рівня наземного транспортного обслуговування євразійських вантажних перевезень, можливість

прискорення розвитку регіональних транспортних систем, а також дозволить підвищити ефективність євразійських транспортних перевезень.

УДК 656.027(477)

**ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО ТА
ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ ДЛЯ
РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

У сучасних умовах роль і місце підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Оживлення економіки України пред'являє принципово нові підходи щодо якості надання послуг залізницями.

Збитковість пасажирських перевезень залізничного транспорту України що є характерним для аналогічних перевезень усіх залізничних адміністрацій країн світу з кожним наступним роком збільшується внаслідок як об'єктивних та і суб'єктивних причин. Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень.

Встановлено, що за обсягами транспортної роботи та порівняно з іншими країнами українські залізниці займають провідне місце у Європі. Їх вантажообіг складає 241 млрд. т- км., пасажирообіг близько 53 млрд. пас-км. на рік.

Національна економіка країни не має за можливе виділити суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

УДК 658.3

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В
УМОВАХ ПОГЛИБЛЕННЯ
ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА
ТРАНСПОРТІ**

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

Сучасною світовою тенденцією є концентрація і централізація капіталу і виробництва в секторах логістики і транспорту, що викликана посиленням конкурентної боротьби в умовах науково-технічного прогресу, глобалізацією світової економіки і виділенням зон економічного співробітництва, зростаючим попитом на уніфіковану послугу з одного джерела. У зв'язку з цим виникає необхідність розглядати вантажовідправників, вантажоотримувачів і транспорт як єдину систему з загальними цілями.

Напрямок створення міжнародних транспортних коридорів (МТК) є одним з пріоритетних у державній транспортній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну економічну систему. Це реальна можливість для країни вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищити свою роль в процесах глобальної і регіональної інтеграції. Створення ефективної системи вантажообігу неможливо без технічно обладнаної логістичної (термінально-складської) інфраструктури, відсутність якої – одна з головних проблем українського ринку транспортно-логістичних послуг. Формування національної мережі МТК на базі інтеграційних організаційних структур, які погоджують інтереси та координують діяльність усіх учасників транспортно-логістичного обслуговування, сприятиме прискоренню розбудови логістичної інфраструктури.

Виходячи з цього, основними напрямками розвитку транспортно-логістичної системи України є: розробка науково-обґрунтованої транспортної політики в області МТК; залучення вітчизняних і закордонних інвестицій на створення транспортної і логістичної інфраструктури; удосконалення законодавчої бази для впорядкування взаємин учасників доставки вантажів; розробка єдиного документообігу і використання електронних документів; створення у вузлах транспортної мережі мультимодальних термінальних комплексів багатопільового призначення; погоджений розвиток транспортної інфраструктури з метою інтеграції євразійських транспортних систем; створення умов для зниження тарифів на перевезення пасажирів і вантажів у внутрішньому сполученні; розвиток прикордонного співробітництва.

Світовий досвід використання логістичних технологій показує, що для забезпечення якості

перевезень між національними і міжнародними економічними центрами з меншими строками й транспортними витратами в місцях (районах) стику різних МТК і різних видів транспорту, на базі загальнотранспортних вузлів, необхідне створення транспортних консолідуючих центрів з відповідною вантажопереробною інфраструктурою, що включають рухомі транспортні засоби, станції, порти, термінали, логістичні центри.

На території України такі центри доцільно створити у вантажоутворюючих регіонах на базі мережі терміналів різного призначення, розташованих на перетинаннях МТК і призначених для обробки вантажних потоків. Лише ці центри здатні застосовувати у своїй діяльності сучасні інформаційні технології для постійного відстеження матеріальних потоків і забезпечувати ефективне управління доставкою вантажів кінцевим споживачам.

До основних етапів формування ринку логістичних послуг в регіоні належать: - створення сучасної термінально-складської інфраструктури, що дозволить забезпечити зниження логістичних витрат у ціні товару; надання комплексу транспортних і складських послуг, що сприятиме формуванню логістики розподілу в регіоні; розбудова регулярних магістральних транспортних маршрутів між містами з приблизно рівними обсягами споживання.

На практиці елементи транспортно-логістичних систем 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.

Темпи розвитку ринку логістичних послуг безпосередньо залежать від політичної та макроекономічної ситуації в країні, зниження інвестиційних ризиків, розвитку вітчизняних і іноземних торгових мереж, рівня розвитку промисловості, підвищення платоспроможності населення.

В нових умовах суттєво повинна змінитися роль держави. Зокрема, функції управління господарською діяльністю транспорту повинні бути замінені законотворчими ініціативами, захистом внутрішнього транспортного ринку від недобросовісної конкуренції з боку іноземних компаній та відповідними заходами з підтримки вітчизняних структур транспортної логістики.

УДК 658

ДІЯЛЬНІСТЬ СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СТЕЙКХОЛДЕРІВ: ОСОБЛИВОСТІ Й ПЕРСПЕКТИВИ

Попова Ю.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

Впровадження концепції логістики в функціонування національної економіки дає ефективні результати. Проблеми розвитку економіки країни пов'язані з нечітким законодавчо-правовим і нормативним забезпеченням, недостатньо розвинутою інфраструктурою ринку, недосконалістю системи кредитно-фінансових відносин. На сьогодні, вітчизняними й закордонними вченими активно розвиваються теорії логістики та інституціоналізму, тому порівняння й синтез цих теорій дають можливість знайти загальні переваги і використати їх на користь формування ефективних економічних й логістичних систем в країні. Розглянемо основні положення інституціоналізму та проведемо дослідження симбіозу особливостей життєвого циклу логістичних систем з точки зору інституціоналізму.

Учасники логістичного процесу намагаються мінімізувати логістичні витрати за рахунок цивілізованих відносин між собою, а не тільки за рахунок високорозвиненої інфраструктури, яка безумовно відіграє важливу роль в здійсненні логістичних процесів. Тому, потреба в інтеграції логістики певного регіону, мережі регіонів, країни в цілому з відносно низьким інфраструктурним забезпеченням є нагальнішою, ніж в регіонах і країнах, які мають відносно розвинуту логістичну інфраструктуру.

Партнери – учасники руху логістичних потоків (постачальники і споживачі), 3PL і 4PL-провайдери, оптовики, ритейлери, дистрибутори, агенти, брокери та інші учасники логістичної діяльності керуються зазначеними принципами інтеграції, тому що знаходяться в тісній взаємозалежності по відношенню один до одного й формують тим самим інституціональну логістичну інфраструктуру.

Кожний стейкхолдер має відповідні характеристики інфраструктури, в тому числі логістичної, організаційної структури та інформаційної структури підтримки бізнесу (аутсорсинг). Так, наприклад, типовий набір 3PL-сервісу може надати та компанія, яка володіє наступними власними або орендованими об'єктами інфраструктури: складське господарство, як розвинений комплекс (класу не нижче В за прийнятою класифікацією складів); транспортний парк, який налічує різнотонажні види транспорту, що дозволяють здійснювати змішані перевезення; перевалочні склади, що забезпечують оптимальний розмір поставки для регіональних торгових майданчиків підприємства.

Підкреслимо класифікацію 3PL-оператора наступною тезою: компанія, що надає послуги із аутсорсингу логістичних функцій та відповідає описаним вище показникам з організаційної та інформаційної інфраструктури, яка має можливість тарифікації та виставлення рахунків за свої послуги в автоматичному режимі, відноситься до групи компаній 3PL-операторів.

В роботі 4PL провайдера кількість інформаційних систем може не змінитися – змінюється лише список бізнес-процесів, для підтримки яких призначені ці системи. Основна принципова особливість – наявність і використання фірмою-оператором функціональної дільниці «Зведене планування» ERP-систем, що дозволяє в автоматичному режимі розраховувати потребу в товарних запасах торгових точок підприємства-клієнта. На відміну від традиційних для 3PL удосконалень, що відносяться до окремих ланок логістичного ланцюга, робота 4PL-операторів призводить до оптимізації логістичного ланцюга в цілому. Таким чином, 4PL-провайдер представляє собою поєднання стратегічного й оперативного управління, тобто функцій консалтингової фірми, область експертизи якої відноситься до бізнес-консалтингу, і 3PL-оператора.

Проаналізував існування на українському ринку ряд логістичних операторів та їх роль в наданні логістичних послуг, слід зазначити, що логістична інфраструктура, як бачимо, поділяється на базисне ядро та на саму, безпосередньо, інфраструктуру. В цілому, для визначення інфраструктури підходить перелік наступних ідентичних понять: обслуговування, забезпечення, обслуговуюча система, забезпечуюча система, послуги, комплекс послуг, сервіс, сервісна діяльність, сфера послуг, підприємства сфери послуг, інфраструктурний комплекс, інфраструктурна діяльність.

Таким чином, з перспективою залучення України до євроінтеграційних процесів, слід припустити розширення логістичних послуг, якими займаються розглянуті вище логістичні провайдери та оператори. Зазначимо, що європейські стандарти надання логістичних послуг відрізняються від українських послуг цього напрямку. В першу чергу, це залежить від рівня розвитку логістично-транспортної інфраструктури в Україні.

УДК339.924:339.145.4-027.511

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

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

Для обеспечения функциональной и экономической устойчивости предприятий

морского транспорта необходимо достижение рациональных пропорциях государственного регулирования и свободной операторской деятельности флота на рынке транспортных услуг. Это соотношение опирается на проблемы транспортной безопасности страны, специализацию приморских регионов и на деятельность внешнеторгового рынка.

Обоснование развития на базе столь разных экономических основ обуславливает требования к темпам, пропорциям и резервам экономического потенциала морского транспорта.

Интеграция должна предусматривать создание и реализацию комплекса нормативно-правовых основ, нацеленных на эффективное развитие транспортного комплекса в реальных условиях функционирования рынка транспортных услуг. Главное - достижение свободы расширения деятельности транспортных предприятий на основе совершенной конкуренции и использования инноваций в функционировании на основе качественного предоставления услуг.

Формирование и реализация интеграционных технологий морского транспорта в условиях противоречивости развития РТУ представляет собой важнейший принцип достижения экономической безопасности страны в международном разделении труда. Кардинальной стороной такой политики следует считать создание условий равноправного участия различных предприятий в транспортном обслуживании народнохозяйственного комплекса.

Нагромождение ошибок в формировании национальных приоритетов привели к падению национального потенциала в 2009 году и в 2014. Морской транспорт в этих условиях государством не поддерживался и функционировал в системе ограниченности предпринимательских возможностей.

Министерство транспорта, а затем Министерство инфраструктуры Украины с момента его создания оставалось относительно стабильной структурой Кабинета Министров, однако ни один состав его топ-менеджеров не обеспечил стабилизацию и становление Украины как морской державы. Полностью утратило свои функции Черноморское морское пароходство. Азовское пароходство работало на уровне аутсайдеров мирового фрахтового рынка. Судходная компания Украинское Дунайское пароходство понесла экономические потери по факторы неадекватности интеграционным факторам.

Основным направлением активизации транспортной политики является максимально возможное использование интеграционных процессов и специализации функциональной деятельности на глобальном рынке транспортных услуг. Так устойчивость торговых портов Украины

в мультимодальних транспортних технологіях в одній з визначених мереж обумовлюється розширенням участя в обробці вантажопотоків міжнародного транспортного коридору Север – Юг. Установлення нормальних відносин з транспортними, експедиторськими та торговими організаціями СНГ, Турції, Закавказзя, країн Близькосхідного та Центрально-Азійського регіонів, Прибалтики забезпечить зростання контейнерних перевезень на спеціалізованих маршрутах.

З посиленням ролі інтеграційних процесів в морській транспортній індустрії система управління розвитком морського транспортного комплексу країни повинна включати:

- організаційно-економічну підготовку макроекономічних цілей та завдань їх досягнення;
- неперервну оцінку ситуації та прогнозування параметрів ефективного стану національної системи торгових портів;
- механізм державної підтримки ініціативної реалізації ефективних напрямків інтеграції в транспортному обслуговуванні міжнародних зв'язків;
- організаційно-правове забезпечення функціональної діяльності в системі конкурентного стивідорного ринку.

Через помилки в виборі стратегічних орієнтирів Україна втрачає можливість стійкого присутства в регіонах навіть явних національних пріоритетів. Незважаючи на жорстку залежність від зовнішніх джерел енергоносіїв та необхідності реалізації принципу диверсифікації, українські компанії не змогли брати участь в розробці азербайджанських родовищ нафти та наступної її транспортування.

Повномасштабна ціль була звужена до стратегії транспортування каспійської нафти через територію України, використовуючи потенційно вигідне географічне положення. Однак при цьому було пропущено те, що головним є стан ринку нафтопродуктів за параметрами попиту та пропозиції в межах рівноважних цін. Тому активна пропаганда вигідності маршруту Баку – Супса – Южний – Броди – Гданьськ не отримала необхідного схвалення енергетичному форумі. Єдиний інтерес американської сторони в реалізації цього проекту заключався в диверсифікації джерел постачання нафти та послабленні впливу Росії в регіоні Кавказу. Тому не сталося збільшення вантажопотоків, які б виправдали витрати на реалізацію проекту Одеса – Броди та обумовили б створення національного танкерного флоту.

Розміщення виробничих сил з чисто економічної проблеми планово-централізованої економіки перетворюється в

соціально-економічну проблему ефективності експорту капіталу. Тому фактори розміщення підприємств морського транспорту стають одним з аспектів державної транспортної політики. Рейтинги країн за критеріями пріоритетності інвестиційної привабливості та потенційної концентрації вантажопотоків визначаються:

- параметрами реалізації концепції соціально-орієнтованої ринкової економічної системи;
- соціальною стійкістю суспільства;
- кваліфікацією робочої сили;
- конкурентністю ціни праці;
- техніко-економічним рівнем торгових портів;
- рівнем продуктивності основних капіталів.

Зміни в структурі виробничого потенціалу портів привели до звуження сфери їх екстенсивного зростання. Цей процес посилюється під впливом нових умов виробництва робочої сили. Виділяються також особливості концентрації транспортних потужностей та принципи ресурсозберігаючих рішень.

При обґрунтуванні параметрів розвитку морського транспорту необхідно використовувати модель з змінними темпами зростання основних результатів. Такий підхід випливає з орієнтації інвестора на певний термін отримання максимальної віддачі на вкладений капітал. Тому в розрахунках по обґрунтуванню стійкості та доходності функціонування капіталу морських транспортних підсистем повинні розглядатися потоки чистої прибутку відносно вартості активів.

УДК 658.3

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Саяпін О.С., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Сучасна глобалізація сприймається світовим співтовариством як природний, закономірний і неминучий історичний процес, що є досить неоднозначним і суперечливим у своїх проявах. В широкому сенсі глобалізацію розглядають як зростання глобального виміру економічних і фінансових операцій, а у вузькому – як збільшення відносної швидкості зростання міжнародної торгівлі товарами, послугами і фінансовими активами у порівнянні з темпами

росту внутрішньої торгівлі ними.

Безперешкодне переміщення ресурсів і товарів неможливо здійснити без транспортного комплексу. З глобалізацією виробництва і розподілу товарів невідривно пов'язані процеси створення систем міжнародних транспортних коридорів. Проте, темпи розвитку логістики в Україні є нижчими порівняно зі світовими темпами розвитку цієї галузі, що зумовлює її відставання від світових процесів, недовикористання потенціалу, втрату конкурентоспроможних позицій.

На жаль, основними рисами, що характеризують на сьогоднішній день стан 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 логістичної інфраструктури.

В наступний час ринок світовий транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін, що роблять кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності його учасників, і структуру їхніх взаємин, а також ведуть до впровадження нових стратегій у діяльності логістичних операторів. Серед основних тенденцій відзначаються укрупнення в галузі через злиття і поглинання компаній; зростання ролі інформаційних технологій у системі логістики; відхід від спеціалізованих послуг і концентрація на наданні комплексних логістичних рішень. В умовах глобалізаційних змін виникає потреба в створенні інтеграційних структур, які будуть координувати інтереси всіх учасників транспортно-логістичного процесу і забезпечувати якісну доставку вантажів "від дверей до дверей" на основі логістичного підходу, тим самим підвищуючи конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Враховання впливу глобалізаційних процесів на розвиток логістичної інфраструктури вимагає використання системного підходу до формування логістичних систем, що, в свою чергу, передбачає розгляд всіх її елементів як взаємозв'язаних і таких, що взаємодіють для досягнення загальної мети функціонування системи, при цьому здійснюється оптимізація функціонування не окремих елементів, а логістичної системи в цілому. Методологічною основою формування і розвитку термінально-логістичної інфраструктури з позиції системного підходу є

функціонування мережі логістичних центрів у відповідності з вимогами ринку, а також визначення їх ключових компетенцій.

Основними рушійними факторами глобалізації ринку транспортних послуг в умовах сучасного руху товарів є економічний ріст, перспективи розвитку світових ринків, регіоналізація, глобальна конкуренція, експансія технологій, дерегулювання транспорту, розвиток логістичної інфраструктури.

При створенні логістичної системи в міжнародному масштабі виникають наступні проблеми: регулювання і спрощення митних і технічних процедур при переході матеріальних потоків через кордони; уніфікація вимог, правил, тарифів і стандартів до технології і технічних засобів; акцентування уваги на якісні показники при забезпеченні збереження та отриманні високого економічного ефекту; орієнтація на вільні ринкові відносини в сфері економіки і при формуванні ринку логістичних операцій.

При побудові міжнародних логістичних систем вирішуються питання створення вільного ринку перевезень без обмежень його місткості і навантаження; застосування «плаваючих» тарифів, рекомендованих загальними регулюючими органами; розробка правил, що захищають загальний ринок логістичних операцій; лібералізація транспортних і митних процедур при переході вантажів через кордони; узгодження провізної здатності магістрального транспорту та продуктивності залізничних і складських пристроїв; здійснення в міжнародному масштабі правил, форм і стандартів, обов'язкових для членів спільноти. Успіху в умовах глобалізації, використовуючи переваги інтеграції, можна домогтися за допомогою вибору оптимальних стратегій.

УДК 656. 073.235

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ЧИННИКАМИ ГЛОБАЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ

Світлична А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Одним з головних напрямків транспортної політики Європейського Союзу в останні роки став розвиток системи комбінованих (контрейлерних) перевезень вантажів, що передбачає на основі логістичних принципів роботу суцільних транспортних ланцюгів як єдиного «перевізного конвеєра».

Контрейлерні перевезення – один з основних видів інтермодальних вантажоперевезень на сьогоднішній день. Такий вид перевезень сприяє

розвитку глобальної логістики в Україні. Метою логістичного рішення у глобальній логістиці є оптимізація руху матеріально-інформаційно-фінансових потоків на підприємстві шляхом забезпечення ефективного управління виробництвом, транспортом, відносинами з логістичними центрами, митницею, використання інформаційних систем підтримки прийняття рішень та сучасних технологій. Саме глобальні логістичні підходи уможливають знаходити найефективніші шляхи і форми руху матеріальних ресурсів на світовому ринку, а також забезпечують глибоку інтеграцію економіки держави у систему світогосподарських зв'язків.

Стан логістичної системи України є незадовільним, що підтверджують дослідження Всесвітнього банку. Згідно з якими по індексу логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. Оцінювання проводилось за наступними критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89 %, управління ланцюгами поставок – 1 %, експедирування – 2 %, зберігання – 8 %. Тому актуальним стає питання розробки контейнерних технологій, які враховують критерії «від дверей до дверей», «точно в строк», які забезпечуватимуть зниження рівня логістичних витрат.

Створені нові контейнерні технології враховують критерії для розвитку глобальної логістики в Україні, що приведе країну до прискореної інтеграції в світову транспортну систему, оптимізації вантажопотоків в великих транспортних вузлах і загрузки залізничної і термінально-складської інфраструктури, зниження навантаження на ділянки автомагістралей.

УДК 656.025.2

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ ТА РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІСЦЕВОГО ТА ПРЯМОГО СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ

Сіваконева Г.О., асистент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт в Україні є найважливішою галуззю матеріального виробництва, що забезпечує населення усіма видами перевезень як вантажними, так і пасажирськими, сприяє територіальному розподілу праці, є активним фактором формування спеціалізації господарської діяльності у деяких регіонах. За обсягами перевезень українські залізниці займають четверте місце після Китаю,

Росії та Індії.

В умовах постійно зростаючих цін на нафтопродукти, залізничний транспорт має особливі переваги серед інших видів транспорту за рахунок того, що широко використовує електричну енергію (48% ліній є електрифікованими). Цей факт суттєво підвищує конкурентоздатність залізниць.

Основною метою залізничного транспорту є максимальне задоволення потреб населення та основних галузей виробництва у перевезеннях. Саме така постановка мети сприяє розвитку транспортного ринку країни та економіки в цілому.

Відповідно до наявної статистичної інформації у період 2009–2012 років відбувалося гальмування розвитку транспортної галузі через світову кризу, але навіть у цей час середньорічні темпи збільшення обсягів пасажирських перевезень усіма видами транспорту становили 2,3%. У посткризовий період 2012–2020 років прогнозні середньорічні темпи приросту обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом досягнуть 0,98%. Очікується, що у 2020 році розміри перевезень пасажирів залізничним транспортом збільшаться порівняно з 2008 роком на 11,7%, що становитиме 497,7 млн пасажирів на рік.

Проведений аналіз основних показників роботи пасажирського залізничного транспорту України (кількість перевезених пасажирів і пасажирообіг) за роки незалежності показав збільшення попиту населення на перевезення залізничним транспортом згідно з офіційними статистичними даними Укрзалізниці. Найбільші обсяги перевезень пасажирів у місцевому та прямому сполученнях були зафіксовані у 1994 році (більше 600 млн пас.), після чого спостерігалася тенденція зниження частки перевезень у зв'язку зі зниженням життєвого рівня населення, але за останні роки кількість перевезених пасажирів поступово збільшується. Рівень реального доходу населення України за 2002-2013 рр. відображає прямопропорційну залежність обсягів пасажирських перевезень у місцевому та прямому сполученнях від життєвого рівня українців. А фінансовий стан залізничного транспорту залежить в першу чергу саме від обсягів послуг, що надаються населенню. Так, наприклад, збільшення кількості перевезених пасажирів за 2013 рік призвело до збільшення доходів залізниць на 1,8% у порівнянні з 2012 роком. З 1992 року пасажирообіг постійно зменшувався, особливо різка зміна динаміки спостерігається з 1994 року, загалом цей показник знизився майже на 35% за період з 1992 до 2002 років. Значне скорочення пасажирообігу було у 1999 році (на 62% у місцевому та прямому сполученнях), що спостерігалось в більшій мірі за рахунок скорочення середньої відстані подорожі, тобто дальності поїздки. Надання права безкоштовного проїзду у поїздах місцевого та прямого сполучень дітям до 16 років у 2002 році

вплинуло на зростання як пасажирообігу, так і кількості перевезених пасажирів. У 2006-2007 рр. відбулося підвищення тарифів на пасажирські перевезення, що вплинуло на зменшення пасажирообігу, а у 2009 році цей показник знизився через економічну кризу, яка суттєво вплинула на платоспроможність населення. Таким чином, усі наведені фактори уповільнили зростання кількісних показників діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень місцевого та прямого сполучення в основному із-за складності фінансового стану населення у пострадянський період.

За результатами оцінки перевезень пасажирів різними видами транспорту виявилась загострена конкуренція між автомобільним (44,292%) і залізничним (44,298%) транспортом. Про розвиток пасажирських перевезень на залізничному транспорті можна судити по коефіцієнту рухливості населення, який у 2014 році склав близько 10 поїздок або 1097,34 пасажиро-км на одного мешканця України. Даний показник нижче ніж у Європі, але при умові сталого підвищення життєвого рівня населення України очікується підйом мобільності населення.

Однією з особливостей пасажирських перевезень на залізничному транспорті є високий рівень нерівномірності пасажиропотоків по місяцям року. Просторову нерівномірність в значній мірі визначає план формування пасажирських поїздів, а часову – графік руху пасажирських поїздів.

УДК 656.821:656.

СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Соляник К.В., заступник директора
Департаменту міжнародного співробітництва
– начальника відділу двостороннього
співробітництва та міжнародних договорів
Міністерства інфраструктури України
(Міністерство інфраструктури)*

Вигідне геополітичне положення України, розташованої на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією, повинно сприяти розвитку України як транзитної держави. За оцінками британського інституту Рендел, Україна має найвищий в Європі показник транзитності – 3,11.

Територією України проходять чотири із десяти Критських міжнародних транспортних коридорів №3, №5, №7, №9, три з яких залізничні.

Аналіз обсягів транзитних перевезень вантажів територією України, свідчить про те, що

існуючі можливості усіх видів транспорту майже не використовуються, а головними причинами такого положення є недостатній розвиток транспортної інфраструктури та відсутність злагодженої взаємодії між суб'єктами транспортного ринку призводить до необхідності створення сучасної та ефективної мережі транспортно-логістичних центрів на території України.

Така мережа повинна бути створена за вертикально-централізованим принципом: головний логістичний центр – регіональні логістичні центри – райони логістичні центри транспортних вузлів.

Логістичні центри у транспортних вузлах необхідно створювати на комерційних засадах, коли засновники є акціонери суміжних видів транспорту, а також приватні особи.

Головними задачами їх діяльності повинні бути: залучення вантажопотоків, оптимізація перевізного процесу, збільшення обсягів перевезень та переробки, а також отримання на цій основі прибутку.

Регіональні логістичні центри повинні оперативно управляти своїм регіоном у взаємозв'язку зі суміжними регіональними та районними логістичними центрами.

Основним завданням районних логістичних центрів транспортних вузлів повинно бути забезпечення злагодженої технологічної взаємодії в транспортному вузлі усіх учасників транспортного процесу.

Головний логістичний центр повинен вирішувати питання стратегічного управління вантажопотоками за напрямками міжнародних транспортних коридорів, оперативно керувати діяльністю регіональних логістичних центрів у взаємозв'язку з центральними керівними органами різних видів транспорту.

Технологія роботи логістичного центру транспортного вузла повинна ґрунтуватися на єдиному технологічному процесі роботи вузла, що передбачає погодження обслуговування завантаженого і порожнього рухомого складу. Він повинен відображати основні типові зобов'язання сторін в єдиному процесі, а також відповідальність і санкції за їх не виконання для усіх учасників.

Основним джерелом фінансування діяльності логістичних центрів повинна стати плата за послуги, що надаються, при транспортуванні вантажів різними видами транспорту. В цілях залучення клієнтів доцільно встановлювати привабливі (обґрунтовані) тарифи, а необхідний обсяг фінансування отримувати за рахунок збільшення обсягів перероблених вантажів.

Запропоновані заходи повинні сприяти створенню нових робочих місць, збільшенню щорічного прибутку від транзиту вантажів;

пожвавленню економічної активності прилеглих до магістралей територій; поширенню так званих інтермодальних (багатовидових) перевезень, коли доставка вантажів різними видами транспорту формується в єдиний раціонально організований ланцюг, що доставляє замовнику вантаж з мінімальними витратами за принципами «від дверей – до дверей» і «точно в строк».

УДК 338.47:656.2.1-83

ВІДРОДЖЕННЯ «ВЕЛИКОГО ШОВКОВОГО ШЛЯХУ» ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Степанський Г.Є., Президент
(АТ «Українські транспортні коридори»)*

Зміна парадигми розвитку світової транспортної системи, що проявляється в формуванні якісно нових сухопутних маршрутів та розвитку змішаних форм організації перевезень, актуалізувала питання забезпечення реалізації транзитного потенціалу України. Адже вигідне геополітичне положення країни, з виходом магістралей на всі кордони з країнами Європи, створює величезні перспективи для перетворення нашої держави в транспортний центр Євразії та підвищення глобальної конкурентоспроможності економіки.

Наразі транспортна інфраструктура



Рис. 1. Карта маршруту «Великого шовкового шляху»

України вичерпала запас своїх провізних здатностей та характеризується технологічно відсталістю від світових транспортних систем. Зношений рухомий склад, низька швидкість руху та застарілі технології обробки вантажів, складність митних процедур – це реалії вітчизняної транспортної системи, які знижують транзитний рейтинг країни та призводять до втрати значного обсягу міжнародних вантажів. За оцінками експертів, така ситуація в транспортному комплексі обумовила переорієнтацію значної частки транзитних вантажопотоків в обхід України – через Румунію й Туреччину з півдня, Прибалтику і Білорусію з півночі, що відповідно призвело до зниження показників роботи транспортної галузі.

Саме тому, створити умови для відродження економічної могутності України та реалізації її транзитних можливостей можливо виключно за рахунок будівництва нових і розвитку існуючих транспортних магістралей та відродження «Великого шовкового шляху» (рис. 1). Останній історично являв собою систему караванних шляхів, які пов'язували протягом більше тисячі років культурні центри величезного простору материка між Китаєм і Середземномор'ям. Сьогодні ж динамічний розвиток Китаю та його потреба в отриманні доступу до ринків європейських країн знову інтенсифікували товаротранспортні потоки між Європою та Азією, обумовивши активізацію процесів розвитку транспортних систем та створивши величезні перспективи для відновлення історичних сухопутних маршрутів, в тому числі й через Україну.

Включення України в нову систему транспортних зв'язків забезпечить не тільки реалізацію її транзитних можливостей, але й сприятиме стабілізації економічної ситуації в країні. Адже світовий досвід засвідчує, що там, де проходять нові транспортні магістралі, спостерігається підвищення економічної активності, а на суміжних територіях відбувається підвищення інвестиційної привабливості. Відповідно до цього цільовими орієнтирами реалізації такого масштабного проекту з розвитку нових магістралей та відродження «Великого шовкового шляху» в Україні є:

- залучення додаткового обсягу міжнародних вантажів та реалізація транзитного потенціалу країни;
- розвиток внутрішніх промислових виробництв та повне завантаження їх виробничих потужностей;
- отримання доступу до ринку закордонних технологій та підвищення інноваційної активності в промисловості;
- розширення ринків збуту вітчизняної продукції;
- покращення інвестиційного клімату в країні й в транспортному комплексі, зокрема;
- збільшення кількості робочих місць та підвищення рівня життя населення;
- покращення політичного іміджу України на Євразійському континенті та підвищення глобального рейтингу конкурентоспроможності.

Окрім того, будівництво нових транспортних магістралей на території нашої держави забезпечить зміну загальних принципів функціонування транспортної галузі, створивши умови для:

- підвищення якості транспортного обслуговування та розвитку вітчизняної бази логістичного сервісу;
- зростання швидкості просування та обробки вантажів;
- розвитку мультимодальних, інтермодальних та контейнерних перевезень;
- забезпечення логістичного сервісу на рівні міжнародних стандартів.

Отже, реалізація проекту відродження «Великого шовкового шляху» та розбудови нових магістралей має стратегічне значення для утримання транзитного рейтингу України та забезпечення її майбутнього економічного процвітання.

УДК 658.711

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Сторожилова У. Л., к.е.н, доцент (УкрГУЖТ)

Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров является важной задачей для каждой страны в современных условиях развития международного сотрудничества и углубления транспортной кооперации в формировании сети международных транспортных коридоров.

Развитие логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории Украинского государства обусловлено:

- потребностями государственного регулирования транспортной деятельности с учетом интеграции экономики Украины в европейскую, развитие экспорта (транзитных) услуг;
- особенностью транспортного процесса, с участием грузоотправителей и грузополучателей;
- гармоничным сочетанием на рынке транспортных услуг всех видов современного транспорта, обеспечением информационного и технологического взаимодействия транспорта с таможнями и другими производственными и финансовыми структурами;
- укрепления уровня качества транспортного обслуживания экономики Украины и сокращения транспортных расходов;
- укрепления конкурентных позиций транспортно-дорожного комплекса Украины на международных рынках транспортных услуг;
- снижения экологических нагрузок от деятельности автотранспорта на окружающую среду.

Министерство инфраструктуры Украины выступает с инициативой поиска новых логистических схем транспортировки грузов в сочетании Балтийское море -

Черное море. Актуальность развития нового транспортного коридора возникает в связи с аннексией Крыма и необходимостью формирования новых экономических русловий сотрудничества со странами ЕС. Также работа министерства направлена на развитие транспортных коммуникаций между странами и увеличение грузооборота для загрузки нынешней транспортной инфраструктуры и более полного использования транзитного потенциала Украины и Турции.

Логистическая инфраструктура в современных условиях включает не только собственно перевозку грузов от поставщика к

потребителю, но и большое число экспедиторских, информационных операций, услуг по грузопереработке, страхованию, охране и т.д. Поэтому логистическую инфраструктуру международных транспортных коридоров можно определить как ключевую логистическую функцию, связанную с перемещением продукции транспортным средством (или средствами) по определенной технологии в цепи поставок, и состоящую из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, таможенными процедурами и т.д.

Перечень услуг расширяется как в объемном, так и в качественном плане. Многие транспортно-экспедиторские фирмы, располагающие крупными грузовыми терминалами, осуществляют долговременное складское хранение готовой продукции производителей, в ряде случаев они выкупают продукцию, выполняя функции крупных оптовых торговых посредников. Интегрируя логистические операции и функции, связанные с транспортировкой, складированием, хранением, грузопереработкой, консолидацией и продажей продукции, транспортно-экспедиторские фирмы по существу преобразуются в логистические фирмы, обеспечивая устойчивые рынки услуг, долговременную прибыль, а также снижая логистические затраты производителей готовой продукции и улучшая качество логистического сервиса.

Ведущая роль в развитие логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров связана с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обуславливают дальнейшее развитие логистической инфраструктуры к системам транспортировки, что приводит к созданию международных транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

УДК 658.7:656.2

РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ УЧАСТІ УКРАЇНИ У ВІДТВОРЕННІ ШОВКОВОГО ШЛЯХУ

Толстова А.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В умовах змін світової архітектури, яка формується під впливом глобалізаційних процесів, зокрема зняття існуючих бар'єрів для входження на національні ринки, призвели до формування міждержавних і транснаціональних виробничих об'єднань, забезпечили підвищення рівня мобільності капіталу на тлі лібералізації міжнародної торгівлі, що у свою чергу, сприяло розширенню ринків збуту та поглибленню міжнародного поділу праці, трансформації світової системи транспортного обслуговування, обумовивши необхідність пошуку нових підходів до формування та розвитку глобальної транспортної системи, нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів і вантажів.

Україна маючи вигідне геополітичне положення, розташування на перетині товаропотоків напрямів «Північ-Південь», «Європа-Азія», має можливість сформувати на території країни стратегічно важливі для Євразійського материка міжнародні транспортні коридори, розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, сформувати потужну транспортно-логістичну систему інтегровану до світової, що сприятиме переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни. Цього можливо досягти за рахунок залучення України до проектів економічного поясу Шовкового шляху, які з метою подальшого розвитку Китаю, забезпечення потужного транспортно-логістичного мосту між країнами Азії та Європи передбачає виділення китайських грошей іншим країнам, які беруть участь у проектах, під придбання китайського високотехнологічного обладнання, забезпечення швидкісного товароруку між Європою та Азією шляхом створення потужних високошвидкісних залізничних магістралей.

У зв'язку з нарощуванням вантажообігу між країнами Азії та Європи, участь України в проектах Шовкового поясу, будівництві «Магістралі - Євразії», основу якої складають високошвидкісні міжнародні транспортні коридори дозволить замкнути транспортну систему євразійського континенту, збільшити обсяги товаро - і пасажирообороту через країну, створити потужну транспортно-логістичну

систему, відкрити державі доступ отримання додаткових коштів за використання, по суті, практично невичерпного ресурсу - свого географічного положення, що дозволить підвищити ефективність функціонування як транспортного комплексу, його інтеграції до світової системи, так і всієї національної економіки. Співпраця по реалізації проектів Шовкового Поясу територією України повинна будуватися на принципах:

- дотримання принципів і цілей Статуту ООН, що базується на взаємній повазі суверенітету і територіальної цілісності, взаємному ненападі, взаємному невтручанні у внутрішні справи, рівність і взаємні вигоди, мирному співіснуванню;

- відкритість до співпраці - передбачає відкритість доступу до результатів спільного будівництва, участі у становленні Шовкового Шляху;

- дотримання принципів порозуміння та толерантності - повага вибору шляху і моделі розвитку кожної держави, активізація міжцивілізаційного діалогу, прагнення до спільності при збереженні відмінностей, запозичення корисного один у одного, мирне співіснування і загальне процвітання;

- підтримка функціонування ринку - дотримання ринкових законів і загальноприйнятих міжнародних правил, сприяння прояву в повній мірі вирішальної ролі ринку в розподілі ресурсів, а також провідної ролі підприємств різних категорій;

- дотримання принципу взаємної вигоди і спільного виграшу, шляхом вираховування інтересів кожної зі сторін, пошук точки дотику інтересів для співпраці.

Дотримання зазначених принципів співробітництва дозволять залучити інвестиційні ресурси для розбудови швидкісних магістралей територією України, в т.ч. і магістралі «Лісабон-Шанхай», інтегрувати національну транспортно-логістичну систему до світової, залучити додаткові транзитні вантажопотоки, які приведуть до збільшення доходу транспортної галузі, дозволять модернізувати внутрішню транспортну систему. Що стосується промислового сектора економіки України, то залучення країни до розвитку транспортного коридору напрямки Європа-Азія, включення її в макрологістическі інфраструктуру відкриє доступ національних виробників до високотехнологічних, новітнім комплектуючих, напівфабрикатів, матеріалів з країн Європи та Азії, а подальше їх використання в процесі виробництва сприятиме створенню нової високоякісної конкурентоспроможної продукції національних підприємств, що дозволить відновити промисловий комплекс країни.

УДК 658.7

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Устенко М. О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах все більшого посилення глобальної конкуренції однією з найбільш основних тенденцій сучасного етапу розвитку економічних відносин є зміщення пріоритетів від ринку виробника до ринку покупця. Саме тому здатність ефективно поєднати виробництво, систему планування з індивідуальними купівельними перевагами стає вирішальним чинником в конкурентній боротьбі на теперішньому етапі і, напевно буде найбільшим чинником конкурентоспроможності у майбутньому.

Сучасний глобалізований світ характеризується високим динамізмом. Одним з його проявів є швидкі зміни переваг покупців, їх запитів щодо якості доставки продукції. Тому особливої ваги набуває логістична оптимізація виробництва, що передбачає зменшення термінів і об'ємів постачань, скорочення резервних запасів часу і матеріалів.

Глобалізація надає додаткові можливості логістичної оптимізації розміщення виробництва. Кордони окремих країн стають все більш відкритими. Тому з'явилася можливість розміщувати виробництва в країнах з дешевшою робочою силою і меншими ставками податків. Розвиток міжнародної торгівлі відкрив доступ до дешевших ресурсів – сировини, комплектуючих, що дозволяє оптимізувати матеріальні та фінансові потоки виробників у логістичному сенсі.

Порівняно новою тенденцією використання логістичного чинника локалізації виробництва в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху матеріальних потоків, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, що взаємодіють з ними. Таке рішення покликане прискорити просування товароматеріальних потоків та забезпечити безперервність процесу руху товару.

Згідно з досвідом розвинутих країн використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35%, транспортні витрати на 7- 20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40% та скоротити їх запаси на 50-200%. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є

формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони

Таким чином Україні доцільно врахувати, що створення національної логістичної системи та її ефективна інтеграція в міжнародну логістичну систему стане могутнім чинником розвитку національного виробництва, як за рахунок внутрішніх джерел так і іноземних інвестицій, підвищить міжнародну конкурентоспроможність окремих виробників та економіки в цілому, дозволить зайняти більш вигідне місце в міжнародному розподілі праці.

УДК 338.47:656.2.1-83

НЕОБХОДИМОСТЬ И УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

*Федорко И.П., заступник генерального
директора (Укрзалізниця)*

Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через ее территорию увеличивались. Для Украины развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение поступлений в бюджет, является одним из реальных источников финансирования транспорта.

В настоящее время значительное количество транзитных грузов, которые проходили по Украине, пошли в обход через Беларусь на Прибалтику, Новороссийский морской порт. В этих условиях необходимо ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, создание соответственно международным стандартам национальной сети международных транспортных коридоров, ее интегрирование в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов.

Основные причины, которые сдерживают развитие транзита грузов в Украине, кроются в неустроенности системы контроля грузов на границе, в оплате высокой стоимости услуг, которые предоставляются таможенными брокерами, контрольными службами и транспортными терминалами, в многочисленных бюрократических преградах при оформлении транзитных перевозок, низкой скорости доставки грузов, неблагоприятной криминальной обстановке, недостатке комплексного, в том числе информационного обслуживания на пути транзита, в отсутствии комплекса правовых актов, которые регулируют транзитные перевозки и их

экспедиционное обслуживание.

В последние годы на всех видах транспорта подвижной состав практически не обновлялся, уровень его износа составляет 80—90 %, уже сегодня ощущается острый дефицит полувагонов, цистерн, окатышевозов. Не хватает современных морских судов, автомобилей международного сообщения, контейнеров и подвижного состава для интермодальных перевозок.

Для увеличения объемов транзитных перевозок необходимо повышение качества обслуживания грузовладельцев, улучшение состояния подвижного состава и транспортной инфраструктуры.

Условием развития транзита является проведение гибкой тарифно-ценовой и налоговой политики, что предполагает решение следующих задач:

- осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзита (внедрение единого сбора, сквозных тарифов, тарифных уступок и т.п.);

- исследование, разработка критериев и осуществление интегрированной оценки доходов и затрат при международном транзите грузов территорией Украины на основе общей для всех участников транзита маркетинговой стратегии ценообразования;

- снижение стоимости услуг, сопутствующих транзитной перевозке;

- подготовка и представление в установленном порядке предложений относительно льготного налогообложения операций по предоставлению услуг, связанных с перевозкой (перемещением) грузов и пассажиров транзитом через территорию Украины;

- подготовка нормативно-правовых актов относительно тарифов (включая сквозные) по направлениям прохождения транспортных коридоров;

- разработка методики формирования сквозных тарифов на перевозку транзитных грузов;

- осуществление мероприятий по тарифному стимулированию развития транзитных контейнерных перевозок;

- усовершенствование организации охраны и сопровождения подакцизных товаров, которые перемещаются транзитом через таможенную территорию Украины, разработка и внедрение экономически обоснованных тарифов на сопровождение этих товаров со скидкой на 20-30 %;

- создание системы мониторинга тарифов и цен относительно предоставления услуг по перевозкам и переработке транзитных грузов на железных дорогах и в портах иностранных государств, которые конкурируют с украинскими. Осуществление гибкой тарифной политики с

целью привлечения грузов для следования территорией Украины.

УДК 658.14/17

ФІНАНСОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ФІНАНСОВОЇ ЛОГІСТИКИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРСЬКОГО БІЗНЕСУ

Хаймінова Ю.В., к.е.н., доцент (НУ «ОЮА»)

В умовах розвитку глобалізаційних процесів на транспорті розвиток логістичних операцій слід розглядати необхідною умовою забезпечення ефективної діяльності підприємств морського бізнесу. На даний час для забезпечення конкурентоспроможності транспортних, зокрема, портових послуг, необхідно ефективно використовувати принципи логістики та логістичного потенціалу, який слід розглядати як результат взаємодії сукупних ресурсів та логістичних можливостей підприємства. Фінансовий потенціал є складовою логістичного потенціалу підприємства і являє собою здатність підприємства досягати поставлені перед ним цілі, ефективно оперуючи і використовуючи наявні в нього фінансові ресурси [2]. Фінансові ресурси відповідно логістичного підходу розглядаються у взаємозв'язку з іншими видами ресурсів та у контексті послідовного їх перетворення з однієї форми на іншу і особливостей їх функціонування в цих формах.

При цьому фінансова логістика є найменш визначеною категорією серед інших елементів логістичної системи. Залишаються невирішеними питання фінансової логістики на макrorівні, яка є дієвим засобом державного регулювання фінансового ринку та оптимізації транзакційних витрат на корпоративному рівні. Ефективне управління фінансовими потоками на основі логістичного підходу передбачає скорочення фінансового циклу, приріст власних фінансових ресурсів та управління ними з метою забезпечення фінансової стійкості та безпеки підприємства в поточному і перспективному періодах, забезпечуючи зростання ринкової вартості підприємства та посилення його конкурентних позицій. Відповідно до завдань фінансової логістики слід віднести ефективне управління фінансовими потоками, забезпечення оптимальної структури фінансових ресурсів, ефективне управління оборотним капіталом, фінансовим циклом підприємства, забезпечення оптимальної структури активів підприємства, мінімізацію фінансових ризиків в процесі формування, розподілу та перерозподілу фінансових потоків,

забезпечення платоспроможності та фінансової стійкості підприємства в поточному та перспективному періодах [3].

Логістичне управління фінансовими потоками на підприємстві тісно пов'язано з процесом бюджетування, що передбачає розрахунок показників фінансової ефективності логістичної системи [1]. Організації управління системою фінансової логістики на підприємстві передусім діагностика стану управління фінансовими потоками підприємств. При цьому необхідно враховувати показники не тільки фінансової, але й виробничої, інвестиційної діяльності тощо. Важливим питанням залишається й удосконалення методів оцінки фінансового потенціалу підприємства.

Таким чином, фінансова логістика як система управління фінансовими потоками забезпечує збалансований розвиток та фінансову рівновагу функціонування підприємства. В структурі логістичного управління особливе місце займає фінансова логістика оскільки забезпечує економічний розвиток підприємства, його здатність протидіяти фінансовим ризикам, оптимізувати господарські процеси. Проте методологічне забезпечення процесу впровадження управління фінансовими потоками на основі логістичних принципів є малодослідженими на сучасному етапі. Особливо актуальними є дослідження питань фінансової логістики на макrorівні в умовах процесів глобалізації та консолідації на ринках морських транспортних перевезень.

Література

1. Говорушко Т.А. Особливості управління системою фінансової логістики підприємства в ринковому середовищі [Електронний ресурс] / Т. А. Говорушко, Н. І. Обушна, Н. М. Собко // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. - 2013. - № 2. - С. 53-62. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/zpnudps_2013_2_8.pdf
2. Гуржій Н.М. Фінансовий потенціал як один із аспектів логістичного потенціалу / Н.М. Гуржій, Я.І. Шрамко, Т.В. Ухова // Науковий вісник Херсонського державного університету: Серія економічні науки, 2014. - № 6. – С.147-149
3. Докієнко Л.М. Фінансова логістика на підприємстві: теоретичні аспекти / Л.М. Докієнко // Економічний вісник НГУ: Зб.наук.праць. – 2012. - № 3. – С. 121 - 126

УДК 656.073

**ВИЗНАЧЕННЯ ЗАЛЕЖНОСТІ
ЗАГАЛЬНИХ ВИТРАТ НА РОЗВЕЗЕННЯ
ДРІБНОПАРТІЙНИХ ВАНТАЖІВ ВІД
ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПАРАМЕТРІВ**

Шраменко Н.Ю., д.т.н., доцент (ХНАДУ)

В сучасних умовах ринку простежується тенденція зменшення розмірів поставок і збільшення частки дрібнопартійних вантажів у загальному обсягу перевезень вантажів у міському сполученні.

Аналіз теоретичних підходів та практичного досвіду свідчить, що існуючі підходи та моделі планування та організації розвізних маршрутів, особливо для великої кількості клієнтів, не

враховують вимоги споживачів щодо умов їх обслуговування та не передбачають вибір раціональної вантажності автомобіля [1].

Попередні дослідження свідчать, що оптимальною стратегією формування розвізних маршрутів є обслуговування за періодами доби, яка частково враховує часові вимоги споживачів [2].

Формування розвізних маршрутів виконується з урахуванням характеристик заявок, обраної вантажності автомобіля та характеризується загальною довжиною пробігу автомобілів на розвізних маршрутах за добу [3].

В якості критерію ефективності процесу обслуговування споживачів на розвізних маршрутах запропоновано мінімальні загальні добові витрати на розвезення дрібнопартійних вантажів:

$$B_3 = f(L_{zag}, C_{zm}, C_{nocm}, V_e, t_n^{1T}, t_p^{1T}, q_{nj}, C_{год}^{n/p}, \bar{q}, N) \rightarrow \min, \quad (1)$$

де L_{zag} – загальна довжина пробігу автомобілів на розвізних маршрутах, км/добу; C_{zm} – змінні витрати на 1 км пробігу, у.о./км; C_{nocm} – постійні витрати на 1 год. роботи, у.о./год.; V_e – експлуатаційна швидкість автомобіля, км/год.; t_n^{1T} – час навантаження 1т вантажу, год.; t_p^{1T} – час розвантаження 1т вантажу, год.; q_{nj} – номінальна вантажність j -го автомобіля, який використовується для роботи на розвізних маршрутах, т; $C_{год}^{n/p}$ – вартість простою автомобіля під навантаженням (розвантаженням), у.о./год.; \bar{q} – середній розмір партії вантажу, т; N – кількість споживачів, од.

Імітаційні експерименти проведено за допомогою розробленого програмного забезпечення, відмінною особливістю якого є формування раціональних розвізних (збірних) маршрутів при перевезенні дрібнопартійних вантажів в міському сполученні для великої кількості замовників.

За результатами імітаційного експерименту отримано регресійну модель, що найточніше описує залежність загальних витрат на розвезення дрібнопартійних вантажів за добу від номінальної вантажності автомобілів, що працюють на розвізних маршрутах, кількості клієнтів, а також середнього розміру партії вантажу:

$$B_3 = 0,5978 \cdot N^2 - 12,9844 \cdot q_n^2 + 4783,3061 \cdot \bar{q}^2$$

Область визначення функції: $N \in [18;100]$, $q_n \in [3;6]$, $\bar{q} \in [0,241;0,741]$.

Висновки. В якості критерію ефективності обслуговування вантажовласників на розвізних маршрутах запропоновано мінімальні загальні добові витрати на розвезення дрібнопартійних вантажів. Отримано регресійну модель, що описує залежність загальних добових витрат на розвезення дрібнопартійних вантажів від технологічних параметрів: номінальної вантажності автомобілів, кількості клієнтів та середнього розміру партії вантажу. Запропоновано отриману регресійну модель використовувати на автотранспортних підприємствах під час організації дрібнопартійних перевезень вантажів в містах, що дозволить обирати раціональну технологію при обслуговуванні вантажовласників на розвізних маршрутах для зменшення витрат на перевезення товарів дрібними партіями.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Шраменко Н.Ю. Аналіз теоретичних розробок в області організації дрібнопартійних перевезень та функціонування термінальних систем / Шраменко Н.Ю. / Вестник ХНАДУ: сб. науч. тр. - Харків: ХНАДУ, 2010. – Вип. 49 – С. 120 – 125.
2. Шраменко Н.Ю. Вибір оптимальної стратегії обслуговування вантажовласників на розвізних маршрутах / Шраменко Н.Ю., Галаган А. В. // Вестник ХНАДУ: сб. науч. тр. – Харків: ХНАДУ, 2009. – Вип.44 – С. 78–82.
3. Шраменко Н.Ю. Модель організації транспортного процесу на розвізних маршрутах/ Н.Ю. Шраменко// Автомобільний транспорт. – Харків: ХНАДУ, 2007. – Вип. 21 – С. 74–77.

Секція

«МЕНЕДЖМЕНТ І МАРКЕТИНГ НА ТРАНСПОРТІ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор В.Г.Шинкаренко

УДК 656.61:339.165.4

**ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ РЕШЕНИЙ
ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ФЛОТА В
СИСТЕМЕ РЫНКА МОРСКОЙ
ТОРГОВКИ**

Бабаченко М. В., ассистент, аспирант (ОНМА)

Принятие совокупности решений по достижению устойчивого позиционирования флота в системе современной теории должно отражать особенности функционирования морского транспорта на глобальном фрахтовом рынке, что требует уточнения важнейших положений проблемы. В торговом судоходстве особое место занимает неопределенность при совокупности решений. Множество направлений перевозок, зависящих от общего состояния международного разделения труда при широко развитой сети судоходных компаний, обуславливают альтернативность поведения отдельных операторов.

Предельная производительность капитала, являющегося основой мирового рынка транспортных услуг, формируется под влиянием конъюнктуры, совершенствования технологий перевозки грузов, организации перевозок на основе интермодальных сообщениях и конкурентной экономичности и других факторов. Цикличность развития мирового судоходства предопределяет невозможность исключить потери. Поэтому важнейшей задачей является повышение надежности применяемых управленческих решений. Главным становится оптимизация информационной базы, углубление анализа ситуации, оценки альтернатив будущего развития. В этом аспекте выделяется критериальное ограничение и выбор сбалансированной системы показателей, описывающих поведение судоходной компании по оптимизации денежного потока.

Расширение стратегии рефлагирования предопределяет задачи учета действующей налоговой системы. Каждое судоходное предприятие стремится к максимизации собственной рыночной стоимости по методу дисконтированной величины стоимостных параметров. Несовпадение во времени периода реализации проектной мощности, конкурентной себестоимости эксплуатации транспортных объектов обуславливает необходимость специальных уточняющих расчетов срока возмещения инвестиций.

В практике мирового торгового судоходства важным показателем оценки состояния фирмы является инвестиционная привлекательность. Потенциальные инвесторы должны убедиться в результатах трансформации современных тенденций в будущее устойчивое развитие. Поэтому важнейшим становится соединение современной инвестиционной привлекательности с потенциальной конкурентоспособностью. Особое место в этом процессе занимает регуляторная политика Международной морской организации по критериям надежности флота, правомерности формирования рынка труда моряков и энергоемкости перевозочного процесса. Несмотря на текущее падение цен на сырую нефть, среди ограничений сохраняются затраты на энергоресурсы при нормализации охраны окружающей среды.

При этом повышение экономической устойчивости флота должно основываться на оптимизации внетранспортного эффекта. Кроме того, величина совокупных экономических результатов обеспечивает стимулирование участия в транспортном обслуживании мировых хозяйственных связей по предельной доле транспортной составляющей в стоимости товаров. Механизм оптимизации состояния морских транспортных судов должен включать комплекс взаимоотношений с клиентурой и смежными секторами рынка транспортных услуг в системе мультимодальных технологий.

При выборе направлений развития флота должно учитываться состояние производственного потенциала не только собственной судоходной компании, но и основных конкурентов. Особый интерес представляют пределы экстенсивного и интенсивного использования основного капитала в структуре приоритетного сектора фрахтового рынка.

Эффективность реализации программы развития должна в первую очередь отражать затраты, необходимые для достижения прогнозных результатов в границах специализации на рынке транспортных услуг. Для реализации программы развития судоходных предприятий, ориентированных на стандартную функциональную деятельность в условиях реальной конкуренции в системе рынка транспортных услуг необходимы:

- оценка текущего состояния действующего транспортного потенциала, который имеет достаточную экономическую устойчивость;
- определение перспективных параметров по критериям технико-экономической адекватности и

конкурентоспособности;
— выбор источников и инструментов инвестиционного обеспечения программы развития;
— разработка механизма обеспечения конкурентоспособного, устойчивого функционирования национальных предприятий морского транспорта в условиях глобального рынка морской торговли.

Степень эффективности использования судов в отдельных секторах фрахтового рынка обуславливается конкретными факторами и условиями. Среди них выделяются: характеристика и открытость грузопотоков; устойчивость торговых контрактов; конъюнктура свободных секторов фрахтового рынка; организационные формы судоходства и др.

Для обеспечения пропорциональности и равномерности развития мирового торгового судоходства и участия в нем национальных компаний необходимо следить за соответствием капиталоемкости и уровня равновесных тарифов. Сложность решения этой задачи обуславливается многочисленностью операторов фрахтового рынка и постоянными изменениями в системе их взаимодействия. Стоимостная оценка позиционирования в торговом судоходстве играет роль глобального критерия устойчивости флота. При этом постоянно возникают проблемы согласованности действий как в системе судоходных ассоциаций, так и на основе логистических товаропроводящих систем.

УДК 656.078.1

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ ПРИНЦИПІВ МІСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ

Вдовиченко В.О., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

Міські пасажирські перевезення є однією з соціальних послуг які в значній мірі впливають на якість життя населення міст. Якість життя населення міст визначається станом міської системи до складу якої входять підсистеми природного, економічного, соціального та суспільного середовища. Однією з структурних компонент соціального середовища є транспортна система міста, до складу якої входить транспортна інфраструктура та підсистема транспорт, що представлена вантажними, пасажирськими та спеціальними видами транспорту.

Міський пасажирський транспорт в значній мірі впливає не тільки на соціальне середовище, але і

визначає стан міського природного та економічного середовища. Вплив міського пасажирського транспорту на суміжні підсистеми визначається наявністю горизонтальних зв'язків у ієрархії міської системи. Характер взаємозв'язків обумовлений взаємним впливом умов і результатів роботи складових елементів підсистем. Міська пасажирська транспортна система як будь яка самодостатня система наділена сукупністю властивостей логістичних систем: автономність; емерджентність; варіантність поведінки; структурованість; внутрішні і зовнішні зв'язки, в тому числі інформаційні; керованість і наявність органу управління для координації та інтеграції ланок системи; адаптивність.

Попередній період досліджень проблем функціонування міського пасажирського транспорту базувався на розгляді міського пасажирського транспорту як ізольованої системи, що територіально прив'язана до території міської системи. Такий підхід не передбачає врахування впливу міського пасажирського транспорту на стан елементів суміжних підсистем і міської системи в цілому. Перспективність таких підходів була вичерпана з появою логістичних принципів організації транспортних процесів пасажирських перевезень. Можливість і результативність використання логістичних підходів при організації пасажирських перевезень відображена у багатьох роботах як вітчизняних так і закордонних вчених. Розгляду міських пасажирських перевезень з логістичних позицій найбільш підходить напрям досліджень міської логістики. Міська логістика є інноваційним механізмом управління потоками міського середовища. Аналіз вітчизняних і зарубіжних робіт дозволив виявити роль міської логістики як науково-практичного напрямку, що має своїм предметом вдосконалення транспортно-логістичних схем і маршрутів переміщення вантажів і пасажирів в умовах міста. Адаптація принципів міської логістики до умов міської пасажирської транспортної системи передбачає виділення структури логістичної системи як комплексу видів міського транспорту, що використовують споріднену транспортну інфраструктуру, міське середовище, енергетичні та соціально-економічні ресурси. Формування дерева цілей міської системи дозволяє визначити мету підсистеми міського пасажирського транспорту. Мета міського пасажирського транспорту складається з двох умов: своєчасне задоволення переміщення пасажиропотоків між територіальними структурами міста і мінімізації ступені впливу на суміжні підсистеми міської системи.

Системна організація міського потоку в умовах міської системи можлива на основі основних принципів логістики адаптованих до умов міських пасажирських перевезень. До основних принципів

міської логістики пасажирських перевезень слід віднести: комплектність, коректність, конструктивність, надійність, варіативність. Принцип комплектності полягає у забезпеченні всіх видів ресурсів для реалізації транспортного процесу, координації дій всіх учасників руху, центральному контролю за умовами використання транспортної інфраструктури, забезпеченні кооперації між учасниками міської системи. Принцип коректності передбачає визначення витрат всіх видів ресурсів міського і економічного середовища для кожного учасника транспортного процесу. Принцип конструктивності спрямований на диспетчеризацію загального транспортного потоку, безперервного відстеження переміщення і зміни кожного об'єкта потоку і оперативне коректування його руху; ретельне виявлення елементів всіх вагомих операцій обслуговування пасажирів. Принцип надійності передбачає забезпечення безвідмовності та безпеки руху, резервування комунікацій і технічних засобів. Принцип варіативності оцінює можливість гнучкого реагування на коливання попиту та інші впливи зовнішнього середовища; цілеспрямоване створення резервних потужностей міської пасажирської транспортної системи.

Розробка науково-технологічного апарату впровадження принципів міської логістики дозволить визначити баланс між видами міського транспорту, оптимізувати взаємодію між елементами підсистеми, раціоналізувати використання всіх видів ресурсів і як результат забезпечити ефективне функціонування не лише міського пасажирського транспорту а всіх видів міського транспорту і міської системи в цілому.

УДК 656.2.008.8

МАРКЕТИНГОВІ ПІДХОДИ В УПРАВЛІННІ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Волохов В.А., к.е.н., (УкрДУЗТ)

Досвід роботи залізничної галузі в умовах ринкової економіки визначив необхідність посилення ролі планування не тільки основної діяльності, але і збуту залізничної продукції, впровадження елементів маркетингу у роботу залізничного транспорту. У цьому зв'язку актуальними стають задачі зміцнення і розвитку організаційної структури, що забезпечує ефективну реалізацію маркетингових принципів керування галуззю, методологічного апарата проведення маркетингових досліджень на залізничному транспорті, корпоративної системи керування маркетингом, що забезпечує підтримку

прийняття управлінських рішень у питаннях формування маркетингової стратегії і тактики роботи залізниць на ринку транспортних послуг.

Під маркетинговими підходами в управлінні залізничним транспортом розуміється комплекс мій, дій, рішень, що забезпечують ефективну реалізацію продукції залізничного транспорту, підвищення рентабельності галузі при оптимізації вантажо- і пасажиропотоків і рівня транспортної складової в структурі валового національного продукту.

Фундаментом сучасного маркетингового підходу до управління економікою залізничного транспорту мають стати:

- поділ функцій державного регулювання і господарського керування, створення "відкритої" системи, що оперативно реагує на зміну умов навколишнього середовища;

- проведення регулярних досліджень: транспортного ринку, попиту на перевезення вантажів і можливостей його задоволення на різних рівнях економічної системи (окремих підприємств клієнтури і станцій; регіонів і обслуговуючих їх залізниць); розробка на їхній основі пасивних і активних прогнозів розвитку економічних систем;

- розробка комплексної системи заходів, спрямованих на формування і керування попитом на послуги залізниць, стимулювання всіх учасників процесу перевезень, що сприяють переходу на новий якісний рівень взаємин із клієнтами;

- розробка механізмів регулювання пропозиції послуг залізничного транспорту, виходячи з об'єктивних причин зміни потреб клієнтів і сезонних коливань попиту на перевезення;

- розробка системи забезпечення своєчасної доставки сировини, матеріалів, запасних частин і комплектуючих виробів для виробничо-промислового комплексу країни і вивозу готової продукції для наступної її реалізації на внутрішньоукраїнському і закордонному ринках.

Маркетингові підходи в управлінні підприємствами залізничного транспорту сприятимуть: удосконаленню системи управління підприємств залізничного транспорту; поліпшенню якості перевезень і послуг; підвищенню пропускної спроможності виробничих потужностей; підвищенню узгодженості дій персоналу та його професійної відповідальності; поліпшенню просування нових послуг на ринок; поліпшенню координації між логістичними підрозділами та виробництвом; покращенню організації, планування та оперативного управління роботами з переміщення вантажів та вантажно-розвантажувальними операціями тощо.

УДК 519.2

**О НАУЧНЫХ РАБОТАХ МАГИСТРОВ
ПГУПС ПО ДИСЦИПЛИНЕ
«ОСНОВЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО
МЕНЕДЖМЕНТА»**

*Герасименко П. В., д.т.н., профессор,
(Петербургский Государственный Университет
Путей Сообщения)*

В Петербургском государственном университете путей сообщения (ПГУПС), на основании учебного плана магистров по направлению «Системный анализ и управление», изучение теоретических положений дисциплины «Основы стратегического менеджмента» осуществляется магистрами самостоятельно под руководством профессора. Практические занятия проводятся преподавателем в специализированных аудиториях, оснащенных компьютерной техникой. Основной целью занятий является разработка в области железнодорожного транспорта управленческих решений, базирующихся на построенных математических моделях.

В докладе на примере приводится методика выработки стратегического решения по размерам субсидий филиалам акционерного общества Федеральной пассажирской компании (АО «ФПК»). АО «ФПК» перевозит более 110 миллионов пассажиров в год. Однако пассажирские перевозки относятся к числу нерентабельных перевозок. Поэтому разработка размера государственных субсидий необходимых для осуществления плановых перевозок пассажиров относится к числу стратегических задач управления.

Предлагаемая методика включает следующие этапы:

- анализ деятельности компании и выявление с помощью диаграммы Исикавы влияние на ее доход всех факторов, определяющих перевозку пассажиров;
- построение диаграммы Парето для установления основных факторов, определяющих наибольший вклад в доход;
- моделирование математических зависимостей дохода от основных факторов;
- оценка с помощью критерия Фишера значимости построенных математических моделей и выбор рациональной зависимости;
- прогнозирование дохода по выбранной модели;
- выработка управленческого решения по уровню субсидий для обеспечения компенсации эксплуатационных расходов.

В докладе приводится анализ наиболее существенных причинно-следственных взаимосвязей между факторами и результирующим показателем, в качестве которого принята выручка

одного из филиалов компании. Для этого была построена диаграмма Исикавы, известная также под названием диаграмма «Рыбьей кости». Построение диаграммы позволило выявить ключевые взаимосвязи между различными факторами и более точно понять исследуемый процесс.

После выявления главных факторов, оказывающих наиболее значительное влияние на увеличение выручки филиала компании, была построена диаграмма Парето. Из анализа факторов с наиболее сильным влиянием на выручку филиала установлено, что в модель необходимо включить доход от продажи билетов пассажирам и от ремонта, который осуществляется филиалом.

Для моделирования выручки филиала компании использовались базы статистических данных основных экономических и производственных показателей Северо-Западного филиала за период 2010 – 2014 г.г. помесечно. В качестве результирующего показателя в данной работе рассматривалась относительная выручка филиала компании, а в качестве факторов – пассажирооборот и объем фактического ремонта подвижного состава.

Для построения математической модели зависимости относительной выручки Северо-Западного филиала АО «ФПК» от пассажирооборота и объема ремонта подвижного состава был применен метод регрессионного анализа. В качестве математических моделей в работе рассмотрены линейные и нелинейные функции регрессии [1-2]. В число нелинейных моделей включены модели типа Алена и Кобба – Дугласа.

Для выбора наиболее адекватной модели необходимо было оценить их качество. Оценка качества по коэффициенту детерминации выявила, что линейная регрессионная модель имеет более высокий коэффициент детерминации. Расчет глобальных погрешностей и норм погрешностей для рассматриваемых производственных моделей подтвердил более высокое качество линейной модели среди других моделей.

Оценка моделей по критерию Фишера позволила для всех производственных моделей отвергнуть нулевую гипотезу о случайной природе коэффициента регрессии, а, следовательно, для оцениваемых моделей принять альтернативную гипотезу о статистической значимости всех уравнений регрессии.

Таким образом, на основании проделанных расчетов была рекомендована к дальнейшему исследованию и практическому использованию линейная модель, как наиболее простая и имеющая относительно более высокие показатели качества.

Адекватность предложенной модели была установлена с помощью сравнения реально полученных данных за февраль 2015 г. и прогнозного значения выручки от основной

деятельности на основании выбранной модели. В заключение оценена субсидия для принятия управляющего решения по плановой пассажирской перевозке.

Список литературы

1. Герасименко П.В. Методика моделирования риска при прогнозировании результатов инвестирования производственной деятельности предприятия. Известия Петербургского университета путей сообщения. 2012. № 2 (31). - С. 142-147.
2. Герасименко П.В., Стасишина А.Е. Моделирование производственно-экономической деятельности филиала АО "Федеральная пассажирская компания". Материалы VII Международной научно-практической конференции "Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Том 1". РАНХиГС. 2015 г. Санкт-Петербург. - С. 111-116.

УДК 657.922:629.463

ОЦІНКА ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ЗНОСУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

*Гненний М. В., к.е.н., доцент,
Гненний О. М., д.е.н., доцент,
Чернова Н. С., ст..викладач (ДНУЗТ)*

На теперішній час в умовах структурної реформи залізничного транспорту особливу актуальність набувають питання оцінювання вартості основних засобів залізничних підприємств. В умовах ринкової економіки суб'єктам господарської діяльності необхідно забезпечувати відповідність облікової вартості активів їхній ринковій вартості, що досягається за допомогою періодичних переоцінок. Оцінки майна також вимагає процес корпоратизації та багато інших операцій з основними засобами: продаж, надання в оренду, під заставу, страхування майна та ін.

Основну частину активних виробничих основних засобів залізничного транспорту складають парки рухомого складу. Значна частина рухомого складу залізниць України морально застаріла, має ряд конструктивних недоліків і істотно уступає за своїми технічними характеристиками сучасним моделям.

Наявність у складі парків рухомого складу морально застарілих об'єктів вимагає при їх оцінці коректного визначення функціонального зносу стосовно сучасних подібних об'єктів. Зокрема, необхідно враховувати те, що вагони і локомотиви функціонують у єдиному технологічному процесі і зміна параметрів вагонів може істотно вплинути на роботу локомотивів.

Функціональний знос поділяється на моральний та технологічний. Останній виникає у разі зміни всього технологічного циклу, в який традиційно включається об'єкт оцінки.

Як відомо, моральний знос за причинами виникнення підрозділяють на два роди. Перший рід викликається здешевленням виробництва об'єктів, подібних оцінюваному. Моральний знос другого роду зв'язаний з ростом продуктивності об'єктів-аналогів. З погляду оцінки майна основний інтерес представляє моральний знос другого роду, тому що знос першого роду враховується при визначенні вартості заміщення через поточну вартість об'єктів-аналогів.

На наш погляд, величина морального зносу може бути визначена виходячи з умови рівності чистої поточної вартості грошових потоків, що виникають упродовж життєвого циклу експлуатації об'єкта оцінки та об'єкта-аналога.

Так, при оцінці вантажних вагонів вартість заміщення оцінюваного об'єкта з урахуванням морального зносу буде дорівнювати граничній ціні нового об'єкта, при якій чиста поточна вартість грошових потоків від його експлуатації за повний термін корисного використання виявиться рівною чистій поточній вартості грошових потоків від експлуатації такої кількості рухомого складу з об'єктом-аналогом, якої достатньо для виконання того ж обсягу транспортної роботи. При цьому враховується робота як вагонів, так і локомотивів. Це дозволяє врахувати вплив таких факторів як: вантажопідйомність, ємність, маса тари, питомий опір руху, витрати на технічне обслуговування і ремонт, середні відсотки несправних вагонів, технічні і дільничні швидкості та ін., а також норма доходу на інвестиції у галузь.

Враховання названих факторів дозволить більш точно визначити моральний знос вантажних вагонів, чим просте порівняння продуктивності старих і нових моделей, оскільки враховує взаємний вплив показників використання вагонів та локомотивів при роботі в єдиному технологічному процесі вантажних перевезень.

УДК 338.47-027.511:005.591.6

ИННОВАЦИОННОЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЛИДЕРСТВО В ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

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

События 2009 – 2014 годов, как предыдущего мирового финансового кризиса 1998 года, подчеркивают приоритетность реальных

капитальных вложений с использованием инновационных технологий относительно портфельных инвестиций. Поэтому в экономической политике страны должны поддерживаться проекты, обеспечивающие устойчивый рост денежных потоков. В этом отношении выделяется многоаспектная роль инновационного развития подсистем морского транспорта. В исследованиях обычно рассматривается чисто функциональное значение предприятий морского транспорта. В действительности их развитие и производственная деятельность формируют синергетику и оказывают мультипликативное влияние как на инвестиционную составляющую экономики страны, так и на другие сферы социально-экономического комплекса.

Поэтому во избежание постоянных вмененных потерь при реализации внешнеэкономических операций принципиальным становится развитие морского транспортного потенциала страны на уровне, отвечающем системным задачам эффективного позиционирования резидентов в глобальных товарных потоках, что и формирует приоритетность инновационных подходов в глобальной морской транспортной индустрии.

Для разработки государственной программы и обоснования предпринимательских действий в системе морского торгового бизнеса необходима, во-первых, современная судоходная политика, и во-вторых, уточнение исторических факторов и особенностей позиционирования отдельных судоходных компаний на рынке морской торговли. Объективность международного разделения труда, затем процессы глобализации и интеграции предопределили направления и темпы степени инновационного наращивания провозной способности в торговом судоходстве. Сложилась достаточно устойчивая тенденция распределения флота по морским державам. Поэтому для новых судовладельцев необходимо учитывать закономерности функционирования сложившейся производственной инфраструктуры международной экономики.

При любой нацеленности экономического развития флота и портов и их позиционирования в системе международного разделения труда необходимо учитывать, что макроэкономическая стабильность обеспечивается устойчивым экономическим ростом. При этом дифференциация инвестиционной и инновационной деятельности предопределяется уровнем рентабельности. При создании единых условий функционирования для предприятий любых стран на принципах ВТО наибольшей интеграции иностранного капитала подвергается сервисный сектор рынка морских перевозок – экспедиторская и агентская

деятельность, отличающейся низкой капиталоемкостью.

В этих условиях центральным принципом эффективного функционирования всех составляющих транспортной системы является адекватность параметров и условий формирования и использования производственного потенциала. С позиции морского транспортного предприятия его технико-экономические показатели должны отвечать внешним условиям функциональной деятельности и макроэкономическая система по параметрам налоговой политики не должна препятствовать росту денежных потоков. Только в этих условиях прибыль может отражать состояние системы и стимулировать инновационное развитие.

При формировании инвестиционной программы развития морского транспортного предприятия следует ориентироваться не только на обоснованность стоимости, но и на срок реализации проекта. Поэтому необходимо контролировать капитальную стоимость по величине эффекта, который рассчитывает получить подрядная компания. В данном случае в расчет должна приниматься как цель строительной фирмы, так и эффект потребителя. Особенно важно учесть результирующий денежный поток при корпоративных программах развития.

Стратегия операторской деятельности с учетом активности торгового судоходства в выбранном секторе фрахтового рынка должна основываться на положении: «Даже при отсутствии субституты и блокировании вхождения в отрасль дополнительных участников интенсивное соперничество между действующими конкурентами ограничивает потенциальную прибыль» [1, с. 40]. Именно это условие должно предопределять задачи инновационного развития и паритетного взаимодействия различных морских транспортных предприятий, ориентированных на оптимизацию своего положения в системе глобальной морской торговли.

Принцип коммерческой целесообразности любых хозяйственных и инвестиционных проектов предопределяет границы принятия решений как с позиции национальных интересов, так и с учетом предпринимательской эффективности в конкурентных сегментах глобальной морской транспортной индустрии. Поэтому, несмотря на рыночные механизмы и инструментарий сбалансированности объемов грузопотоков и предложения тоннажа необходимо соблюдение общих правил, сформированных морской общественностью.

Их системное игнорирование вследствие потери конкурентоспособного флота предопределило кризисную фрахтовую зависимость экспортных операций от состояния мирового рынка судоходства. Поэтому в качестве

перспективного розвитку флота и портов должен использоваться принцип концентрации ресурсов на стратегии инновационного опережения в локальных зонах глобального рынка морской торговли.

Литература

1. Портер М. Конкурентная стратегия/ М. Портер. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 454 с.

УДК 656.2.001.47

ПОСАДА «КЕРІВНИК» ЦЕ ПОКЛИКАННЯ

Гриценко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Керівник є основою стабільності та злагодженості колективу, тому від його професійних та ділових якостей залежить не тільки ефективність роботи підприємства в цілому, але і взаємини між підлеглими. Для реалізації глибинних потенційних можливостей колективу, керівник повинен розкрити перед ними економічний і соціальний аспект завдань або доручень.

Практика свідчить, що рядові працівники в основному не хочуть бути простими виконавцями розпоряджень керівника. Не слід забувати, що найкраще виконуються, як правило, ті розпорядження, в розробці яких беруть участь виконавці. Саме по собі це участь є своєрідною психологічною підготовкою, яка виховує у працівників почуття відповідальності за доручену справу і спонукає їх виконувати рішення за власною ініціативою, без тиску творчо і оперативно.

Офіційно призначений керівник підрозділу має переваги у завоюванні лідируючих позицій у групі. Однак статус в організації і той факт, що він призначений зверху, ставлять його в положення, дещо відмінне від положення неформальних природних лідерів. Прагнення просуватися вище по службі спонукає його ототожнювати себе з більшими підрозділами організації, ніж із групою своїх підлеглих. Він може вважати, що емоційна прив'язаність до якої-небудь робочій групі не повинна служити йому гальмом на цьому шляху, і тому він ототожнює себе з керівною ланкою організації - джерелом задоволення його особистих амбіцій. Але якщо він знає, що не підніметься вище, та й не особливо прагне до цього, часто такий керівник рішуче ототожнює себе зі своїми підлеглими і робить все від нього залежне, щоб захистити їхні інтереси.

Особисті амбіції слід враховувати в більшості людських ситуацій. Фактично всі лідери в той чи

інший час приймають рішення, які більше відповідають їх власним домаганням, ніж благополуччю групи, її програмним цілям, цілям організації або навіть найвищим інтересам країни. Часто їм настільки успішно вдається обґрунтувати свої рішення цінностями групи, що вони самі абсолютно не усвідомлюють власні спонукання.

Індивідуальні якості керівника багато в чому визначається відповідністю його індивідуальних рис, тим ролям і функціям, які він покликаний виконувати в організації. У найбільш загальній, інтегрованій формі, вимоги до керівника відображаються в соціальних ролях, приписаних йому підприємством. У літературі по керівництву персоналом виділяється різна кількість таких ролей.

Головним критерієм оцінки діяльності керівника служить кінцевий результат праці всього колективу, в якому органічно поєднані результати праці і керівника, і виконавців, цей аспект є ефективністю діяльності керівника. З економічної точки зору результати праці виявляються як прибуток підприємства, якість і кількість продукції, економічність, новизна продукції. Однак крім зазначених критеріїв, ефективність діяльності керівника оцінюється через психологічні критерії.

Діяльність сучасного керівника є багатоплановою і є покликанням. Вона з'єднує діяльність з визначення основних цілей організації, і її підрозділів, а також шляхів їх досягнення, стратегії розвитку: вплив на підлеглих, виконання певних функцій як по відношенню до підлеглих і організації в цілому, так і по відношенню до вищих органів. Також, діяльність керівника передбачає певний тип ставлення у взаєминах з іншими особами - учасниками управлінських систем. Об'єднавши всі сторони можна зробити висновок, що мудрий, досконалий керівник це покликання від природи. Ця життєва формула вочевидь стосується кожного, хоча, як правило, над нею ми не часто задумуємось. Її, скоріше всього, сприймаємо як щось само собою зрозуміле. Однак істину нам завжди слід шукати там, де вона знаходиться.

Треба відзначити, що дане питання досить своєчасне у нинішньому становищі країни, коли потрібно відновлювати виробництво та підвищувати економічний потенціал держави. Високоякісні талантові керівники за покликанням необхідні у сучасних підприємствах. Завдяки таким керівниками підвищуються перспективи у будь-якого підприємства.

УДК 656.025.2.003.1

**ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К
ОПРЕДЕЛЕНИЮ УРОВНЯ КАЧЕСТВА
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
НАСЕЛЕНИЯ**

*Еловой И.А., д.э.н., профессор,
Кожевникова И. А., аспирант (БелГУТ)*

Основной задачей работы пассажирского транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребностей населения в перевозках. Степень же удовлетворенности пассажира транспортной услугой зависит от уровня качества процесса перевозки. Для того, чтобы ликвидировать или свести к минимуму несоответствие между ожидаемым и фактическим уровнем качества необходимо измерять и оценивать параметры качества перевозки пассажиров.

Максимальный учет факторов пассажирского сервиса позволяет формировать рациональную систему управления общественным транспортом с отходом от «рынка продавца» и ориентацией на условия «рынка покупателя». [1, с.337]

До середины 90-х годов основным показателем качества являлся коэффициент качества K_k , который определяется как отношение величины затрат времени на поездку при заданных теоретически абсолютно комфортных условиях поездки $t_{пер}^3$, к фактическим затратам времени на поездку в реальных условиях $t_{пер}^φ$:

$$K_k = t_{пер}^3 / t_{пер}^φ$$

Данный подход не учитывает все показатели, которыми руководствуются пассажиры при определении качества транспортного обслуживания.

Профессор В.А. Персианов предлагает для оценки качества обслуживания пассажиров применять понятия простого, сложного и интегрального качества.

Простое качество пассажирских перевозок характеризуется каким-то одним существенным натуральным свойством (показателем) их потребительной стоимости, например, скоростью (временем) перемещения пассажиров или уровнем комфорта (удобства) при обслуживании их в пути следования и на вокзалах.

Сложное качество характеризуется всеми остальными натуральными свойствами (показателями) их потребительной стоимости: безопасностью, скоростью (временем) перемещения, уровнем сервиса в пути следования и на вокзалах и др.

Интегральное качество пассажирских перевозок характеризуется не только вышеперечисленными натуральными показателями их потребительной стоимости, но и показателями затрат

(эксплуатационных, капитальных или приведенных) на их осуществление. [3, с. 98-99] Однако в работе [3] автор не предлагает методику для оценки интегрального качества транспортного обслуживания.

А.В. Шабанов развивает понятие комплексного, интегрированного показателя качества, учитывающего различные факторы сервисного обслуживания пассажиров.

Комплексный показатель уровня пассажирского сервиса S , предложенный А.В. Шабановым, определяется зависимостью:

$$S = S_1^{K1} \cdot S_2^{K2} \cdot S_3^{K3} \cdot S_4^{K4} \cdot S_5^{K5} \cdot S_6^{K6},$$

где S_1 - надежность перемещения точно по графику (время поездки);

S_2 - доступность (частота движения общественного транспорта);

S_3 - безопасность (вероятность безотказной работы общественного транспорта);

S_4 - комфортность (качество поездки);

S_5 - стоимостной показатель – величина транспортного тарифа;

S_6 - показатель информационного сервиса (уровень информационного обеспечения);

$K1... K6$ – показатели степени, характеризующие весомость соответствующего показателя уровня сервиса. [1, с.344]

Приведенные характеристики транспортного обслуживания являются как количественными, так и качественными, и от правильности, точности и быстроты их определения зависит общая эффективность пассажирских услуг.

При выборе конкретного перевозчика, оценки качества, предоставляемых им услуг, а, следовательно, и его конкурентоспособности, предлагаем использовать интегральный критерий, состоящий из двух частей: критерия, характеризующего качество транспортного обслуживания и определяемого на основе метода экспертных оценок (K_3^T); экономического критерия, рассчитываемого на основе тарифов (K_0^T):

$$K_k^T = K_3^T(1 - \beta) + K_0^T\beta,$$

где β – коэффициент значимости, определяемый экспертным способом для двух критериев – K_3^T и K_0^T .

Значение критерия, определенное на основе метода экспертных оценок, характеризующее надежность, гибкость, доступность, информативность и комплексность услуг, находится из соотношения

$$K_3 = O_i / O_{\max},$$

где O_i – рейтинг (оценка) i -го перевозчика или i -й схемы доставки на определенное направление; O_{\max} – максимально возможное значение рейтинга (оценки) i -го перевозчика или i -й схемы доставки на определенное направление.

Значение критерия, определенное на основе стоимостного метода, характеризующее изменение провозных платежей (тарифов и сборов), выражается соотношением

$$K_0^T = 1 - \Delta\Pi_i / \Delta\Pi_{\max},$$

где $\Delta\Pi_i$ – изменение провозных платежей при применении i -й схемы доставки; $\Delta\Pi_{\max}$ – максимально возможное изменение провозных платежей при применении i -й транспортно-логистической схемы доставки. [4, с.54]

Вопросы определения качества транспортного обслуживания населения являются очень важными и сложными. Информация о качестве транспортных услуг должна тщательно изучаться и анализироваться для улучшения транспортного обслуживания на основании накопленного опыта и пожеланий клиентов. При оценке качества транспортного обслуживания целесообразно пользоваться комплексным, интегрированным показателем качества, учитывающим различные факторы сервисного обслуживания пассажиров.

Список использованных источников:

1. Пассажирыские автомобильные перевозки / В.А. Гудков [и др.] ; под ред. В.А. Гудкова. – М. : Горячая линия, 2004. – 446 с.
2. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И.В. Спирин. – 5-е изд., переработанное. – Москва : Академия, 2010. – 397 с.
3. Экономика пассажирского транспорта / В.А. Персианов [и др.] ; под ред. В.А. Персианова. – Москва : КноРус, 2012. – 389 с.
4. Оценка эффективности инвестиций и конкурентоспособности транспортно-логистической системы : учеб.-метод. пособие / И.А. Еловой, И.А. Лебедева ; М-во образования Респ. Беларусь, БелГУТ. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 99 с.

УДК 339.138:656

ЗАСТОСУВАННЯ ПРИНЦИПІВ МАРКЕТИНГУ ДЛЯ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Зоріна О.І., д.е.н., професор,
Гончаренко Д.С., аспірант (УкрДУЗТ)*

Галузь залізничного транспорту України переживає зараз нелегкий процес реформування.

Щоб уникнути зайвих помилок доцільним буде вивчення та використання зарубіжного досвіду.

Для країн Європейського Союзу характерним є використання автомобільного транспорту у сфері вантажних перевезень і особистого автомобільного транспорту для пасажирських перевезень. Тому, наприкінці ХХ ст. залізничні адміністрації багатьох європейських країн створили всі умови для впровадження маркетингу в свою діяльність з метою підвищення конкурентоспроможності своїх послуг.

Для країн Східної Європи та Китаю притаманна висока питома вага саме залізничного транспорту в обсягах пасажиро- та вантажообігу. Зокрема, для вантажних перевезень це викликано спрямованістю на підприємства, що займаються машинобудуванням, видобуванням корисних копалин та виробництвом такої продукції, яку доцільно транспортувати саме залізничним транспортом. Достатньо розвинена залізнична мережа та велика площа таких країн зумовлюють значні обсяги перевезень пасажирів саме цим видом транспорту.

В галузі вантажних перевезень після Другої Світової війни почали інтенсивно розвиватися змішані (інтермодальні) перевезення. Особливо помітне їх зростання в міжнародному змішаному сполученні. В деяких країнах Західної Європи змішані перевезення займають значну питому вагу в загальному обсязі перевезень, наприклад в Німеччині – 20%, у Франції – 25%, в Італії 30%.

Отже, на початковому етапі реформування важливо визначитись, який саме вигляд матиме українська галузь залізничного транспорту і яку країну варто обрати в якості зразка. Наступним кроком повинно стати визначення стратегії розвитку галузі, у реалізації якої і зможуть допомогти принципи маркетингу.

Можна обрати один з декількох шляхів реформування галузі. У Великобританії, наприклад, залізнична галузь країни повністю приватизована і складається з приватних власників інфраструктури, приватних операторів, приватних постачальників та приватних компаній, що здійснюють різного роду сервіс. Окремі оператори, використовуючи новітні технології та методи управління, змогли досягти значного збільшення обсягів перевезень на своїх маршрутах.

У Німеччині зараз існує дві компанії з пасажирських перевезень: далекого сполучення та регіонально-місцевого сполучення. У вантажних перевезеннях застосовуються інтермодальні перевезення та відбувається кооперація із сусідніми державами.

Національне товариство залізниць Франції використовує стратегію диверсифікації: вкладає кошти в створення власних пасажирських автомобільних компаній та є власником акцій

компанії, що здійснює міські та міжміські автобусні перевезення, створює мережу філіалів з організації морських перевезень з Англією та Корсикою, з комбінованих та туристичних перевезень, має частки в компаніях, що здійснюють залізничні пасажирські перевезення в інших європейських країнах, в об'єднанні із швейцарською лізинговою компанією здає в оренду вантажні вагони.

Кожна країна має свої особливості і по різному здійснювала реформування своєї транспортної галузі, проте їх усіх поєднує застосування принципів маркетингу. Саме маркетингові служби приймають участь у формуванні стратегії розвитку підприємства, розробляють тарифну політику та систему знижок, займаються дослідженням вподобань споживачів, пропонуючи зручний графік руху поїздів та додаткові послуги, формують імідж компанії та допомагають налагоджувати відносини між різними підприємствами транспорту для успішної кооперації їх діяльності.

Виходячи зі світового досвіду реформування залізничної галузі актуальним є застосування маркетингових принципів для її подальшого розвитку та забезпечення конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

УДК 338.5:656.611.2

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

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

Інституціональні чинники є визначальними в процесі реалізації державної економічної політики, зокрема в сфері експортної діяльності. Ці чинники з одного боку можуть сприяти, з іншого – стримувати розвиток експортного потенціалу як передумови розвитку держави за умови його регулювання засобами грошово-кредитної політики. Експорт українських товарів є передумовою для забезпечення економічної стабільності, реформування економіки та підвищення рівня добробуту суспільства. На даний момент обсяги та структура українських експортних операцій не є оптимальними внаслідок наявності низки правових, економічних, управлінських та інших проблем, які необхідно вирішувати на підставі реалізації комплексу організаційно-правових заходів. Для цього необхідно реалізувати заходи з підвищення

ефективності експортних операцій промислових підприємств, розвитку транзитного потенціалу та реалізації економічних відносин на інвестиційно-інноваційній основі, сприяння розвитку в Україні підприємств зі значним експортним потенціалом, якими є більшість підприємств морського, залізничного та інших видів транспорту. Інституційні чинники значною мірою обумовлюють результати розвитку різних елементів інфраструктури.

Інфраструктурний потенціал відіграє роль ланцюжка, який пов'язує складові експортного потенціалу країни, включаючи прямі та зворотні зв'язки між всіма учасниками процесів виробництва і реалізації продукції. В сфері інфраструктурного забезпечення реалізації експортного потенціалу України існують проблеми оптимізації транспортних потоків, покращення взаємодії підприємств різних видів транспорту, пошуку більш дешевих і перспективних видів та способів транспортування, що дозволить забезпечити скорочення транспортних витрат на одиницю експортної продукції, зниження енерговитрат та гарантувати захист довкілля.

Основними видами вантажів, які спрямовуються на експорт, є зернові вантажі, металопродукція, хімічні добрива, які переважно перевозяться залізничним та морським транспортом. В цей час потужності транспортних підприємств України не можуть на відповідному якісному та кількісному рівнях забезпечити потреби обслуговування експортних вантажопотоків. Наприклад, не всі українські порти здатні приймати та забезпечувати швидку обробку торговельних суден тоннажністю понад 100 тис. тонн, які є найбільш рентабельними для перевезення продукції гірничо-металургійного комплексу. Причинами є недостатні глибини, високий рівень фізичного та морального зносу обладнання, тривалі контрольні процедури тощо.

Належна реалізація можливостей розвитку експортної активності України обумовлює необхідність розробки та швидкого впровадження державних програм оновлення основних засобів різних видів транспорту, поліпшення якісних і кількісних параметрів транспортної мережі, підвищення технічних, технологічних, екологічних вимог та вимог безпеки до вітчизняного транспорту, створення економіко-правових передумов для залучення коштів національних та іноземних інвесторів в транспортну систему, у тому числі на засадах державно-приватного партнерства. Для реалізації зазначених заходів необхідним є подальший розвиток вітчизняного транспортного законодавства з врахуванням необхідності його адаптації до транспортного законодавства ЄС, гармонізації нормативно-правової бази з відповідними міжнародно-правовими нормами та вимогами СОТ.

Проблеми реалізації експортного потенціалу виникали на різних етапах економічного розвитку багатьох країн світу. Як свідчить досвід, ефективна реалізація власної зовнішньоекономічної політики за умови максимального використання транспортного потенціалу була найважливішою передумовою входження держави у світову господарську систему на правах рівноправного партнерства. Для України важливість розвитку експортного потенціалу на підставі розвитку та оптимального використання її транзитних можливостей і транспортної інфраструктури не викликає сумнівів.

УДК 331.101.3:656.2

МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ РІВНЯ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Калініченко А.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Шлях до ефективної професійної діяльності людини лежить через розуміння її мотивації. Тільки знаючи те, що керує людиною, що спонукає її до діяльності, які мотиви лежать в основі її дій, можна побудувати ефективну систему форм та методів управління.

Професійне середовище покликано дозволити людині задовольнити свої потреби шляхом ефективної праці по досягненню цілей підприємства. Цю задачу можна вирішити лише за допомогою створення сталих мотивів трудової діяльності робітника.

Оцінка (діагностика, вимір) рівня мотивації на залізничному транспорті – це складна методична проблема. Питаннями формування оцінки мотивації до праці займаються спеціалісти з економіки, соціології, психології тощо, про що свідчить, в першу чергу, поява багатьох теорій та методик. Кожен з підходів припускає, що для управління мотивацією її необхідно досліджувати та оцінювати.

Аналіз існуючих методик показав, що більшість з них направлено на діагностику окремих видів мотивів професійної діяльності. Практично немає методик, які б дозволили простежити весь процес побудови мотиву, виявити його джерело і тим самим вивчити структуру мотиву конкретної дії.

Оцінити трудову мотивацію на залізничному транспорті можна за допомогою комплексу показників. При цьому під показником розуміється якісна та кількісна оцінка процесів. Якісна сторона показника відображає зміст явищ або процесів в конкретних умовах місця та часу, кількісна – розмір, абсолютну й відносну

величину. Таким чином, показник – це якісна та кількісна характеристика об'єкта, що виражена числом, яке вказує на його властивості. У зв'язку з цим одночасне застосування кількісних і якісних методів є найбільш плідним.

Необхідно зазначити, що існують певні проблеми, пов'язані з виміром мотивації праці: по-перше, необхідність застосування різних показників; по-друге, наявність великої кількості факторів, що впливають на трудову мотивацію, причому з різною силою й нерідко в протилежних напрямках; по-третє, різноманіття форм і способів прояву мотивації праці, як об'єктивних, так і суб'єктивних; по-четверте, труднощі проведення граней між мотивацією праці як соціально-економічною й соціально-психологічною категоріями.

Ґрунтуючись на теоретичних висновках, необхідно підкреслити, що мотивація праці робітників залізничного транспорту може виражатися у двох формах: у думках і судженнях (так звана вербальна мотивація праці) і в реальній поведінці. Отже, існують і два види показників оцінки мотивації праці: суб'єктивні й об'єктивні. Одночасне їхнє використання підвищує адекватність і вірогідність оцінки.

Основні труднощі аналізу й застосування суб'єктивних показників складаються у відсутності можливості їхньої безпосередньої оцінки. Але завдяки все більшій актуальності й розвитку соціологічних досліджень ця проблема може бути вирішена.

Таким чином, мотивація робітників залізничного транспорту відіграє важливу роль, тому керівництвом періодично повинні проводитися заходи щодо оцінки рівня мотивації до праці. Оцінка рівня мотивації може показати, що співробітники одержують недостатнє задоволення від роботи, і мають низьку мотивацію. Досягнення оптимального рівня мотивації підвищує продуктивність праці, ефективність виробництва, підвищення кваліфікації працівників тощо.

УДК 656.614.2.072.44(477.74)-027.511

ЧЕРНОМОРСКИЙ КРУИЗНЫЙ СЕКТОР В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛЬНОГО МОРСКОГО ТУРИЗМА

Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)

Мировой экономической рост и повышение роли морского транспортного флота в обслуживании разнообразных потребностей международной экономики формирует необходимость концентрации внимания на

важнейших аспектах работы судоходных компаний. Вместе с тем усиливается значение достижения эффективности работы специализированных судов. С ростом благосостояния возрастает роль качества жизни и отдыха людей. В системе внешнеэкономических отношений стран повышается роль сектора услуг, который на морском транспорте приобретает круизного судоходства. Поэтому особое место в рынке морской торговли занимает работа пассажирского флота. В этом аспекте необходимо обратить внимание на мультипликативный эффект развития национального морского транспортного потенциала по критериям конкурентоспособности и качества обслуживания пассажиропотоков.

К сожалению, Украина, потеряв потенциал круизного флота, не может в полной мере реализовать возможности Одесского пассажирского термина в качестве базового порта для Черноморского сегмента морского туризма.

Проблема эффективного развития туристского потенциала Украины и его составляющей круизного судоходства предопределяется двумя группами факторов. На первоначальном этапе государственного строительства не была обеспечена функциональная и экономическая устойчивость всех видов транспортного судоходства. В последующем ниша украинских судовладельцев перешла к конкурентоспособным компаниям, деятельность которых обуславливает сложность восстановления позиций на основе даже рационального управления инвестиционными программами. Уровень развития зарубежного круизного флота существенно превышает возможности национальных судоходных компаний. Поэтому необходимо решать сложные задачи: научного обоснования выбора направлений и параметров развития круизного судоходства в регионе Черного моря.

Принципиальной задачей становится разработка механизма и инструментария управления эффективностью функционирования специализированных судоходных компаний на основе достижения сбалансированности пассажиропотока и качества обслуживания круизных линий. При этом необходимо учитывать то, что среди принципов управления выделяется конкурентная устойчивость позиционирования в выбранном сегменте морского туристического рынка. В этом аспекте к основной задаче следует отнести уточнение и систематизацию закономерностей эффективного развития круизного судоходства, обусловленного социально-экономическими факторами и особенностями морских регионов и с учетом повышения значимости свободного времени человека.

Вместе с тем особую актуальность приобретает систематизация социально-

экономических результаты развития морского круизного бизнеса с учетом альтернативных теоретических концепций сбалансированности текущего потребления и сбережения ресурсов.

В основе развития любого локального сегмента глобальной круизной индустрии лежат мотивационные цели, предопределяющие впоследствии характер формирования предложения (провозной способности флота) со стороны операторов. Среди закономерностей современного этапа развития круизного судоходства выделяется требование наличия в пассажирских портах терминалов длиной не менее 300 м. Это становится важнейшим условием участия круизных операторов в реализации специальных инвестиционных программ в портах Черного моря.

Уровень свободы инвестиционной деятельности и степень гарантии неприкосновенности капитала – важнейший фактор развития пассажирской инфраструктуры. Так активность и заинтересованность компании Royal Caribbean в финансировании развития ряда пассажирских портов возросла с принятием в Украине Закона «О морских портах Украины».

Закономерность устойчивого спроса на круизные путешествия предопределяет возникновение новых инвестиционных проектов. В тоже время намерения к проведению активной инвестиционной деятельности ведущими операторами в слабо освоенных регионах свидетельствует о перспективности развития круизного судоходства. Так Royal Caribbean еще в 2012 году выразила намерение вложить в развитие круизной портовой инфраструктуры Черного моря 300 млн. долларов.

Это намерение учитывало положение, что мера экономической эффективности функциональной деятельности региональных сегментов морской круизной индустрии предопределяется условиями устойчивого обслуживания пассажиропотоков и ориентацией на параметры спроса на работу флота. Достижение оптимальных объемов реализации продукта относительно ресурсного потенциала является критерием предпринимательской эффективности работы флота. Одновременно интенсивность использования ресурсов ограничивает величину текущих затрат и рабочего капитала.

Экономическая эффективность, включенной в проект развития локальной круизной подсистемы, предполагает выполнение следующего соотношения:

$$e_{cm} = \frac{\Delta P_{RA} + \Delta P_{RL}}{K_{PP} + \Delta K_{PL}},$$

где ΔP_{RA} — прирост чистого дохода предприятия круизного сегмента, обусловленный

факторами розвитку;

ΔP_{RL} — економічний ефект по звенням своєобразного кластера регіональної круїзної індустрії, зв'язаний з підвищенням інтенсивності обслуговування пасажиропотоків;

K_{PP} — об'єм капітальних вкладень в систему розвитку конкурентної круїзної підсистеми;

ΔK_{PL} - синергія зниження капітальних вкладень в круїзний кластер по варіанту інтеграції по порівнянню з внесистемним розвитком.

В системі круїзного судоходства формуються особі умови розвитку. Фактично всі складові частини відпочинку зосереджені в одному судовласницькому або операторському центрі. Круїзний продукт включає в себе одночасність наявності і використання транспортного засобу, каюти (аналогу готельного обслуговування), харчування, культурно-рекреаційного комплексу в сприятливій морській середі. Тому особі значення для морських туристів набуває якість і різноманітність берегового обслуговування в період відносно короткочасних зупинок в морських портах.

В якості базових портів локальної круїзної зони повинні вибиратися не тільки історико-культурні центри, але і порти основних курортних зон. Це дозволить розширити коло споживачів круїзного сервісу за рахунок відпочиваючих з інших регіонів.

Література

1. Schulz A. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / J. Auer, - München: Oldenbourg, 2010. – 398 p.

2. Mancini M. Cruising: A Guide to the Cruise Line Industry/M.Mancini. – NY: Delmar, 2005. – 189 p.

УДК 656.61:339.165.4

УПРАВЛЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА ПО ФАКТОРАМ ИЗМЕНЧИВОСТИ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Коллегаев И. М., аспирант (ОНМА)

Морской транспорт, с одной стороны, обладает преимуществами экономического развития вследствие расширения международных экономических отношений, а, с другой, он подвержен более высокому риску неопределенности глобальных трансформаций, особенно в финансовой сфере. В этих условиях возрастает роль аналитических оценок возможных

ситуаций и необходимости более четкого критериального подхода к выбору технико-экономических параметров судоходных компаний и перегрузочных комплексов.

В этом процессе выделяется значимость методических основ анализа особенностей проявления проблем формирования эффективной позиции национального морского транспорта, ориентированного на экспорт транспортных услуг.

Грузовые мировые перевозки на 90% обеспечиваются морским транспортом, развитие которого требует создания специального экономического кластера как в стране, так и в мировом масштабе. К началу мирового кризиса в мире насчитывалось около 100000 судов транспортного флота. Обеспечивали его функциональную деятельность около 1,5 млн. моряков различных специальностей. Эта численность по сравнению с общей глобальной занятостью достаточно мала, однако, именно этот человеческий капитал формирует благополучие мирового жизненного пространства. Одновременно высокими темпами развиваются инновационные технологии морских перевозок, в основном направляемые на снижение транспортной составляющей в нормативе оборотного капитала операторов внешнего рынка.

Сложность заключается в необходимости реакции на поведение множества судоходных компаний и морских портов всех назначений и категорий. При этом общий объем перевозок во всех видах плавания и деятельности достигает 10 млрд. т. К сожалению, их размещение по Мировому океану и странам весьма неравномерно. При общей плотности количества портов на 1 млн. кв. м территории, составляющей 21,0 - для развитых стран она достигает 41,0, в том числе, Западная Европа - 215, Япония - 298. Для развивающихся стран этот показатель не превышает 12.

Противоречивым становится процесс создания экономических союзов на основе государств, имеющих различный уровень экономического развития. Так, в течение длительного периода устойчивого экономического развития Евросоюза, ни Балканские страны, ни страны Балтии не повысили свой конкурентный уровень. В кризисный же период основные затраты легли на экономику Германии, Франции и Великобритании. Это приостанавливает рост заработной платы в стране и усиление экспорта капитала в регионы с дешевой рабочей силой.

Другую стратегию проводят знаковые предприятия мирового рынка морской торговли – европейские торговые порты. Вследствие жесткого ограничения рынка труда стивидорных компаний сложились чрезвычайно привлекательные условия труда. Поэтому, с одной стороны, формируется предложение с альтернативных сегментов рынка

труда, которое совпадает с желанием владельцев портов и муниципалитетов снизить давление со стороны высокой заработной платы, а, с другой, жесткое сопротивление работников стивидорных компаний к открытости этого сектора рынка труда для мигрирующей рабочей силы. Одновременно порты Европы теряют преимущества с корреспондирующими предприятиями по показателям экономичности и риска забастовок, что и снижает уровень их экономической конкурентоспособности.

С учетом особой значимости предприятий морского транспорта в системе общей и фрахтовой безопасности получило распространение участие государства в акционерном капитале судоходных компаний и торговых портов.

Сложность развития морской транспортной индустрии заключается в том, что в условиях существенного различия очередных экономических циклов формируются специфические циклические изменения ценообразования и технологических решений. Постоянная трансформация условий хозяйственной деятельности предопределяет и риски реализации инвестиционной программы, нацеленной на совершенствование структуры торгового флота.

Тем не менее, сохраняется асимметрия как экономических отношений в пределах принятой группировки стран и соответствующего развития национальной морской транспортной индустрии. Принцип коллективного обеспечения транспортных потребностей стран третьего мира не может быть реализован из-за предельной ограниченности реальной провозной способности торгового флота.

УДК 338.47:656.2

ПРОЦЕСИ МОНІТОРИНГУ ТА ДІАГНОСТИКИ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Костюк Ж.С., аспірант (УкрДУЗТ)

Сучасні умови господарювання, що характеризуються значним впливом фінансової кризи, вимагають обов'язкового включення в стратегію стійкого розвитку підприємств будь-яких галузей, в тому числі залізничного транспорту заходів, які дозволяють мінімізувати зовнішні та внутрішні загрози економічній безпеці підприємства. Ураховуючи безперечну наявність взаємозв'язку між переліком внутрішніх і зовнішніх загроз та формуванням системи економічної безпеки підприємства, можна визначити напрямки її

зміцнення, розробити основні шляхи запобігання внутрішнім загрозам, які будуть спрямовані на досягнення основної мети – зміцнення рівня економічної безпеки підприємства. Цим зумовлюється необхідність моніторингу та діагностики підприємства, а зокрема економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Зазначимо, що моніторинг – це безперервний процес, що передують діагностиці, та полягає у постійному спостереженні за внутрішнім та зовнішнім середовищем підприємства з метою отримання повної інформації про її стан та динаміку. В свою чергу, діагностика – процес, що полягає в кількісному та якісному аналізі інформації, отриманої в результаті моніторингу, виділенні позитивних та негативних змін як у реальному часі, так і прогнозі на майбутнє, оцінці та розробці шляхів подолання ризиків та загроз, що були діагностовано.

Важливість здійснення діагностики визначається її необхідністю у розробці та реалізації стратегії забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі. Будучи складовою цього процесу, діагностика дозволяє виявити резерви і можливості, сильні та слабкі сторони підприємства, визначити напрямки адаптації внутрішніх можливостей організації до змін умов зовнішнього середовища. Але для цього потрібен постійний моніторинг. І тільки застосовуючи ці процеси в сукупності буде результат. А отже максимальної ефективності можна досягти за допомогою створення на підприємстві системи моніторингу та діагностики, тобто підсистеми в межах системи економічної безпеки підприємства залізничного транспорту, метою якої буде визначення та аналіз факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, що є чи можуть стати причинами ризиків та загроз економічній безпеці підприємства, їх оцінка, комплексний аналіз діяльності в цілому, результатів та можливостей як системи економічної безпеки підприємства, так і підприємства залізничного транспорту.

УДК 65.018

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДОВ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Криворучко О.Н., д.э. н., профессор (ХНАДУ)

В современных условиях для украинских предприятий наиболее важной является проблема низкой эффективности бизнес-процессов (БП). Ее решение возможно путем применения процессного подхода к управлению предприятием и,

соответственно, различных методов совершенствования бизнес-процессов. Существующие и вновь разрабатываемые методы совершенствования бизнес-процессов имеют общие основы, теоретические положения, а отличаются отдельными акцентами совершенствования объекта – бизнес-процессов. Поэтому целесообразно синтезировать соответствующие методы и выработать интегрированное представление о совершенствовании бизнес-процессов предприятия.

Все подходы к совершенствованию бизнес-процессов предприятия имеют общую базу и направленность. Базой реализации является фундамент процессной теории и методологии управления процессами (описание границ, процесса, установление контрольных точек, измерение показателей, анализ полученной информации и разработка предложений по совершенствованию).

Кардинальный подход ведет к существенным изменениям процесса и фундаментальным изменениям в структуре управления предприятием, предполагает значительное изменение («качественный скачок») в эффективности предприятия, а непрерывный (постепенный) подход базируется на концепции последовательных улучшений Э. Деминга, которая легла в основу Всеобщего управления качеством (TQM), и ориентирован на относительно медленный рост показателей эффективности процессов. К кардинальным методам совершенствования БП можно отнести: прямой инжиниринг – проектирование бизнес-процесса «с чистого листа» и реинжиниринг. К непрерывным (постепенным) методам: метод быстрого анализа (FAST); бенчмаркинг процесса; обратный инжиниринг – описание и перепроектирование действующих бизнес-процессов.

Процедурная технология совершенствования БП («от структуры к процессу») основывается на создании системы учета качества осуществляемых операций и процессов, позволяет фиксировать положительную динамику по определенным показателям, т.е. этот подход в большей степени ориентирован на совершенствование фрагментарных процессов в рамках функционально-специализированных структур управления, их унификации и стандартизации по ISO. Основными методами реализации процедурной технологии совершенствования БП следует считать методы «кайдзен», «б сигм».

Преобразовательный подход («от процесса к структуре») сконцентрирован на создании дополнительной ценности для внутренних и внешних клиентов; исследовании процессов с позиций совокупности операций, создающих ценность для потребителя; применении

внутреннего маркетинга.

Интеграция методов совершенствования БП включает следующие этапы: 1) системный менеджмент качества, на постоянной основе повышающий результативность и эффективность процессов и деятельности предприятия за счет «внутренних резервов»; 2) реинжиниринг, как необходимая кардинальная перестройка делового процесса; 3) итеративный характер процесса интеграции методов, т.е. должна быть обеспечена коррекция показателей СМК и БП после каждого этапа внедрения определенных методов совершенствования.

Результаты сравнения подходов к совершенствованию БП и СМК показывают, что наличие общих характеристик (ключевой концепции; объекта, на который направлены изменения; глубины изменений; методов проведения; использования человеческих ресурсов) позволяет рассматривать их внедрение интегрировано во взаимосвязи реализации основных элементов.

Интегрированный подход к совершенствованию БП, в отличие от традиционного, предполагает внедрение системы менеджмента качества как основы для реализации кардинальных методов. Непрерывные методы будут использоваться автоматически как составляющие элементы СМК, при отсутствии желаемых результатов или эффекта необходимо рассматривать и внедрять кардинальные методы.

Предполагается использование системы обратной связи: «СМК – БП – СМК» «СМК – БП – диагностика, анализ БП», «кардинальные методы совершенствования БП – БП – диагностика, анализ БП», позволяющей своевременно отслеживать результаты функционирования БП после внедрения соответствующих изменений и корректировать ход внедрения выбранных методов совершенствования.

УДК 339.138:658

ДО ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Наумова О.Е., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

В умовах загострення конкуренції на ринку транспортних послуг успіху досягає та компанія-перевізник, діяльність якої спрямована на максимальне задоволення потреб і запитів споживачів. Це обумовлює зростання ролі логістичного обслуговування. За цих умов актуальною задачею для підприємств залізничної

галузі є підвищення ефективності логістичного сервісу.

Логістичний сервіс (логістичне обслуговування) – це комплекс послуг, що надаються споживачам у процесі постачання їм товарів з метою найбільшого задоволення їх потреб. Основною метою логістичного сервісу є забезпечення доставки потрібних товарів, необхідної якості, у необхідній кількості, у потрібний час, у потрібне місце, необхідному клієнтові, з максимальною зручністю для нього та з мінімальними для підприємства-постачальника витратами.

Ключовим фактором забезпечення якості логістичного сервісу є наявність точної та об'єктивної оцінки його результатів. Оцінка ефективності логістичного сервісу полягає у співставленні фактичних значень показників якості обслуговування з плановими (нормативними). Вона може бути якісною та кількісною. Якісна оцінка передбачає відповідь на запитання: «Чи відповідає логістичне обслуговування по усій сукупності наданих характеристик вимогам клієнта, перевершує їх або поступається їм?». Кількісна оцінка виражається чисельним значенням показника якості логістичного обслуговування.

Основними принципами контролю якості логістичного сервісу є системний підхід, який передбачає:

- охоплення найбільш суттєвих етапів сервісу,
- відбір ключових операцій, необхідних для управління процесом логістичного обслуговування,
- організацію системи оперативного інформування щодо якості сервісу,
- застосування сучасних методів обробки інформації,
- комплексний аналіз відхилень (визначення різниці між фактичними показниками логістичного обслуговування від планових).

Відхилення, що виявлені у результаті контролю якості логістичного сервісу, розподіляються на відхилення внаслідок впливу випадкових і контрольованих факторів (як правило, ці відхилення незначні та не потребують втручання системи логістичного сервісу) і відхилення тимчасової або постійної зміни показників якості обслуговування. При цьому тимчасові зміни зазвичай усуваються під час наступного циклу замовлень на логістичне обслуговування, а постійні потребують прийняття відповідних управлінських рішень.

Система управління логістичним сервісом обов'язково повинна включати попереджуючі заходи, що спрямовані на усунування причин зниження якості логістичного обслуговування, до яких відносяться:

- постійне підвищення кваліфікації працівників даної сфери;
- удосконалення мотиваційного механізму за якісне обслуговування;

– впровадження групових форм надання логістичних послуг;

– контроль за ефективністю коригувальних заходів.

Отже, підвищення ефективності логістичного сервісу сприяє покращенню іміджу підприємств залізничного транспорту, зміцненню їх ринкових позицій, а також досягненню встановлених цілей.

УДК 338.47:330.131.5:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ СТРУКТУРНИХ ПІДРОЗДІЛІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

Нескуба Т.В., к.е.н., ст. викладач (УкрДУЗТ)

Сучасний етап функціонування структурних підрозділів залізничного транспорту визначається рядом факторів певної невизначеності, що суттєвим чином впливають на їх господарську діяльність. Зниження обсягів вантажних перевезень та недосконалість систем управління підприємствами в умовах зміни стратегічних орієнтирів, призводять до виникнення проблем, що потребують вирішення питань економічної адаптації діяльності структурних підрозділів в «складних» умовах.

Основними економічними цілями підприємства в сучасних умовах господарювання є підвищення ефективності виробництва, максимізація прибутку, завоювання нових ринків та задоволення потреб колективу. В умовах реформування галузі для структурних підрозділів залізничного транспорту зростає вплив фактора господарського ризику, з'являються переваги вільного ціноутворення, можливості самостійного вибору постачальників і споживачів. Одночасно з цим, знімається будь-яка відповідальність за забезпечення підприємства сировиною і матеріалами, за збут його продукції, за рівень його заробітної плати.

Необхідно зауважити, що зовнішнє середовище є однією з важливих характеристик підприємства і представляє собою всі фактори, які знаходяться за його межами. Факторами прямої дії зовнішнього середовища на діяльність структурного підрозділу залізничного транспорту є сукупність елементів, що мають безпосереднє відношення до залізничного підприємства і його можливостей по обслуговуванню клієнтури: постачальники ресурсів (трудова, фінансова, інформаційна, матеріальна та ін.); споживачі транспортних послуг, конкуренти, посередники і контактна аудиторія – групи або структури, які проявляють реальний і потенційний інтерес до підприємства і

здійснюють вплив на його здатність досягати поставлену мету (органи державного управління).

Серед факторів непрямої дії доцільно виділити політичні, економічні, екологічні, соціальні, культурні, правові, міжнародні та науково-технічні. В умовах політичної кризи та нестабільної економічної ситуації вплив зазначених факторів на діяльність структурних підрозділів залізничного транспорту можуть викликати порушення умов діяльності підприємства, призводити до фінансових, людських, матеріальних та інших втраг.

Таким чином, на сучасному етапі функціонування необхідним є проведення оцінки ефективності роботи структурних підрозділів залізничного транспорту, що полягає у визначенні результативності діяльності в цілому, або її конкретного заходу, проекту за певний проміжок часу (що не перевищує терміну служби об'єкта). У результаті аналізу сукупності показників є можливість виявити загальну ефективність діяльності підприємств залізничного транспорту та їх структурних підрозділів, а також зробити певні висновки з приводу: ефективності використання ресурсів у кожному підприємстві галузі, на залізницях та їх структурних підрозділах; ефективності діяльності всіх галузевих служб; ефективності прийнятих рішень на всіх етапах управління.

УДК 35.073.562(477)

ВНУТРІШНІЙ АУДИТ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ

Петухова Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сучасні виклики економіці України обумовлюють зміни в системі управління діяльністю підприємств, у тому числі й підприємств залізничного комплексу. Перш за все це підвищення ефективності діяльності за рахунок якості управління, яке в свою чергу повинно знайти інструменти мобілізації внутрішніх резервів та їх повноцінного використання, шляхи вирішення проблем, пов'язаних з визначенням майбутніх ризиків та їх оцінкою, а також методиці напрацювання відповідних управлінських рекомендацій по усуненню ризиків. Досвід зарубіжних країн доводить, що одним з найбільш дієвих інструментів, що дозволяє виявити можливості підвищення ефективності бізнесу, і, отже, однією з конкурентних переваг підприємства стає внутрішній аудит.

Цілями внутрішнього аудиту є: надання керівникові незалежних, об'єктивних суджень, висновків і оцінок щодо: достатності та

ефективності систем управління; відповідності діяльності вимогам законодавства України; відповідності здійснюваної діяльності вимогам внутрішніх документів; ефективності процесів делегування повноважень між структурними підрозділами установи та розподілу обов'язків між ними; ефективності використання наявних ресурсів; ефективності використання та мінімізації ризиків від використання інформаційних систем і технологій; достатності і ефективності заходів, спрямованих на зменшення ризиків та усунення недоліків, виявлених державними органами, зовнішніми аудитором або службою внутрішнього контролю; рекомендацій з поліпшення якості системи управління; оцінку стратегічного управління.

Основними об'єктами внутрішнього аудиту є: стан і ведення бухгалтерського фінансового обліку; фінансова звітність, її достовірність; стан активів та їх використання; забезпеченість підприємства ресурсами та ефективність їх використання; платоспроможність і фінансова стійкість; система управління підприємством; робота економічних і технічних служб; оподаткування: правильність визначення доходу, що підлягає оподаткуванню, своєчасність і повнота сплати податків; планування, нормування і стимулювання; внутрішньогосподарський контроль; виробничо-господарська діяльність; достовірність проектно-кошторисної документації тощо.

Основними процедурами внутрішнього аудиту є: аналітичне дослідження даних фінансового та управлінського обліку з метою встановлення ефективності господарської діяльності та подальшого розвитку підприємства.

Але, до основних проблем розвитку внутрішнього аудиту на підприємствах залізничного комплексу України слід віднести: недостатнє нормативне та методологічне забезпечення, що спричиняє проблематику в принципах, організації, методиці, методології та процедурах внутрішнього аудиту.

УДК 656.612(477)005.591.6

ПРОБЛЕМЫ ИННОВАЦИОННОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

Пархоменко И. Н., ст. преподаватель (ОНМА)

Одним из принципов эффективного и устойчивого инновационного развития подсистем морского транспорта является четкость постановки перспективной и текущей цели, в соответствии с

достижением соответствия желаемого состояния ограничениям будущих параметров морской транспортной индустрии. Именно в этом ключе реализовывалась программа возрождения национального судостроения США. Потеря позиций этой отрасли была обусловлена существенным разрывом в затратах на строительство судов в США и странах АТР. Для управления программой возрождения гражданского судостроения, модернизации торгового флота на основе роста конкурентоспособности верфей Министерством транспорта США была создана Морская администрация.

В любом случае интеграционные процессы предполагают взаимодействие равноправных по экономическим и институциональным аспектам транспортных предприятий, реализующих стратегии инновационных преимуществ. Поэтому в мировой практике флот и торговые порты, несмотря на различные форму собственности и организационную структуру, функционируют в режиме ответственной автономии от центральных властей. Это гарантируется системой управления, основанной на представительстве основных заинтересованных сторон в функциональной и финансовой стабильности предприятия. Именно сочетание государственных интересов и инициативного предпринимательства нивелирует недостатки изолированного решения проблем и обеспечивает формирование эмерджентного эффекта инновационных проектов.

Принципиальное значение для морских транспортных предприятий, ориентированных на расширение интеграционных технологий является ориентация на укрепление ценности фирмы в соответствии со стандартными положениями инвестиционного рынка. Среди критериев принятия решений может использоваться «Мультипликатор «ценность фирмы/балансовая стоимость капитала...» [Дам, с. 771]. Он отражается следующим соотношением

$$m_{vr} = \frac{K_{pm} + D_{pm}}{K_{pb} + D_{pb}},$$

где K_{pm} , P_{pb} - рыночная и балансовая стоимость собственного капитала фирмы соответственно;

D_{pm} , D_{pb} - рыночная (m) и балансовая (b) стоимость долга фирмы.

Одним из принципов оптимизации инновационных проектов в системе транспортной интеграции является выбор целей, стратегии и партнеров, обеспечивающих совместную политику развития. В этом аспекте следует обратить внимание на формулировку: «Партнерами организации являются все внешние организации или отдельные лица, с которыми работает данная

организация, чтобы достичь поставленной цели» [Атк, с. 73]. Для судоходных компаний и торговых портов, ориентированных на потенциал мирового рынка морской торговли необходим четкий подход к дифференциации партнеров по оптимизации функциональной деятельности.

Одним из принципов конкурентного развития производственных подразделений национального морского транспортного комплекса является учет стандартов и требований, реализующихся в отдельных региональных подсистемах глобального рынка морской торговли. Так необходимо учитывать подход Европейской федерации труд о расширении количества и повышении качества рабочих мест в торговых портах, что должно снизить конкуренцию со стороны дешевой рабочей силы мигрантов. Именно стандартизация становится одним из важнейших инструментов нивелирования конкуренции со стороны альтернативных предприятий морского транспорта для инновационной подсистемы ЕС.

Одним из центральных принципов инновационного развития флота в системе интеграционных процессов в структуре морской доставки грузов является сбалансированность логистического комплекса. Поэтому необходимо контролировать параметры соответствия граничных подсистем на основе необходимого соответствия технико-экономического уровня условиям конкурентной устойчивости.

Для сохранения и повышения роли предприятий морского транспорта в глобальном рынке транспортных услуг необходимо поддержание флота и портов на конкурентоспособном уровне по критериям производительности потенциала и качества услуг. Однако для оптимизации использования инвестиционных и инновационных ресурсов флота важно сконцентрировать внимание на приоритетных ренджах позиционирования. При этом ограничивающим условием становится регулирование со стороны международных морских организаций параметров надежности, безопасности и экологичности судоходства. Это существенно ограничивает возможности выхода в мировое фрахтовое пространство субстандартных морских транспортных подсистем и усиливает роль инновационного формирования провозной способности флота судоходных компаний.

Литература

1. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и методы оценки любых активов/А. Дамодаран. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.
2. Аткинсон Э. А. Управленческий учет /Э. А. Аткинсон, Р. Д. Банкер, Р. С. Каплан, М. С. Янг; пер. с англ. А. Д. Рахубовского. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 878 с.

УДК 656.2:658

МОБІЛІЗАЦІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ СИСТЕМОЇ КРИЗИ

Польова В. В., аспірант (УкрДУЗТ)

В життєвому циклі будь-якого підприємства видбуваються кризові етапи, спровоковані факторами зовнішнього та внутрішнього середовища. На цих етапах актуальними стають питання пошуку шляхів та способів виживання підприємства, його стабілізації, вимушеним стає перехід до мобілізаційного типу управління.

Характерною особливістю мобілізаційного менеджменту на підприємстві є переважаюче застосування нетрадиційних важелів управлінського та мотиваційного впливу на поведінку підлеглих, у порівнянні з напрацьованими в нормальному стані, які за надзвичайних умов виявляються недостатньо ефективними. Це стосується і підприємств залізничного транспорту, галузі, що перебуває в активній фазі важливих стратегічних перетворень.

Характерними особливостями реформування в сучасних умовах виступають крайня обмеженість фінансових ресурсів та нестача висококваліфікованих кадрів для ініціювання та проведення таких змін. Перше своїм наслідком має значне звуження діапазону можливостей удосконалення управління галуззю та її кадровою складовою, друге ускладнює сам процес перетворень. Низький рівень якості трудового життя працівників та криза мотивації праці, підтверджена дослідженнями авторів [1, с. 135-144; 2, с. 9], також негативно впливає на розвиток галузі в цілому.

До цього також долучаються кризові фактори зовнішнього середовища: шоківі економічні реформи, підвищення тарифів на енергоносії; світова фінансово-економічна криза та її наслідки; загострення військових конфліктів на Сході країни, важка соціально-економічна, політична ситуація в країні; ймовірність посилення конкуренції на ринку праці за молодих фахівців через негативні демографічні тенденції; необхідність дотримання міжнародних стандартів та вимог у сфері надання послуг та управління персоналом; скорочення державних видатків та інвестицій у розвиток залізничного транспорту.

Тому сьогодні резервними силами для підтримки конкурентоздатності підприємств залізничного транспорту можуть стати працівники з пріоритетом духовного-морального світогляду та державності, що будуть демонструвати відповідні типи трудової поведінки (морально-орієнтований

та соціально-орієнтований) [2, с. 7]. Для них можливим є застосування, так званого, мобілізаційного менеджменту, мобілізаційного типу мотивації.

Мобілізація - приведення кого-небудь або чого-небудь в активний стан, зосередження сил і засобів для досягнення певної мети [3].

Мобілізаційний тип мотивації передбачає пріоритетне застосування таких важелів управління трудовою поведінкою, як: процедури делегування повноважень працівникам нижчих рівнів та розширення зон їх персональної відповідальності; переважання колективістських форм відносин; залучення до прийняття стратегічно важливих рішень; візуалізація образу світлого майбутнього; утримання керуючого складу працівників в творчо-інноваційній соціальній напрузі. Ми вважаємо, що мобілізаційний тип мотивації можна охарактеризувати, як «розумне використання здорового ентузіазму», що в повній мірі повинні розуміти як суб'єкти (роботодавці, керівники), так і об'єкти (працівники) управління.

Отже, орієнтацію підприємства на досягнення надзвичайних цілей у надзвичайній ситуації, з використанням надзвичайних засобів і надзвичайних форм управління та з урахуванням ментальних особливостей працівників, можна вважати способом пробудження мобілізаційного типу самомотивації та самоуправління працівників, що на сьогодні є однією з пріоритетних форм менеджменту на підприємствах залізничного транспорту в умовах важливих внутрішньоорганізаційних змін та нестабільного зовнішнього середовища.

Література:

1. Компанієць В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту) [Текст] : монографія / В. В. Компанієць. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
2. Польова В. В. Управління трудовою поведінкою працівників підприємств залізничного транспорту: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня к.е.н.: спец. 08.00.04 [Текст] / В. В. Польова. – Харків, 2015. - 23 с.
3. Большой энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.vedu.ru/bigencdic/39430/>

УДК 656.615.003

БЮДЖЕТНЕ ПЛАНУВАННЯ В УПРАВЛІННІ ДІЯЛЬНІСТЮ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Постоленко Ю.В., асистент (НУ «ОЮА»)

На сьогоднішній день в економіці України існує проблема, якою є незадовільне фінансове становище, що пов'язане з неефективним розміщенням фінансових ресурсів, несприятливими тенденціями соціально-економічного розвитку країни та неефективними фінансовими стратегіями функціонування суб'єктів господарювання. У зв'язку з цим виникає необхідність удосконалення процесів планування, обліку і контролю виробничо-господарської діяльності підприємств. Процес бюджетного планування залишається слабким місцем в управлінні підприємством. Портові підприємства України не є виключенням.

Планування є однією із функцій управління, що являє собою процес визначення дій, які мають бути виконані для досягнення мети підприємства. Інструментом фінансового поточного планування підприємства є бюджетування, що представляє собою процес планування майбутньої діяльності підприємства і оформлення його результатів в вигляді системи бюджетів.

На шляху складання бюджету підприємства портової галузі стикаються з рядом проблем, які потребують вирішення. Для того, щоб виявити ці проблеми, необхідно визначити, що представляє собою бюджет підприємства.

Серед вітчизняних та зарубіжних вчених існує багато думок щодо цього поняття, але доцільно розглядати бюджет як складну збалансовану систему взаємопов'язаних показників економічного стану підприємства, аналізу і контролю їх виконання на всіх етапах бюджетного процесу. Бюджет є важливим елементом ринкових відносин та адміністративним інструментом.

У сучасних умовах для виживання і збереження довгострокової конкурентоспроможності портові підприємства повинні постійно адаптувати свою діяльність під потреби ринку. В такій ситуації ще більшого значення набуває удосконалення системи управління діяльністю суб'єктів господарювання, що базується на ефективній системі формування та реалізації бюджету. Тільки при досягненні цих умов можна досягнути оптимальної структури та співвідношення доходів і витрат, оптимізувати ресурсні потоки, забезпечити економію, удосконалити управління грошовими ресурсами, зміцнити фінансову дисципліну й підвищити рівень інвестиційної привабливості.

Розглядаючи основні підходи до складання

бюджету, слід звернути увагу на підходи „build-up (знизу-вверх)”, „break-down (зверху-вниз)”, ітеративний підхід.

За методом „break-down” робота по складанню бюджетів починається „зверху”, тобто керівництво підприємства визначає цілі й завдання, зокрема планові показники по прибутку. Потім ці показники все більш деталізуються по мірі просування на більш низькі рівні. Вищі рівні в такій спосіб формують планове завдання для більш низьких рівнів. За методом „build-up” роблять навпаки. Найбільш прийнятна ітеративна процедура бюджетування, вона присутня й підприємствам портової діяльності, за якої, як правило, спочатку зверху спускаються цільові фінансові показники, потім формується за напрямом „знизу-вверх” вся система бюджетів підприємства аж до основних завершальних бюджетів, де аналізується їх відповідність цільовим показникам.

При складанні бюджету портові підприємства стикаються з проблемами на стадіях прийняття, виконання, контролю та визначення відповідальності за результатами реалізації бюджетного процесу. Зазначені проблеми обумовлюють недосконалість інформаційних систем, недостатній рівень фахівців, які беруть участь у складанні бюджету, неефективність управлінських рішень щодо формування та використання економічних ресурсів задля покращення фінансових результатів тощо. Отже саме чітко сформований план діяльності підприємства, який буде охоплювати усі напрямки фінансово-господарської діяльності допоможе реалізувати цілі та вирішити проблеми, які постають перед портовими підприємствами при бюджетуванні: планування фінансово-господарської діяльності підприємства на певний період, оптимізація витрат і прибутку підприємства, узгодження діяльності різних підрозділів підприємства, доведення планових завдань до виконавців, мотивація працівників на досягнення цілей підприємства, контроль і оцінка ефективності роботи працівників шляхом порівняння фактичних витрат з нормативами, виявлення потреб у грошових ресурсах і оптимізація фінансових потоків.

Таким чином, чітке дотримання процедур реалізації бюджетного процесу портових підприємств буде сприяти підвищенню ефективності використання ресурсів.

УДК 656.614.2.072,44-338.48

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КРУИЗНОГО СЕГМЕНТА МОРСКОГО БАССЕЙНА

Примачева Н. Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Результатом деятельности круизной индустрии является производство и реализация круизного продукта на основе предварительно созданного рационального потенциала. Последний включает основной, оборотный, человеческий и информационный капитал. Интенсивность развития круизной индустрии предполагает как концентрацию инвестиционных ресурсов, так и принцип взаимодействия на условиях ассоциации. Так, созданная в 1996 году Ассоциация круизных портов MedCruise, обеспечивает продвижение круизных технологий в Средиземном и прилегающих морях. Объединено более 70 портов и 31 международных компаний, работающих в сфере создания и реализации круизного продукта.

С позиции внутренних интересов круизное судоходство представляет собой отрасль, основанную на коммерческом предпринимательстве. Это подтверждается ориентацией на прибыльность круизных компаний, судостроительного комплекса и сервисных подразделений, обслуживающих судо- и пассажиропотоки. В тоже время наличие особой формы результата морского путешествия – оздоровления и познания позволяет утверждать, что отрасль обладает и составляющими социальной значимости.

Устойчивость развития круизного сегмента глобальной морской транспортной индустрии подтверждается постоянным ростом потенциала. Несмотря на наличие традиционных регионов локализации круизов, сформировалась тенденция расширения круизного судоходства за счет освоения новых морских регионов. Это предопределяет задачи и направления роста провозной способности пассажирского флота и его структуризации в соответствии с дифференциацией пассажиропотоков. Условием развития круизной индустрии является наличие природно-климатического потенциала морского бассейна, удовлетворяющего физические и духовные потребности.

По своей природе Черноморский круизный регион обладает значительным потенциалом развития пассажирских перевозок. Порты Черного моря, принадлежащие шести государствам с населением, превышающим 200 млн. человек, способны удовлетворить потребности круизных пассажиропотоков, формирующиеся в других регионах.

Сложность организации круизного

судоходства обуславливается разнонаправленностью критериев оценки работы флота со стороны пассажиров и с позиции предпринимательских структур. Для достижения устойчивости функционирования локального круизного сегмента необходимо интеграционное взаимодействие по совокупности целей, результатов и синергии.

Для конкурентного позиционирования круизного флота в регионе в качестве решения рассматривается вариант с максимальным приростом прибыли на капитальные затраты в развитие регионального сегмента круизной индустрии. По расчетному пассажиропотоку и коэффициенту использования пассажироместности выбирается вариант основных характеристик лайнера. Именно частота движения судна в регионе операторской деятельности в соответствии с расчетным коэффициентом использования потенциала устанавливается провозная способность лайнера.

Главным показателем следует рассматривать использование пассажироместности в течение круизного маршрута. При сложных круизных рейсах, предусматривающих сменность пассажиропотока, изменяется и характер использования провозной способности лайнера.

В этом плане выделяются важнейшие задачи стабилизации эффективной работы круизного рынка:

- поддержание тенденции расширения спроса населения на основные виды морского отдыха;
- анализ особенностей развития круизных технологий в локальных морских зонах позиционирования флота и портов;
- укрепление позиций базовых морских транспортных предприятий и стимулирование вхождения новых операторов, расширяющих традиционные характеристики круизного продукта;
- формирование регионального бренда круизного судоходства, отличающегося основными характеристиками от стабильно представленного круизного продукта в других морских ренджах.

При расчете показателя эффективности использования различных судов и схем их движения с целью достижения сопоставимости экономических результатов реализации инвестиционных проектов рассматриваются стандартные показатели оценки развития и функционирования в пределах жизненного цикла, в первую очередь чистая текущая стоимость и норма прибыли.

УДК 656.025.2

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Самчук Г.О., аспірант (ХНАДУ)

Забезпечення сталого розвитку є фундаментальною метою для більшості держав світу. Одним з пріоритетних напрямів є розвиток сталих транспортних систем, що мають значний вплив, як позитивний, так і негативний, на економічні, соціальні та екологічні показники будь-якої держави, а також на нинішні та майбутні покоління. Ключовим питанням при розробці транспортних політик є необхідність визначення балансу між антагоністичними цілями: зменшити затори, викиди забруднюючих речовин, кількість аварій і при цьому підвищити мобільність населення.

Вирішення зазначених проблем вимагає комплексного підходу. Європейською Комісією основні напрямки розвитку транспортної галузі та цілі, що необхідно досягти, формулюються у вигляді стратегічних документів – Білих книг. Остання була видана у 2011 році та має назву «План розвитку Єдиного Європейського Транспортного Простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи». Крім того основні рекомендації, щодо забезпечення сталої міської мобільності представлені у Зеленій книзі «До нової культури міської мобільності» («Towards a new culture for urban mobility»).

Найбільш поширеними заходами щодо розвитку сталих міських пасажирських транспортних систем є:

- розвиток електричних і гібридних транспортних засобів, чистих видів палива;
- створення та розвиток альтернатив автомобілям (збільшення кількості пішохідних вулиць, створення мережі велосипедних доріжок, підвищення привабливості громадського транспорту (ГТ));
- застосування економічних інструментів (екологічні податки та платежі, впровадження плати на в'їзд до центральної частини міста або в окремі райони, плата за користування дорогами та ін., тобто дотримання принципу «платить забруднювач»).

Прикладами міст, що мають платні дороги, є Лондон і Стокгольм. Крім зазначених заходів необхідно приділяти увагу підвищенню рівня безпеки та запровадженню інтелектуальних транспортних систем.

З метою побудови сталих транспортних систем у містах та запровадження необхідних заходів формуються Плани сталої міської

мобільності – стратегічні плани, розроблені для задоволення потреби в мобільності людей і підприємств у містах та на прилеглих територіях для поліпшення якості життя [1]. Проект «ELTISPLUS» створений для надання методичної та практичної допомоги європейським містам у створенні таких Планів, в його рамках поширюється кращий досвід, проводяться відповідні наукові дослідження, семінари та тренінги. Крім того Рамковими програмами Європейського Союзу фінансуються різноманітні проекти та ініціативи, направлені на забезпечення сталого розвитку. Відомою ініціативою є CIVITAS, яка була започаткована у 2002 році для надання підтримки містам, зацікавленим у розвитку сталої міської мобільності. Величезне значення для розвитку «безшовних» поїздок різними видами транспорту мали проекти LINK (2007-2010) www.linkforum.eu, KITE (2007-2008) www.kite-project.eu, WISETRIP (2008-2011) www.wisetrip-eu.org, IFM (2008-2010) www.ifm-project.eu та ін. Актуальною є проблема розвитку велосипедного руху у містах, проект BYPAD www.bypad.org пов'язаний з оцінкою політики щодо велосипедного руху та підвищення її якості. BYPAD був реалізований більше ніж у 22 країнах.

Визначення рівня досягнення сталої розвитку потребує окремого дослідження, на сьогодні немає єдиного розуміння щодо методики оцінки та навіть індикаторів, що його характеризують. Відомі системи індикаторів ОЕСР, ЄЕК ООН, Світового банку, Інституту транспортної політики штату Вікторія (VTPI) та ін. Найчастіше розрахунки проводяться комплексно за економічними, екологічними та соціальними компонентами (вимірами), з цією метою визначаються категорії та індикатори. У якості категорій можуть виступати доступність, безпека, забруднення повітря та ін. Частка поїздок, реалізованих на сталому транспорті (громадський транспорт, велосипед), річні викиди CO₂ від приватних автомобілів, середній час поїздки – індикатори, що характеризують категорії.

Незважаючи на сформовані стратегії розвитку транспортного сектору, в Україні недостатньо уваги приділяється зниженню викидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище, а заходи щодо підвищення привабливості пасажирського транспорту впроваджуються у повільному темпі.

Література

1. Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. [Електронний ресурс] Режим доступу: www.mobilityplans.eu

УДК: 656.27

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ОПЕРАТОРІВ РЕГІОНАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З УРАХУВАННЯМ РИНКОВИХ УМОВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Семенцова О. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ),
Краснокутська Ю. В., ст..викладач (ХНУМГ)*

Задоволення потреб населення в перевезеннях має величезне соціально-економічне значення. Ці потреби зв'язані як з виробничою діяльністю людей (поїздки до місця роботи, службові відрядження тощо), так і з культурно-побутовою необхідністю (поїздки до місць відпочинку, туристичні, екскурсійні тощо).

Пасажи́рські перевезення – це особлива область транспортної роботи. Вони висувають підвищені вимоги до безпеки руху, розкладу руху й рівня обслуговування пасажирів. Велике соціальне значення має вдосконалювання обслуговування пасажирів на вокзалах і зупинних пунктах.

Залізниця – це найбільш масовий, дешевий, універсальний і надійний вид транспорту, на частку якого доводиться близько 40 % всіх перевезень пасажирів в Україні. Пасажи́рські перевезення відіграють важливу роль у господарській діяльності транспортних підприємств. І хоча частка пасажирських перевезень у загальній роботі залізничного транспорту відносно невелика (приблизно 10 %), на їхнє виконання витрачаються значні ресурси.

Залізничний транспорт України відіграє значну роль в переміщенні населення. За пасажирообігом він поступається лише автомобільним перевезенням.

Значну роль залізничний транспорт відіграє в задоволенні потреб населення в регіональних переміщеннях. Але незадовільний фінансовий результат від їх функціонування (збитковість) вимагає кардинальних дій щодо удосконалення роботи галузі, яке повинно здійснюватися у таких напрямках, як:

- техніко-економічний - покращення стану виробничо-технічної бази залізниць і технологічного рівня перевезень відповідно до потреб суспільства та євростандартам якості надання транспортних послуг;

- організаційно-економічний - розробка та затвердження законодавчої бази щодо реформування залізничної галузі, створення Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» - власника інфраструктури залізничного транспорту загального користування і національного публічного перевізника вантажів та пасажирів на вітчизняному та закордонних ринках перевезень, а також приміських пасажирських

компаній, в тому числі у формі акціонерних товариств за участю Компанії, місцевих органів влади та приватних компаній-власників приміського пасажирського рухомого складу;

- фінансово-економічний - створення умов для поступового зменшення обсягу субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, покращення прозорості фінансової діяльності залізничної галузі шляхом удосконалення методів визначення витрат окремих видів робіт залізничних робіт, а також системи тарифів на послуги залізничного транспорту;

- соціально-економічний - проведення ефективної соціальної політики, основними складовими якої мають бути підвищення мотивації праці шляхом збільшення заробітної плати та впровадження механізму отримання працівниками винагород; формування нових принципів соціального інвестування; створення корпоративної системи підвищення кваліфікації кадрів.

Застосування комплексного підходу є запорукою удосконалення роботи залізниць з перевезень пасажирів, що стане підґрунтям до покращення якості та ефективності його роботи в умовах ринкового середовища.

УДК 656.61

ПРОБЛЕМЫ ИНТЕНСИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА ПОДСИСТЕМ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Сенько Е. В., к.э.н., доцент (ОНМА)

С учетом ряда внешних факторов, задач экономической и корпоративной безопасности, цикличности функционирования экономики и особенностей деловых циклов в системе рынка транспортных услуг для достижения жесткой функциональной и экономической стабильности морских транспортных предприятий требуются значительные объемы инвестиционного обеспечения. Кроме того, высокая капиталоемкость в условиях интернационализации транспортного обслуживания мирохозяйственных связей ограничивает эффективность развития флота и портов по критериям предпринимательской результативности.

Поэтому развитие национального потенциала национальных морских транспортных предприятий предполагает наличие эффективных инструментов и институциональных подходов к проведению государственной долгосрочной морской транспортной политики. Она должна быть нацелена на решение как функциональных задач

транспортной системы, так и экономических параметров развития при косвенной или прямой финансово-правовой поддержке со стороны государства.

Подобные системы при необходимости использовали ведущие морские державы США, Япония, ФРГ, а более широко - Франция и Италия. Важнейшим инструментом достижения макроэкономических и предпринимательских целей является экономическое программирование развития подсистем морехозяйственного комплекса, предусматривающее проведение долгосрочной государственной экономической политики. Отдельные акценты политики изменяются в зависимости от делового цикла фрахтового рынка.

Одним из существенных аспектов морской транспортной политики государства является отношение к проблеме развития национальных подсистем рынка морской торговли, обеспечивающих мировое качество обработки грузопотоков. Неадекватная обработка тоннажа наносит ущерб престижу национальных предприятий на рынке транспортных услуг и предопределяет экономические потери как у транспортных компаний, так и для производственных объектов региона.

Современное состояние морского транспорта Украины сдерживает рост грузопотоков, а в связи с этим увеличивает затраты внешней торговли. Сложность методического обеспечения соизмерения разнообразных результатов деятельности торгового флота и затрат обуславливается постоянными колебаниями стоимости производственного потенциала. Поэтому выбор экономических принципов обоснования инвестиционных и эксплуатационных процессов в торговом флоте обуславливается характером участия судов в конкурентной среде рынка транспортных услуг и в системе интернационализации обслуживания мировых хозяйственных связей.

Среди проблем повышения эффективности функционирования основных транспортных предприятий в современных процессах формирования мультимодальных транспортных технологий выделяются:

- совершенствование планирования взаимодействия основных звеньев, образующих международные транспортные коридоры;
- обеспечение ритмичности работы линии и транспортного узла;
- внесистемное стимулирование экономичности и качества работы;
- интенсификация использования ресурсов морехозяйственного комплекса;
- выравнивание развития всех видов транспорта, обеспечивающих непрерывную обработку грузопотоков.

Развитие флота и портов региона должно способствовать полному удовлетворению потребностей в высококачественной обработке грузопотоков и транспортных средств с предельными затратами, отвечающими ограничениям макроэкономической значимости процесса и величине сбалансированного тарифа рынка морской торговли.

Неритмичная работа всех подсистем, за исключением линейного судоходства, является типичным состоянием морских ренджей. К объективным причинам относятся:

- влияние экономической цикличности производства;
- подверженность судоходства гидрологическим и метеорологическим условиям;
- совпадение сроков реализации внешнеторговых контрактов различными операторами внешнеэкономической деятельности;
- сезонность производства ряда товаров;
- изменение условий фрахтового рынка.

К субъективным причинам относятся: неточность планирования и несвоевременная подача транспортных средств.

Обширную группу составляют экономико-производственные факторы, обуславливающие единство подхода к обоснованию производственных и инвестиционных решений. Среди них выделяются – направленность НТП; уровень организации и производительности труда; объем и структура перевозимых грузов; качество состояния и использования производственных фондов; параметры жизненного цикла морских транспортных предприятий, сроки реконструкции и освоения отдельных объектов; уровень концентрации основного капитала и инвестиционной деятельности; специализация транспортных узлов; капиталоемкость и трудоемкость работ.

Широкая гамма специализации и единичной грузоподъемности флота предопределяет необходимость развития торговых портов с различной концентрацией производственных мощностей и интенсивностью обработки тоннажа. С учетом тенденции повышения средней грузоподъемности мирового флота целесообразно расширение состава портов или специализированных терминалов, способных обеспечивать интенсивную обработку таких судов.

Для стимулирования инвестиционной деятельности по линии функционального назначения и диверсификации предприятий морского транспорта следует использовать режим оптимизации налогооблагаемой базы при создании новых рабочих мест или повышения конкурентоспособности как на принципах ускоренной амортизации, так и в пределах затрат по развитию комплекса приморских регионов.

УДК 504.055(043.5)

МОДЕЛЬ ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СЕСТЕЙНОВИМ РОЗВИТКОМ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ

Халіна В.Ю., к.е.н., ст..викладач (ХНУБА)

Функціонування соціально-економічної системи та її суб'єктів супроводжується обліком та розрахунком витрат на виробництво, реалізацію, споживання. Як правило, мова йде про відшкодування матеріальних, трудових, інтелектуальних, організаційних і т.п. зусиль. Але, існує велика стаття витрат, які враховуються у деяких випадках частково, а часто зовсім не обліковуються суб'єктами соціально-економічної системи. Маються на увазі втрати, пов'язані з нанесенням непоправної шкоди екосистемі

держави та здоров'ю кожної окремої людини, а також рядом витікаючи з цього наслідків.

На рис. 1 представлена модель сестейнової соціально-економічної системи, яка відображає взаємозв'язок трьох складових (екосистеми, економічної системи та населення), їхню взаємодію у процесі відтворення та споживання продукції, невраховані втрати кожного з суб'єктів системи, а також механізм їхнього відшкодування. Так, під час видобування ресурсів наноситься часом непоправна шкода екосистемі (у випадку невідтворювальних ресурсів) (V_1). Для постачання цих ресурсів до місця переробки використовується транспорт, який спричиняє шкоду екосистемі шляхом викиду забруднюючих речовин у повітря (V_2).

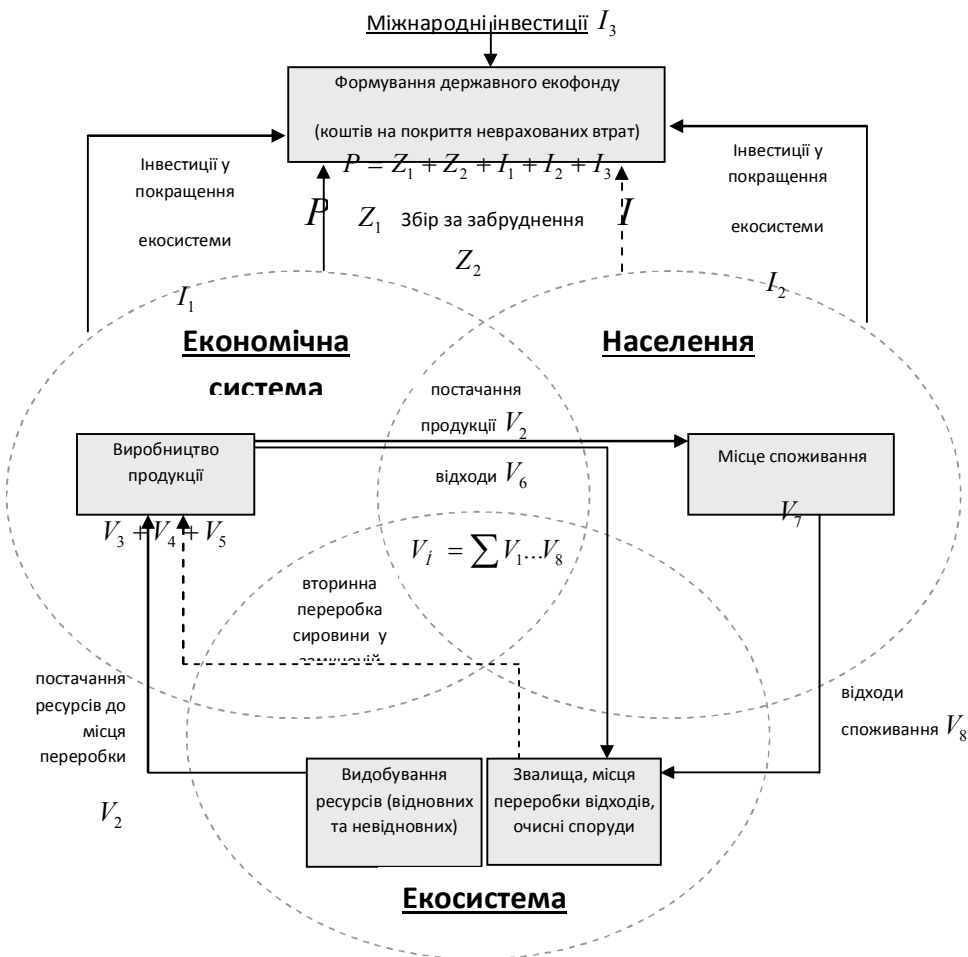


Рис. 1. Модель економічного управління сестейновим розвитком соціально-економічної системи

Втрати населення від забруднення навколишнього середовища часто такі ж непоправні, як і самої екосистеми (V_7), при цьому людина сама наносить шкоду екосистемі,

забруднюючи її відходами споживання (V_8), а підприємства – відходами виробництва (V_6). Всі ці відходи накопичуються на звалищах, переробних пунктах, очисних спорудах та часто не

утилізуються V_9 . Загальна сума неврахованих (необлікованих) втрат дорівнює $V_i = \sum V_1 \dots V_8$.

Для подолання цих проблем необхідне формування державного екофонду, який має акумулювати кошти від сплати зборів та штрафів за забруднення навколишнього середовища як з підприємств (Z_1), так і з населення (Z_2), а також інвестиційні ресурси (I_1, I_2), в тому числі міжнародні (I_3). При цьому співвідношення «втрати-відшкодування» має бути як мінімум рівним ($P \geq V_i$).

Таким чином, економічне управління розвитком, засноване на принципах сестейновості, передбачає вихід соціально-економічної системи на якісно новий рівень в умовах трансформаційних перетворень світової економіки, сприяє інтеграційним процесам у світовому масштабі задля збереження глобальної екосистеми через турботу про локальні, обумовлює поступове перетворення свідомості людини у напряму природозбереження, здійснює вплив на провідних виробників в контексті гострої необхідності впровадження заходів ресурсо- та енергозбереження. Все перелічене є актуальним вже зараз, оскільки в масштабах глобальної соціально-економічної системи залишилося занадто мало ресурсів для майбутніх поколінь.

УДК 339.138:330.322

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ МАРКЕТИНГ В ЕКОНОМІЧНОМУ СЕКТОРІ

Чебанова О.П., к.е.н., ст.. викладач (УкрДУЗТ)

На українському ринку недавно з'явилася нова інноваційна послуга для інвестиційного сектора економіки - інвестиційний маркетинг. Його мета - озброїти споживачів даного виду послуги передовими науковими, інноваційними та ринково-практичними знаннями, вміннями та навичками в галузі інвестицій. А також - про конкурентів і засобах забезпечення стійкого становища в інвестиційному секторі економіки, сприяти активізації інвестиційного процесу та піднесенню конкурентоспроможного виробничого потенціалу. Інвестиційний маркетинг потрібен, насамперед, для управління організацією та фінансуванням інвестицій у сферу реальної економіки.

Інвестиційний маркетинг орієнтовано на прибуток, а його інтегрована цільова філософія полягає у виявленні та врахуванні потреб інвесторів і їх реальному втіленні у виробництві, стимулюванні попиту і просуванні товарів і послуг від виробника до споживача, успішної реалізації

інвестиційних проектів і програм.

Концепція інвестиційного маркетингу розглядає інвестиції як основу господарської діяльності, в окремо взятій організації. Інвестиційні проекти розглядаються тут як засоби для досягнення мети. І цілями інвестиційного маркетингу можуть виступати: максимізація прибутку, обсяг інвестицій, збільшення ринкової частки.

Інвестиційний маркетинг потрібен, для управління організацією та фінансуванням інвестицій у сферу реальної економіки. Його методами є:

- діяльність з вивчення глобального і внутрішнього інвестиційних ринків;
- розробка, розподіл і просування інвестиційних продуктів, проектів і програм;
- управління ринковими процесами в поєднанні з методами інвестиційного менеджменту.

Можливості інвестиційного менеджменту без поєднання з механізмами інвестиційного маркетингу дуже обмежені. Використання інвестиційного маркетингу в умовах ринкової економіки є об'єктивною необхідністю.

Основні принципи інвестиційного маркетингу включають:

- необхідність постійного вивчення стану і динаміки ринку;
- інвестиційну адаптацію до його умов;
- активний вплив на ринок;
- формування інвестиційних продуктів (проектів, програм) в найбільш прибуткових секторах економіки;
- комплексну систему моніторингу стану конкурентного середовища, що включає показники та критерії її оцінки.

Стратегії інвестиційного маркетингу являють собою складову частину глобальної інвестиційної стратегії, яка визначає засоби і методи забезпечення переваг над конкурентами, а також розподіл ресурсів, необхідних для досягнення маркетингових цілей. Стратегії інвестиційного маркетингу спрямовані, в основному, на збільшення контрольованої частки ринку на основі використання ключових факторів маркетингової діяльності. Вони є результатом, в тому числі, процесів стратегічного бізнес-планування, які в поєднанні з інвестиційними процесами виступають як сукупний рух інвестицій різних форм і рівнів.

Наприкінці можна відзначити, що концепція інвестиційного маркетингу розглядає інвестиції як основу господарської діяльності держави в цілому і окремо взятого підприємства. Інвестиційні проекти виступають в даному випадку засобами для досягнення мети.

На закінчення можна відзначити, що інноваційний маркетинг заснований на принципі

«освіченого маркетингу», згідно з яким організація повинна безперервно вдосконалювати продукти та інструменти маркетингу. Адаже неспроста найбільш просунуті клієнти підмітили, що «інновації завжди в особливій пошані у інвестицій».

УДК 330.34:656.078

РАЗВИТИЕ МОДЕЛИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

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

Функционирование предприятий в современных быстроизменяющихся условиях со всей остротой обостряет проблему разработки таких инструментов управления, которые бы позволили предприятиям быстро и эффективно приспосабливаться к этим условиям, достигать своих рыночных, экономических и финансовых целей. Таким инструментом является стратегическое управление.

В настоящее время основной моделью его реализации используется подход Кеннета Эндрюса, который в соавторстве с еще несколькими учеными Гарвардской школы бизнеса предложил определять будущее состояние предприятия через приведение его настоящего состояния в соответствии с тенденциями развития его внутреннего потенциала и внешнего окружения с помощью SWOT-анализа.

Более приемлемой, на наш взгляд, является подход к разработке стратегии бизнеса М. Портера. Этот подход дает возможность определить сильные и слабые позиции предприятия на рынке и определить области, в которых стратегические изменения могут дать максимальные результаты для развития бизнеса. По М. Портеру необходимо: определить выгодную позицию на рынке, которая обеспечит наилучшую

защиту от пяти сил конкуренции; составить прогноз вероятного потенциала прибыльности отрасли; разработать мероприятия, направленные на то, чтобы занять наиболее выгодную позицию на рынке.

Дальнейшее развитие модели стратегического управления предприятием видится в учете характера влияния на достижение стратегических целей предприятия, перспектив развития отдельных видов бизнеса, повышения их конкурентоспособности, освоения новых видов товаров и рынков, проведение диверсификации.

Дальнейшее развитие модели стратегического управления предприятием видится в следующем:

- стратегическая сегментация внешней и внутренней среды, оценка соответствия потенциалов СЕБ требованиям СЗХ, а также освоению новых видов деятельности;
- конкурентный анализ с целью определения возможностей предприятия установить преимущества каждого вида бизнеса в конкурентной борьбе;
- анализе хозяйственного портфеля.

На основе вышеперечисленных нововведений разрабатывается стратегия предприятия в следующей последовательности:

- по каждому виду бизнеса разрабатывается отдельная стратегия;
- по каждому обеспечивающему виду деятельности также разрабатывается своя стратегия;
- системное объединение бизнес-стратегий и стратегий обеспечивающих видов деятельности позволяет определить набор стратегий предприятия.

Таким образом предложенная модель стратегического управления предприятием отличается от ранее разработанных органическим объединением преимуществ разных моделей, переносе акцента на стратегическую сегментацию внутренней и внешней среды, выявлении конкурентных преимуществ различных видов бизнеса.

Секція

«ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ І ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор Ю.С. Бараиш

УДК332.1; 332.122 (1-21)

КРИТЕРІЇ МАКРОРІВНІВ, ПОКАЗНИКИ І ПОРОГОВІ ЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Александрова О.Ю., ст.викладач (УкрДУЗТ)

Для економічної безпеки окремо взятої території принциповими є пороги показників, тобто граничні значення, недотримання (перевищення або недосягнення) яких наводить на початок руйнівних, нерегламентованих процесів на території. Такі індикатори порогових ситуацій (ІПС) можуть виявлятися як окремо, так і в комплексі.

Порогові значення - важливий інструмент системного аналізу, прогнозування і соціально-економічного планування. Теорія безпеки має практичне значення, лише якщо вона органічно включає в свою структуру комплекс характеристик, що описують граничні стани об'єкту.

У сучасній економіці ризик помилок і їх ціна зростають. Для зниження або ослаблення впливу цих помилок система співвідношень індикаторів економічної безпеки повинна стати спеціальним об'єктом аналізу. Це поважно як на макро-, так і на мікрорівнях, як для розвинутої ринкової, так і для перехідної економіки.

У розвиненій ринковій економіці існують, наприклад, максимально можливі межі дефіциту бюджету, асигнувань на оборону, безробіття, екологічні межі охорони довкілля, межі в розподілі багатства між бідними і багатими і так далі. Перехідна економіка, піддана дуже істотній трансформації при слабкому розвитку інструментів і інститутів ринкової економіки, низькій чутливості класичних способів грошово-кредитного регулювання. Тому тут потрібні індикатори-орієнтири розвитку, що визначають кордони негативних процесів, що подають сигнали учасникам ринку про можливі сфери неблагополуччя, пониження загального рівня національної безпеки. Пороговим значенням потрібно додати статус схвалених або затверджених на державному рівні кількісних параметрів, дотримання яких повинне стати неодмінним елементом урядових економічних програм.

Порогові значення економічної безпеки діляться на декілька груп. Найосновніші з них:

- макроекономічні показники, що відображають головні принципів риси

національних інтересів і затвержені на урядовому рівні;

- порогові значення, що розкривають і доповнюють ці головні риси і затвержені Міністерством фінансів України;

- порогові значення функціонального і галузевого рівнів, що стверджуються відповідними міністерствами;

- порогові значення економічної безпеки регіонів.

Зіставлення фактичного рівня індикаторів економічної безпеки з їх пороговими значеннями показало, що останні сповна застосовні для аналізу. По більшості порогових значень індикаторів і найголовніше - за об'ємом ВВП, інвестиціям в основний капітал, інвестиційній активності і, як наслідок, по найважливіших соціальних індикаторах економіка продовжує знаходитися в зоні небезпеки, що при різких коливаннях курсу національної грошової одиниці, підвищенні світових цін на сировинні товари, що імпортуються з інших країн, може означати небезпеку кризисних ситуацій.

УДК 656.078.8(477)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

*Астахов В.М., к.т.н., доцент,
перший проректор (УкрДУЗТ)*

В умовах реформування та нестабільності економіки України, глобалізації світової економіки і торгівлі, залізничному транспорту доводиться вирішувати складні питання адаптації до роботи в ринкових умовах господарювання.

Адже останнім часом крім загального падіння обсягів перевезень, відбувся їх перерозподіл між видами транспорту, в першу чергу, на користь автомобільного транспорту, частка якого в перевезеннях цінних експортних та імпорتنних вантажів зростає.

Все це негативно позначилось на фінансовому стані залізничного транспорту України. Починаючи з 2000р. борги Укрзалізниці почали поступово збільшуватись. В 2006р. вони перевищили доходи в 20 разів. З тих пір Укрзалізниця продовжила збільшувати борги. Загальна сума боргу Укрзалізниці на початок 2015

р. склала більш ніж 37 млрд. грн. Майже 22 млрд. грн. припадає на внутрішній борг компанії. На 01.05.2015р. виникла необхідність провести реструктуризацію 32 млрд. грн, що майже дорівнює всій сумі боргу.

У цих умовах пошук дієвих шляхів забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту та відповідно його ефективності є життєво важливим завданням, адже залізничний транспорт України спроможний стати ключовою ланкою в процесі забезпечення сталого розвитку всієї економіки країни.

Головним джерелом формування конкурентних переваг є наявність вигідного геополітичного положення держави, а також поєднання зусиль залізничного транспорту та підприємницьких структур, що є в свою чергу основою для створення єдиної інтермодальної транспортно-логістичної системи, під якою слід вважати макрологістичну транспортну мережу комунікацій, терміналів і логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із пріоритетною участю залізничного транспорту.

Опорними пунктами інтермодальної транспортно-логістичної системи повинні стати транспортно-розподільчі комплекси – організаційні логістичні структури, призначення яких полягає в обробці транзитних, зовнішньоторговельних вантажів, організації перевезень вантажів, що відправляються дрібними відправками, між регіонами України, і наданні широкого спектру транспортно-логістичних послуг. Враховуючи низький рівень контейнерних перевезень в Україні та значний обсяг транспортування вантажів залізничним транспортом у внутрішньодержавному сполученні, транспортно-розподільчі комплекси повинні одночасно здійснювати обслуговування міжнародних транспортних коридорів і промислових підприємств, розташованих у зоні впливу міжнародного транспортного коридору.

Загалом інтермодальна транспортно-логістична система повинна стати засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняти потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу; сприяти реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів

держави та приватного сектору; створити гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

В результаті функціонування транспортно-логістичної інтермодальної системи можна буде забезпечити не лише конкурентоспроможність та ефективність функціонування залізничного транспорту України, а й забезпечити додаткові надходження до бюджету, стимулювати інвестиційну активність, залучити іноземний капітал, вдосконалити технології транспортування, транспортної інфраструктури країни вцілому та розвиток регіонів.

УДК 656.224.027”344”-027.236

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ КУРСУВАННЯ ОКРЕМОГО ДЕННОГО ШВИДКІСНОГО ПОЇЗДА

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Матусевич О. О., ст. викладач (ДНУЗТ)*

Вступ. Зростання кількості швидкісних пасажирських поїздів та зміна напрямків їх курсування збільшили загальну кількість перевезених пасажирів, населеність рухомого складу та частково знизили збитковість швидкісних перевезень. Але не завжди впровадження швидкісних денних поїздів збільшує кількість перевезених пасажирів, оскільки заміна нічних поїздів денними, підвищення вартості проїзду в них та необґрунтоване підвищення терміну поїздки інколи призводить до зворотного ефекту.

Мета. Удосконалити методичний підхід щодо визначення впливу населеності поїзда, вартості проїзду в ньому та питомої ваги експлуатаційних витрат на збільшення відстані поїздки пасажирів швидкісними поїздами за рахунок використання методики покриття витрат доходами від перевезень, що дозволить підвищити ефективність діяльності швидкісної компанії.

Результати. Для реалізації поставленої мети подальші дослідження виконувалися з використанням формули (1), яка представлена в дисертаційній роботі к.е.н. Момот А. В. та визначення точки беззбитковості для конкретного поїзду графічним методом.

$$L_M = \left(\sum_{i=1}^n K_{ПП_i} \cdot C_i \cdot K_p \cdot K_{кон} \cdot K_{псн} \right) / C_{пв} \cdot K_p. \quad (1)$$

де L_M – протяжність маршруту конкретного швидкісного поїзда, км; $K_{ПП}_i$ – середня кількість перевезених пасажирів в поїзді на конкретному маршруті на i -й ділянці протягом визначеного звітного періоду, од.; C_i – прогнозна середня вартість квитка на перевезення пасажирів на конкретному маршруті на i -й ділянці протягом визначеного періоду, грн; K_p – прогнозна кількість рейсів, яку буде виконувати швидкісний поїзд на конкретному маршруті протягом певного періоду, рейс; $K_{кон}$ – коефіцієнт, що враховує відношення середньої вартості проїзду пасажирів на конкретному напрямку в транспорті конкурента до середньої вартості проїзду в швидкісному поїзді, рази. Його величина для утворення конкурентного

середовища не може бути більше 1,0; $K_{псн}$ – коефіцієнт, що враховує відношення купівельної спроможності населення України у попередньому році до прогнозного року, рази; n – кількість зупинок, які виконує швидкісний поїзд на маршруті, з урахуванням пункту призначення, од.; $C_{пв}$ – питомі витрати на курсування швидкісного поїзда за один рейс на заданому маршруті, тис. грн / км.

Ця формула має сенс тільки за умови, коли доходи від експлуатації конкретного швидкісного поїзда дорівнюють витратам від перевезення пасажирів поїзда, тому проаналізовані різні варіанти впливу показників, що в неї входять, на

відстань курсування L_M . Якщо у формулу (1)

покласти $K_{кон}$ та $K_{псн}$ рівними одиниці, а різницю між кількістю пасажирів, що входять та виходять на проміжних станціях маршруту не брати до уваги, то формула набуде виду (2):

$$L_M = (K_{ПП} \cdot C_i) / C_{пв} = D_{ин} / C_{пв}, \quad (2)$$

де $D_{ин}$ – дохід від перевезення пасажирів швидкісним окремим денним поїздом на конкретному напрямку руху. Якщо врахувати, що $C_{пв}$ є величиною постійною для даного напрямку руху та певного рухомого складу, то

L_M прямо пропорційно залежить тільки від доходу швидкісного поїзду на даному напрямку руху. Для визначення фізичного сенсу величини

L_M побудуємо рис. 1. На рисунку показана точка безбитковості для швидкісного поїзду Дніпропетровськ – Київ за умови доходів 18 219,00 тис. грн. та витрат 14076,93 тис. грн, отриманих у 2013 році без врахування платежів по лізингу за рухомий склад корейського виробництва. Точка умовного перетину побудована на рисунку 1 шляхом подовження фіксованого значення доходів для відстані 531 км, яка відповідає станції Дніпропетровськ до перетину з лінією загальних витрат. Ця відстань розрахована за формулою (2),

де $C_{пв}$ – питомі витрати на курсування швидкісного поїзда протягом звітного періоду на один км заданого маршруту – 26,51 тис. грн / км, визначені шляхом ділення загальних витрат

14076,93 тис. грн. на відстань 531 км. Результати, отримані за формулою (1), склали 687,25 км. Це означає, що існуючих доходів, отриманих у 2013 році швидкісним поїздом Дніпропетровськ – Київ, вистачить, якщо подовжити рух поїзда до відстані 687,25 км. За таким принципом у 2014 та 2015 роках було подовжено рух поїзда Київ – Дніпропетровськ до станції Красноармійськ, що відповідає відстані – 734 км і перевищує вираховану вище – 687,25 км в надії на те, що збитки від курсування на додаткову відстань буде покрита доходами від пасажирів, що сідають на станції Красноармійськ. Але цього не відбулося. Далі слід проаналізувати, як впливає підвищення населеності поїздів та вартості квитка на величину

L_M . З формули (2) слідує, що обидва показники збільшують відстань курсування швидкісного поїзда, в якій можна без додаткового доходу їх використовувати. Але населеності поїзда прямо пропорційно впливає на додаткову відстань курсування поїздів, а підвищення вартості проїзду знижує попит на перевезення залізничним транспортом та населеність поїздів. З рис. 1 випливає, що зона оптимального курсування швидкісних пасажирських поїздів знаходиться між точкою безбитковості та точкою умовного перетину.

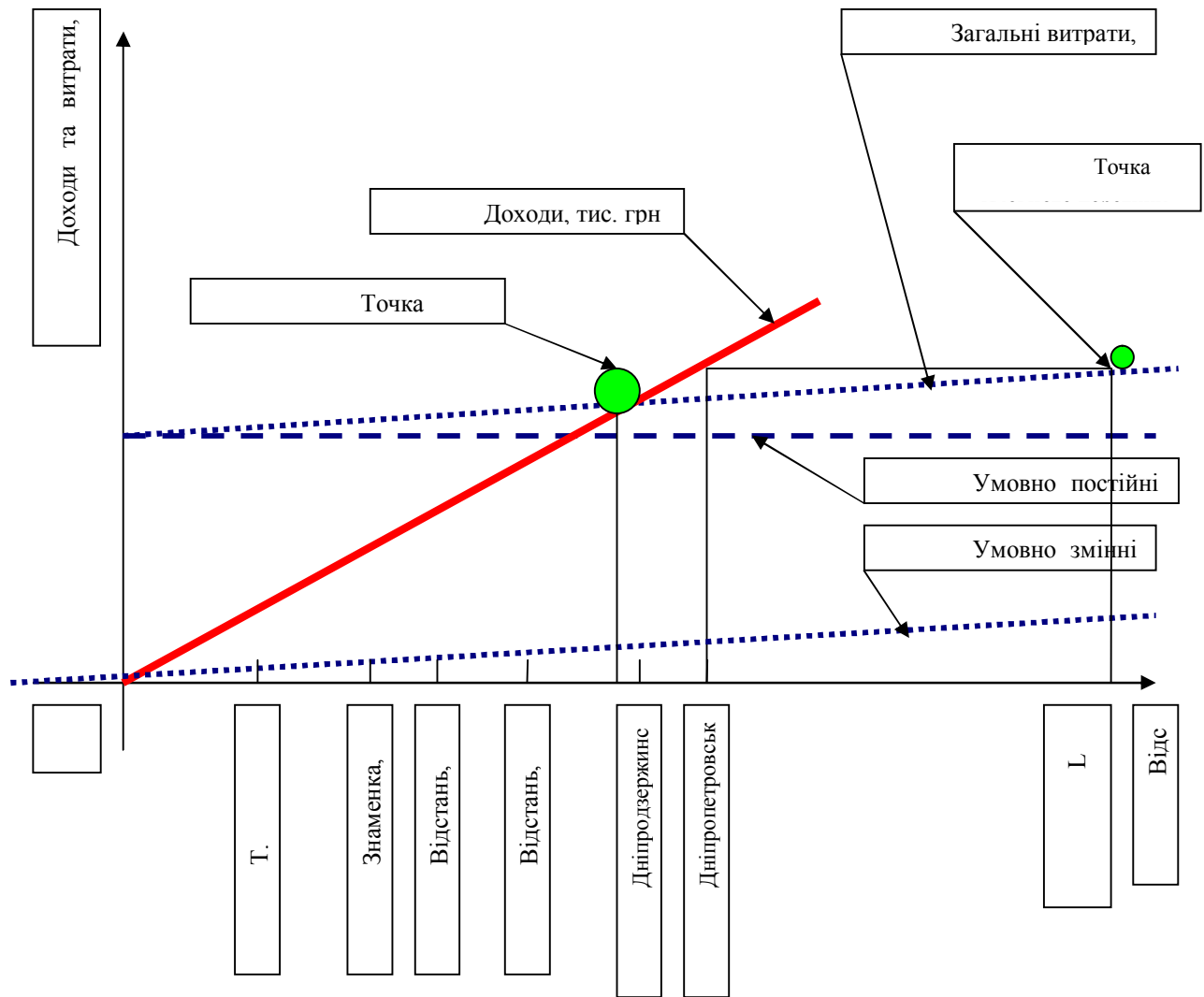


Рис. 1 – Графік визначення точки безбитковості та точки умовного перетину для швидкісного поїзда Київ – Дніпропетровськ

УДК 004.89:656.2(477)

**ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ
ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ЯК ОДИН З
ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ**

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Європейський вектор розвитку України забезпечується виконанням (на даний час частково) «Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони». Проголошено, що європейська інтеграція України відповідає життєвим інтересам українського народу, оскільки зміцнює безпеку держави та позитивно впливає на відносини України з іншими державами, підвищує рівень гарантій політичної

незалежності, сприяє зміцненню міжнародного авторитету, створює передумови для повноцінної участі в міжнародному розподілі праці та доступу до зовнішніх ринків, сприяє забезпеченню гарантій верховенства права, дотриманню прав людини, розвитку громадянського суспільства і демократії, побудові соціально орієнтованої ринкової економіки.

В свою чергу, статтею 369, пунктом f, е вищезазначеної Угоди визнана необхідність розвитку та вдосконалення технологій в області транспорту, зокрема інтелектуальних транспортних систем.

Інтелектуальна транспортна система є невід'ємною частиною інфраструктури транспортного комплексу, що реалізує функції автоматизованого управління, інформування, обліку і контролю для забезпечення юридичних, фінансових, технологічних, інформаційних потреб учасників транспортного процесу, а також задоволення вимогам транспортної, інформаційної та економічної безпеки суспільства.

Серед передумов створення і використання інтелектуальних транспортних систем, які акумулюють і інтегрують передові досягнення сучасних досліджень і розробок в областях телекомунікацій, інформаційних технологій, методів інтелектуальних систем, супутникових технологій позиціонування, географічних інформаційних систем, можна виділити необхідність підвищення безпеки та ефективності перевезень, необхідність зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище, зростання мобільності населення. З метою підвищення безпеки та ефективності транспортних процесів в інтелектуальних транспортних системах передбачається виконання системної інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій, засобів автоматизації в транспортну інфраструктуру і мобільні транспортні засоби.

Метою створення інтелектуальних транспортних систем на залізничному транспорті є: зниження транспортних витрат населення і бізнес-сектору; підвищення безпеки руху; зниження негативного впливу людського фактора на якість управління; інтенсифікація економічних і соціальних процесів; збільшення привабливості залізничного транспорту для пасажирів і вантажовласників; поліпшення екологічної обстановки.

Серед основних завдань функціонування інтелектуальних транспортних систем, що використовують моніторинг процесів перевезення та інтелектуальну обробку даних і моделювання, можна віднести наступні. 1. Автоматизація оперативного прогнозування часів прибуття поїздів під розформування-формування на сортувальних станціях. 2. Управління перевезеннями операторів залізничного транспорту України: аналіз, моделювання і раціональне управління вантажними перевезеннями в умовах роботи декількох компаній-операторів. 3. Забезпечення безпеки та доступності даних автоматизованих систем управління залізничними перевезеннями, їх колективного використання відповідно до прав, як компонентів інтелектуальної транспортної системи. 4. Уніфікація систем підтримки прийняття рішень на основі формування «управління за відхиленнями» від еталонів.

Необхідно відзначити, що створення і впровадження інтелектуальних транспортних систем є важливою, однак, додатковою складовою традиційних підходів транспортного планування та управління транспортним комплексом.

УДК. 629.4.014.66

СУЧАСНИЙ СТАН ПАРКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ

Божок Н. О., к.е.н., доцент (ДНУЗТ)

Основним ресурсом, який забезпечує ефективність господарської діяльності у сфері пасажирських перевезень, є рухомий склад. На сьогодні його стан є критичним, оскільки більшість робочого парку пасажирських вагонів застаріла фізично і морально.

Такий стан парку пасажирських вагонів не зможе задовольнити зростаючі потреби населення і країни в перевезеннях. Це в свою чергу може негативно вплинути на конкурентоспроможність вітчизняних залізничних перевізників. Саме тому, проблема оновлення рухомого складу висувається зараз на перший план. Вирішення цієї проблеми набуває державного рівня, оскільки безпосередньо впливає на рівень національної безпеки.

На 01.01.2014 року парк пасажирських вагонів становив 6132 одиниці. До 1991 року парк пасажирських вагонів оновлювався більше ніж на 300 одиниць кожного року. Після розпаду Радянського Союзу ситуація кардинально змінилася. Протягом останніх 23 років було придбано лише 543 вагони.

Структура парку пасажирських вагонів за останні роки також змінилась. В основному закупаються вагони чотирьох типів: спальні, купейні, відкритого типу, та міжобласні/денні. Перестали закуповувати багажні та поштово-багажні вагони, а вагонів ресторанів придбано лише 3 штуки. Найбільшу питому вагу у структурі парку пасажирських вагонів займають вагони відкритого типу – 52,51 % та купейні вагони – 35,06 %.

Темпи старіння та списання вагонів, задіяних у пасажирських перевезеннях значно перевищують темпи їх оновлення. За останні 10 років в Україні було списано 2377 пасажирських вагона. Водночас, придбано за цей же період виключно за кошти Укрзалізниці 492 пасажирських вагона, а також 10 дев'ятивагонних електропоїздів виробництва Hyundai Rotem та 2 двоповерхових шестивагонних складів електропоїздів виробництва Skoda Vagonka. Така ситуація склалася у зв'язку з систематичним невиділенням коштів в рамках Державного бюджету на оновлення парку пасажирського рухомого складу.

Стан пасажирського рухомого складу підійшов до критичної межі та потребує негайного оновлення. Загалом переважна кількість пасажирських вагонів з існуючого парку вже вичерпала свій нормативний строк експлуатації

адже вони були побудовані ще у 1965-1991 роках. При цьому термін служби пасажирського вагону складає 28 років, впродовж яких один купейний вагон перевозить близько 220 тис. пасажирів, проходить в середньому 10 депоівських та 5 капітальних ремонтів.

Одним із основних способів, що дозволяють знизити витрати на відновлення вагонного парку й одночасно забезпечити комфортність пасажирських перевезень, є модернізація вагонів шляхом капітально-відновлювального ремонту з продовженням терміну служби (КРП та КВР)». Проте в останні роки Укрзалізниця значно скоротила обсяги проведення ремонтів типу КРП. Це пояснюється тим, що зекономлені кошти планується залучати для придбання нових пасажирських вагонів.

Досить серйозною проблемою, з якою стикається керівництво Укрзалізниці, є визначення того, чи має вона внутрішні сили, щоб зберегти та покращити досягнуті об'єми пасажирських перевезень. За даними проведеного аналізу стан парку пасажирських вагонів дозволить втримувати конкуренцію з іншими видами транспорту ще приблизно 5 років, оскільки ступінь його зношеності складає 86 %. Тому зараз основною проблемою пасажирського господарства є оновлення парку пасажирських вагонів.

УДК 336.76

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ФОНДОВИХ БІРЖ В УКРАЇНІ

Бормотова М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Фондовий ринок є невід'ємним та важливим елементом фінансової системи ринкової економіки. В Україні фондовий ринок формально існує вже понад 15 років, з часу прийняття Закону України «Про цінні папери та фондову біржу» у 1991 році. Але процес його формування ще далеко не завершений.

Законодавче регулювання діяльності фондових бірж в Україні здійснює достатньо велика кількість законодавчих та нормативних актів. Основним документом, що регламентував роботу фондової біржі, був згаданий вище закон. У 2006 році був прийнятий новий закон «Про цінні папери та фондовий ринок». Міністерством фінансів і Національним банком України були розроблені документи щодо реєстру випуску цінних паперів. Розроблені «Правила Української фондової біржі» та безліч інших законодавчих та нормативних актів.

В Україні - вперше серед країн СНД – було створено законодавчу базу для цивілізованого процесу зародження ринкових відносин у сфері обігу цінних паперів : акцій, облігацій, казначейських зобов'язань, веселів, а також визначено статус фондової біржі як організаційно оформленого ринку, на якому здійснюється торгівля цінними паперами. Але в сучасній законодавчій базі України існують певні протиріччя.

Порівняльний аналіз Закону України «Про цінні папери та фондовий ринок» і Господарського кодексу України свідчить про наявність значних протиріччя у законодавстві, а саме:

- виключність діяльності фондової біржі, зазначену в ГК, з організації укладання угод купівлі-продажу цінних паперів у Законі України «Про цінні папери та фондовий ринок» значно розширено;

- функцію депозитарію із клірингу і розрахунків, яку за ГК не може виконувати фондова біржа, у Законі України «Про цінні папери та фондовий ринок» віднесено до діяльності фондової біржі.

Таким чином, аналіз української нормативно-правової бази свідчить про її суттєву недосконалість, а іноді, навіть, невідповідність як міжнародній практиці, так і результатам досліджень вітчизняної економічної науки. Так, існує певне ігнорування законодавством України позабіржового ринку цінних паперів, однак законодавство також не регулює і деякі аспекти діяльності організованого ринку цінних паперів. Регулятивна функція законодавства обмежується встановленням та описом структури професійних учасників ринку цінних паперів і деяких специфічних функцій його учасників. Тоді як дуже важливий аспект, такий як взаємодія та співвідношення неорганізованого та організованого сегментів ринку цінних паперів залишаються поза увагою. Поза законодавчою увагою опинився і ланцюг «емітент - торгівець цінними паперами – фондова біржа», яка визначає взаємодію названих сегментів ринку цінних паперів. Наявність виявлених проблем законодавчого регулювання ринку цінних паперів України дає підставу констатувати необхідність подальшого удосконалення нормативно-правової бази та необхідність створення умов для адаптації до міжнародних норм і правил.

УДК 338.47:656.025.4

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ЗДОРОВОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТА МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ведмідь І.С., спірант (УкрДУЗТ)

Залізничні вантажні перевезення, навряд чи, можна назвати менш досконалыми, ніж морські. Якщо звернути увагу на історію споруди залізниць на Європейському континенті, то ми бачимо, що більшість їх будувалася перед усім в напрямленні меридіанів, а не перпендикулярно їм. І у наш час спостерігається, що більшість залізниць приближується в основному до направлення північ-південь - поперек Європейського материка, ніж схід-захід - вдовж материка, причому споруди поперечних залізниць визивались комерційними потребами, а поздовжніх – часто стратегічними та політичними міркуваннями.

Найбільш вантажний рух спостерігається поперечними напрямками. Так, в більшості випадків, доходність поперечних шляхів більша, ніж поздовжніх. Вказані явища закінчуються з географічних обрисів Європи, яка представляє собою півострів, оточений морями переважно в поздовжньому напрямку, внаслідок чого більш вигідні перевезення товарів морем, ніж залізницями. І навпаки – рух залізничним транспортом відбувається поперечним направленням до портів, для подальшого направлення звідти вантажів на судах або з морських портів, тобто після чого як товар уникнув вже перевезення із залізничного транспорту, наскільки це було можливо.

В Південно-Західній частині Російської імперії, зараз Україні, вирощувалось десятки мільйонів центнерів зерна, вироблявся цукор, тютюну, м'ясо, шкіри, сукно, яке не завжди можна було транспортувати в центральні райони держави до портів Чорного моря. Спочатку залізниця, котрими сьогодні володіє Україна, будували держава та промисловці на концесійних умовах. Комерційний інтерес підштовхував підприємців до будівництва залізничного шляху з Одеси в напрямленні Кременчука, де вивантажувався Дніпром товар. В свою чергу вирішування стратегічних питань настоювали на першочерговому будівництві залізничних ліній Київ - Одеса.

Ще за часів, виникнення першого залізничного вантажного руху на території України в 1861 році, місія залізниці полягала у перевезенні вантажу вантажовласників-підприємців, задоволення перш за все їх потреб, а вже потім потреб населення у товарах. Тоді навіть маршрути прокладання, мали свої вигоди. Граф Бобринський, виконувач обов'язків міністра шляхів сполучення в 1869-1871

роках, настоював на тому, щоб дорога була прокладена як можна ближче до його заводів, власності цукрозаводчиків. Таким чином, лінія Фастів - Знаменка і з'явилася завдяки розвитку цукрової промисловості. Так, і Бердичево – Брестська колія, збудована в 1870-1873 роках, переправила хлібні вантажі. Основою залізниці є магістралі, що призначалися для доставки товарів на експорт та в регіони Правобережжя з одеського порту в балтійський. Однак, заважали і конфлікти з землевласниками, висував дуже дорогу ціну за свої ділянки. І залізничні колії прокладались з мінімальним використанням приватних земель, із-за чого залізниця будувалась не по коротшому шляху. Також, і особливості ландшафту часто не дозволяли продовжити будівлю дороги її коротшою відстанню.

Якщо розглянуто конкуренцію, представлену залізницями і морським транспортом, звичайно розглядають тільки ту конкуренцію, котра абсолютно забирає вантажі, а не ту яка скорочує їх рух транспортом. Ця ж остання конкуренція займає головне значення. Легко скласти поняття про значення морської конкуренції залізницям, хоча тільки з наступного чинника, маса товарів між країнами Європейського материка і навіть пунктами однієї і тієї ж країни рухається не по залізницях, які їх з'єднують, а морем і тільки частиною залізницями в тих випадках, коли перевезення стає неминучим для досягнення сухопутної межі, тобто потрібного порту тієї держави, яку обрав для себе вантажовласник.

На нашу думку, історія виникнення вантажного транспорту, наряду з залізничним та морським, є основоположним та фундаментальним. Тільки тісний, продуктивний, взаємовигідний зв'язок між залізничним та морським транспортом, загальні концесійні умови перевезення вантажу зможе збільшити транзит вантажів, об'єми експортних та імпорتنих товарів на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту, особливо міжнародних транспортних коридорів.

УДК 656.2.008.8

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ЗАЛУЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО- ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Волохова І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Дослідження практики господарювання як економічно розвинених країн, так і країн, що розвиваються, свідчать про зростання активності

застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу у різноманітних галузях. Особливий інтерес до цієї практики спостерігається у пострадянських країнах, які в ході реформування транспортної галузі зіштовхнулися з низкою проблем, пов'язаних зі значним старінням матеріально-технічної бази, недостатнім обсягом інвестицій, зниженням конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Інвестиційно-інноваційна діяльність є ключовим фактором розвитку не тільки залізничного транспорту, але й соціально-економічного розвитку держави в цілому. Високий рівень інноваційної здатності господарюючих суб'єктів є найважливішою умовою забезпечення безпеки перевезень залізничного транспорту України в міжнародній транспортній системі.

Реформування українських залізниць привело до необхідності прийняття Закону «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010р., який закріплює принципи здійснення державно-приватного партнерства (ДПП). Прийнятий закон виступає своєрідним катализатором розвитку державно-приватного партнерства, що стимулює значне збільшення кількості інвестицій в інфраструктурні галузі української економіки.

Вибір державою цього шляху є закономірним, адже його свого часу дотримувалися всі розвинені країни, а зараз його механізми активно використовують у країнах з перехідною економікою і особливо популярні у Південній Америці та Азійсько-Тихоокеанському регіоні. За останні 10 років в державах з низьким і середнім рівнем доходу на душу населення тільки в транспортному секторі реалізовано понад 800 подібних проектів, а загальний обсяг залучених інвестицій перевищив 141 млрд. доларів США.

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. Використовуючи механізм ДПП, держава вирішує системні проблеми без різкого зростання витрат, розподіляючи ризики з бізнес-партнерами, а комерційні підприємства отримують доступ до закритих раніше ринків за прямої підтримки держави. При цьому досягається подвійна вигода кінцевого споживача: суспільство отримує, з одного боку, сучасну інфраструктуру, а з іншого – робочі місця, професійне зростання, поліпшення якості життя.

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 349.6

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВА НА БЕЗПЕЧНЕ НАВКОЛИШНЄ ПРИРОДНЕ СЕРЕДОВИЩЕ

Гайворонська Т.М., к.ю.н., доцент (УкрДУЗТ)

1. Залізничний транспорт – життєво необхідна галузь економіки України. Від його успішного розвитку залежить наш добробут. На сьогоднішній день ми маємо довгосрочну Комплексну програму утвердження України як транзитної держави і Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. де передбачено розбудову міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень і інше. Такі програмні цілі породжують цілу низку екологічних проблем. В цих умовах господарська діяльність тісно пов'язана з об'єктами підвищеної екологічної небезпеки (ОПЕН), що посилює негативний вплив на населення та довкілля.

Забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України є конституційним обов'язком держави (ст. 16 Конституції України). Але велика кількість проблем охорони довкілля мають глобальний характер. Отже для їх вирішення необхідне об'єднання зусиль усіх країн.

2. Право на безпечне навколишнє середовище є одним з основних, керівних принципів міжнародного права навколишнього середовища, який міститься в Стокгольмській декларації ООН з навколишнього середовища (1972 р.). Це перший принцип Декларації де зазначено, що «Людина має основне право на свободу, рівність і сприятливі умови життя в навколишнім середовищі, якість якого дозволяє вести гідне і процвітаюче життя, і несе головну відповідальність за охорону і поліпшення навколишнього середовища на благо нинішнього і майбутнього поколінь». Зокрема, воно визнано у міжнародній доктрині і ввійшло в зміст Конституцій держав світу. В числі перших у Конституції України зафіксовано, що кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди. Дуже важливо, що це право в Основному Законі держави ув'язано з обов'язком не заподіювати шкоду природі та відшкодувати завдані ним збитки. При цьому кожному гарантується право вільного доступу до інформації про стан довкілля, а також право на її поширення. Така інформація ніким не може бути засекречена (ст.ст. 50, 66).

Деякі принципи Стокгольмської Декларації можна розглядати як гарантії права на безпечне (сприятливе) навколишнє середовище, наприклад, принцип 6, в якому йдеться мова про необхідність припинення введення в навколишнє середовище токсичних і інших шкідливих речовин у таких кількостях чи концентраціях, що перевищують здатність навколишнього середовища знешкоджувати їх; запобігання наслідкам застосування ядерної й інших видів зброї масового знищення (принцип 26).

3. Важливе значення для розвитку міжнародного права навколишнього середовища мають такі джерела, якими є конвенції, договори (угоди), протоколи, резолюції міжнародних організацій та інші. Зосередимо увагу в контексті досліджуваної теми, на деяких з них, зокрема:

Конференція ООН з навколишнього середовища і розвитку (Ріо-де-Жанейро, 1992 р.), де були прийняті такі документи, як «Декларація з навколишнього середовища і розвитку», «Порядок денний на ХХІ століття» і запропоновано визначення поняття «стійкий розвиток», як досягнення оптимальних результатів розвитку з урахуванням інтересів людей і мінімальним збитком для навколишнього середовища;

Звіт підкомісії ООН з прав людини і навколишнього середовища (1994 р.), у якому пропонується Декларація принципів «Права людини і навколишнє середовище», яка проголошує основне право кожного на безпечне, здорове й екологічно сприятливе навколишнє середовище, а також що «усі держави повинні поважати і гарантувати право на безпечне, здорове й екологічно сприятливе навколишнє середовище і прийняти адміністративні, законодавчі й інші міри, необхідні для ефективного здійснення цього права»;

Конвенція про доступ до інформації, участі громадськості в процесі прийняття рішень і доступі до правосуддя з питань, що стосуються навколишнього середовища (Оргус, Данія, 1998 р.). У Конвенції визнано право кожної людини «жити в навколишнім середовищі, сприятливому для її здоров'я і добробуту», а також обов'язок самої людини як індивідуально, так і разом з іншими людьми захищати і поліпшувати навколишнє середовище на благо нинішнього і майбутнього поколінь;

Всеєвропейські конференції міністрів охорони навколишнього природного середовища «Довкілля для Європи», на яких приймається багато важливих документів, чільне місце серед яких може бути надано Протоколу про стратегічну екологічну оцінку і інші.

Здійснений аналіз положень вище викладеного дає можливість зробити висновок, що інститут права на безпечне навколишнє природне середовище в міжнародному аспекті знаходиться в стадії формування.

4. Таким чином, основні вектори участі в

міжнародному співробітництві у сфері раціонального використання природних ресурсів, їх відтворенні й охорони навколишнього природного середовища для України це ЄС та СНД. У 2004 р. Верховною Радою України було прийнято Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС. Даною програмою передбачається, в тому числі, імплантація законодавчих актів ЄС з екологічної безпеки. У рамках СНД основна маса нормативних актів присвячена координації діяльності у даному напрямку. Необхідно звернути особливу увагу на принцип пріоритетності міжнародних еколого-правових приписів, що містяться у договорах стосовно внутрішнього законодавства. При цьому право на безпечне навколишнє середовище, закріплене на національному рівні, використовувати як необхідну правову базу для належної співпраці, яка потребує розробки нового й подальшого удосконалення чинного законодавства.

УДК 338.45 (477)

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВИЗНАЧЕННЯ ШЛЯХІВ ОЗДОРОВЛЕННЯ ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ В УКРАЇНІ

Глазкова А.С., аспірант (УкрДУЗТ)

Сьогодні потенціал промислового комплексу України не може бути реалізований у повному обсязі тому, що у країні немає сприятливого бізнес-клімату. Про це свідчать результати двох впливових міжнародних досліджень: Всесвітнього банку «Ведення бізнесу-2014» та «Рейтингу глобальної конкурентоспроможності» Всесвітнього економічного форуму. З висновків цього дослідження відомо, що у сфері ведення бізнесу Україна займає 142 місце із 183 країн світу, у тому числі по показникам ефективності податкової системи країна займає 181 позицію, яке є майже останньою. Неблагоприятний бізнес-клімат є основним фактором, цей фактор стримує інвестиції: криза значно знизила інвестиційний імідж, звузилось коло внутрішніх джерел фінансування, міжнародні фінансові ресурси стали практично недоступними.

Основні фактори нестабільності промислового комплексу можна розділити на зовнішні та внутрішні. До зовнішніх можна віднести недосконалість законодавчих актів та нормативної бази щодо ведення бізнесу; неефективну податкову систему; високий рівень корупції; нерозвинутість механізмів державно-приватного партнерства; відсутність захисту прав інвесторів; ресурсно - експортна орієнтованість та повна залежність стану економіки від коливань світової

кон'юнктури; організаційна недосконалість та низький рівень капіталізації виробництва; високий потенціал проникнення на внутрішній ринок іноземних транснаціональних корпорацій з підпорядкуванням національного виробництва інтересам іноземних країн.

До внутрішніх: значна структурно - технологічна відсталість та збитковість виробництва; висока матеріало- та енергомісткість; висока зношеність основного виробничого капіталу та інноваційно - інвестиційна непривабливість та несприйнятливність; майже повна залежність від зовнішніх джерел енергетичних ресурсів; відсутність диверсифікованих організаційних форм промислового виробництва, нерозвиненість коопераційних зв'язків, вузька спеціалізація малих підприємств.

Сучасний стан промислового та транспортного комплексів України – занепад. Для вирішення проблеми розвитку необхідно вирішення наступних завдань:

- виявлення бар'єрів, які заважають підйому виробництва, стимулювання важелів державного впливу на живлення підприємницької діяльності, розробка чіткої держаної стратегії підтримки інноваційних структур;

- подолання дисбалансу між створеними об'єктами промислової власності;

- подолання недостатнього навантаження промислової сфери, основною причиною, якого є структурна невідповідність виробництва потребам ринку;

- оновлення матеріально-технічної бази підприємств, устаткування, обладнання, модернізація технічної бази;

- підвищення рівня соціальної орієнтованості, розвиток кваліфікованого потенціалу робітників та мотивування їх до ефективної трудової діяльності тому;

- стабільний розвиток та підвищення ефективності використання виробництва, ресурсів, які безпосередньо беруть участь у процесі виробничому процесі та у процесі надання транспортних послуг;

- цілеспрямоване прикладання усіх зусиль до встановлення рівноваги реальних секторів економіки.

Комплексного рішення можна досягти якщо здійснити роботу у наступних напрямках: необхідність випереджаючого розвитку структуроутворюючих галузей; прагматичний і системний розвиток відстаючих галузей матеріального виробництва, їх становлення та конкурентоспроможне функціонування на базі прогресивних вітчизняних досягнень; переозброєння галузей економіки на базі досягнень сучасної інноватики; забезпечення

конкурентоспроможності власної продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Але робота у цих напрямках має сенс у випадку забезпечення наступних складових: зниження податкового тягаря; розвиток інноваційної інфраструктури, підтримка венчурного фінансування, підтримка експорту високотехнологічної продукції, приваблення інвестицій та створення благо- приємного бізнес- клімату.

УДК 656.025.2

ДО ТЕОРЕТИЧНИХ АСПЕКТІВ СЕРВІСУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Глушенко Т.М., здобувач (УкрДУЗТ)

Щодня тисячі людей на залізничному транспорті здійснюють поїздки у дальньому, місцевому та приміському сполученні. Комплекс послуг, що надаються залізничниками пасажирам, з одного боку, створює сприятливі передумови для праці, відпочинку, лікування, навчання і т. ін., що в підсумку впливає на продуктивність праці трудящих, підвищує культурний рівень і якість життя населення. З іншого – розширюючи набір послуг, залізничний транспорт забезпечує зростання доходів від пасажирських перевезень за рахунок підвищення якості перевезень, залучення додаткових клієнтів.

В умовах ринку необхідно розширювати асортимент транспортних послуг в кооперації з іншими видами транспорту, а також у взаємодії з індустрією готельного, туристичного, екскурсійного, ресторанного бізнесу, що в умовах ринку підвищує ефективність використання наявних потужностей і прибутковість перевезень.

Загалом поняття «сервіс» включає в себе більше, ніж обслуговування. Поняття «сервіс» буде неповним, якщо його сприймати просто як «обслуговування», тобто виконання будь-яких стандартних операцій. Сервіс передбачає ще й індивідуальний підхід в обслуговуванні людини, техніки, сировини (матеріалу), виконання індивідуальних послуг і операцій, які часто вимагають від виконавця додаткових витрат часу, енергії, ресурсів, але, як правило, без додаткового збільшення їх вартості для обслуговується об'єкта. У транспортному сервісі індивідуальний підхід в обслуговуванні ще включає: доброзичливе привітання, посмішку, ввічливу манеру спілкування, діловий настрій, проникнення в потреби, бажання, попит клієнта, подяку за звернення до обслуговуючого об'єкту. Іншими словами, працівник служби сервісу, крім

традиційних операцій з обслуговування споживачів транспортних послуг, створює своїми здібностями певну позитивну ауру.

На практиці часто застосовують словосполучення «сервісне обслуговування», синонімом якого є індивідуальне обслуговування. Відсутність індивідуального підходу та індивідуального виконання послуг і операцій в обслуговуванні об'єкта призводить до індустрії обслуговування, виконання чітко встановлених регламентованих процедур або операцій.

У пасажирських залізничних перевезеннях транспортний сервіс - це організована система обслуговування, що дозволяє споживачу (пасажиру) вибрати для себе оптимальний (економічно вигідний) варіант споживання наданих товарів та послуг з транспортного обслуговування з метою створення комфортних умов здійснення поїздки. Для забезпечення високого сервісу в перевезеннях пасажирів необхідні відповідне технічне оснащення та інфраструктура. Без комфортабельних сучасних вагонів, без відповідного технічного та технологічного сервісу неможливе конкурентне з іншими видами транспорту сервісне обслуговування населення на залізничному транспорті. Основна роль в сервісному обслуговуванні пасажирів при перевезеннях покладається на пасажирські компанії (дирекції з обслуговування пасажирів) і сервіс-центри (СЦ). Для обслуговування пасажирів на залізницях ряду країн вже створені подібні спеціальні компанії. Загалом, зарубіжний досвід відображає багатогранність сфери транспортного обслуговування населення, комплексність сервісу та його інфраструктури.

За умови вигідного географічного положення України ще одним пріоритетним напрямком розвитку пасажирських залізничних перевезень, як складової сервісного обслуговування, є обслуговування туристського пасажиропотоку. Основними задачами для вирішення в цьому плані є:

- Організація туристських поїздів, у тому числі з «ретро-паровозами»;
- Прокладка високошвидкісних магістралей;
- Створення нових типів вагонів поліпшеної комфортності;
- Обслуговування за формулою «Євро-Найт» (рівень готельного типу)

Сервіс в пасажирських перевезеннях розглядається як система забезпечення, що дозволяє поліпшити умови переміщення пасажирів на залізничному транспорті, підвищити його конкурентоспроможність на транспортному ринку. Існує ряд загальноприйнятих норм і принципів сервісного обслуговування, які повинні враховуватися і дотримуватися пасажирськими компаніями і СЦ.

Широке коло завдань транспортного сервісу вимагає постійної наукової та інженерної проробки, вдосконалення діючих і новостворюваних методів, систем, технологій і техніки в пасажирських перевезеннях. Це дозволить підняти пасажирські перевезення на більш високий рівень розвитку в порівнянні з конкурентами і знизити собівартість своєї продукції.

УДК 658.5:656.2(4)

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД СТРУКТУРНИХ ПЕРЕБУДОВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Громова О.В., к.е.н, доцент,
Білецька Д.О., магістр (УкрДУЗТ)*

Реформи залізничного транспорту за кордоном органічно вписуються в глобальну тенденцію лібералізації економіки. Для окремих регіонів і країн існує і свій конкретний набір причин, які спонукали проводити відповідні реформи.

Моделі реформування і управління залізничним транспортом, незважаючи на все їх різноманіття, можна розділити на два основних типи. Зокрема це:

- «американська модель», що передбачає наявність декількох вертикально-інтегрованих компаній, які поєднують взаємозв'язок інфраструктури та експлуатації, і які володіють і інфраструктурою, і рухомих складом, тобто оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії;

- «Європейська модель» передбачає відділення інфраструктури від операторів або перевізників. Європейську модель, у свою чергу, можна розділити на два різновиди: французьку та німецьку, хоча розрізняють ще шведську і англійську.

Реформа залізничного транспорту Франції передбачає збереження цілісності державної компанії, її відповідальності за залізничні перевезення, управління рухом і поточне утримання інфраструктури в мережі.

Європейська модель реформування, яка одержала застосування в Німеччині, йде істотно далі французької і шведської. 1 січня 1994 року було утворено акціонерне товариство «Залізниця Німеччини», орієнтоване на отримання прибутку, яке мало можливість здійснювати підприємницьку діяльність. Єдиним акціонером є держава. У концерн, крім холдингової компанії, входять п'ять акціонерних товариств: перевезення пасажирів у

дальніх сполученнях, приміських, вантажні перевезення, інфраструктури і станції. Цим акціонерам підпорядковані закріплені за ними підприємства концерну.

У рамках європейської моделі реформування, близької до французького її різновиду, цікавим є досвід Швеції, яка першою в Європі здійснила реформу залізниць.

В основу покладено розділення сфер інфраструктури та експлуатації. Державні залізниці Швеції розділені на дві компанії. Одна з них відає питаннями розвитку та утримання інфраструктури, інша – займається, власне, експлуатацією. Обидві компанії залишаються в державній власності, але працюють на комерційній основі. В результаті реформи фінансовий стан залізниць Швеції значно покращився.

Польща в реформуванні залізниць пішла шляхом акціонування. Нова структура в залізничній галузі не є приватною фірмою. Це акціонерне товариство, акції якого закріплені в державності, проте господарською діяльністю займаються приватні структури. Тепер державі значно легше управляти залізницею. Цим нова структура відрізняється від колишньої.

В цьому контексті, з урахуванням особливостей соціально-економічного розвитку України, а також, підсумовуючи світовий досвід, слід зазначити, що існує ряд особливостей, якими може скористатися держава для удосконалення реформування залізничної галузі.

УДК 338.246.025.2

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

Губанова Н.Н. к.э.н., доцент (НТУ «ХПИ»)

Государственное регулирование малого и среднего бизнеса большинства стран мира направлено на поддержку этого сектора экономики. Такая политика в рыночных развитых странах объясняется значительной ролью малого и среднего бизнеса в национальных экономиках. В рыночно ориентированных экономиках (в т.ч. в Украине) этот сектор рассматривается как средство выхода из экономического кризиса.

Благодаря либерализации экономической политики стран меры государственного регулирования предпринимательства подвергаются существенным изменениям. Изменение экономических функций национальных государств находит свое проявление и в изменении основ теории государственного регулирования экономики. В условиях глобализации усиливается

роль государства в решении вопросов поддержки национального производителя в его конкурентной борьбе с более сильным противником — транснациональными корпорациями. Именно национальное государство может обеспечить юридическую и политическую защиту своих производителей, обеспечить защиту прав собственности. В условиях глобализации национальное государство вынуждено также выполнять такую важную функцию, как демонополизация экономики и поддержание условий для добросовестной конкуренции. Малый бизнес способен решать многие социальные и экономические проблемы: обеспечение занятости населения, поддержание конкуренции, придание гибкости, мобильности и саморазвития экономической системе.

Таким образом перед нашим государством стоит задача активно принимать участие в глобализационных процессах. Для этого в Украине необходимо формировать собственную регуляторную модель государственного регулирования, исходя из конкретных факторов: характера и остроты социально-экономических проблем общества; состояния ресурсно-производственного потенциала; возможностей обеспечения предпосылок национально-экономической безопасности; национального менталитета.

УДК 656.025.2.003.1

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Дергоусова А.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Яким чином підприємство стає примітним на ринку і викликає довіру і перевагу споживачів? Це питання є, мабуть, одним з найбільш важливих і первинних в процесі становлення і упродовж усього життєвого циклу існування підприємства, воно відображає проблему формування іміджу і створення, таким чином, психологічно відмінного від інших фірм продукту. Образно кажучи, імідж підприємства – це його «обличчя» в «дзеркалі громадської думки», тобто сформоване уявлення цільової аудиторії про діяльність і успіхи компанії, яке чинить постійний і динамічний вплив на взаємовідношення підприємства з його реальними і потенційними клієнтами, його конкурентоспроможність, фінансові результати і контакти з державними установами.

Теорія формування іміджу підприємства посідає важливу роль в сучасній науковій думці. Питання, пов'язані з визначенням та формуванням

іміджу, знайшли відображення в роботах вітчизняних та зарубіжних авторів. Цій темі присвячені роботи Даниленка Л.В., Джи Б., Королько В.Г., Шкардуна В.Д. та ін.

У світовій практиці створення іміджу підприємства розглядається як одна із стратегічних цілей управління, яка вважається не менш важливою, ніж впровадження нових технологій, стабілізація фінансового середовища, найму персоналу і розширення ринків збуту. Специфічність іміджу як атрибуту підприємства виявляється в тому, що він існує незалежно зусиль самого підприємства. Синтез уявлень про підприємство, властивих різним групам громадськості, створює більш загальне і емне уявлення про підприємство, що називають його корпоративним іміджем.

Працюючи в умовах досить жорсткої конкуренції залізничний транспорт, намагаючись підвищити власну конкурентоспроможність, повинен обов'язково звертати увагу на думку громадськості щодо його власного іміджу. Необхідним є також застосування певних іміджеутворюючих заходів, що сприятиме не тільки формуванню позитивної думки у громадськості відносно роботи транспорту, а й допоможе залучити потенційних клієнтів.

Імідж це комплексне поняття, яке складається з безлічі показників. Їх можна умовно розділити на дві групи: основні, пов'язані з головною діяльністю компанії, і супутні.

До основних, наприклад, відносяться такі категорії як загальна популярність і репутація, швидкість реагування на зміну потреб споживачів, інноваційний потенціал, престиж вироблених продуктів, рекламна політика, зарубіжні зв'язки, фінансова стійкість, конкурентні позиції.

Якщо казати про елементи іміджу залізничних пасажирських перевезень, що сприймаються споживачами транспортних послуг, то тут важливу роль відіграє «обгортка» пасажирських перевезень: якість надання (допоїздних та послуг у поїзді), можливість придбання квитків за допомогою Інтернету, перевезення більш комфортабельними поїздами тощо. Сьогодні практично всі ці складові іміджу на залізничному транспорті реалізуються на досить високому рівні. Хоча і існує ряд причин, що відштовхують споживачів і змушують їх звернутися до автотранспорту.

Якщо ж говорити про бізнес-імідж залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень, то варто відзначити, що Укрзалізниця сьогодні має тісні та міцні зв'язки зі своїми партнерами, виконуючи всі свої зобов'язання перед ними. Це має велике значення для подальшого партнерства, пошуку нових інвесторів та створення здорового бізнес-середовища на транспортному ринку.

Таким чином, можна стверджувати, що

формування певного іміджу є однією з найважливіших задач та цілей будь-якого підприємства, в тому числі й Укрзалізниці. Важливим кроком при цьому є визначення найбільш впливових чинників іміджеутворення у споживачів, які є також і чинниками позиціонування пасажирських залізничних перевезень. Сьогодні українські залізниці повинні звернути увагу на власний імідж в очах громадськості для подальшого закріплення власної конкурентної позиції на ринку транспортних послуг.

УДК 330.322:656.025.2

СТАЛИЙ РОЗВИТОК ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ - ЗАПОРУКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНО – ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Жердєв М.Д., к.е.н., професор (УкрДУЗТ)

В умовах спаду розвитку економіки України інвестиційні процеси мають пріоритетне значення у виході країни зі кризового стану. Інвестиції у транспортне виробництво, особливо у пасажирське господарство можуть забезпечити подальше зростання соціально – економічної ефективності перевезень.

Економічна ефективність – як категорія, взаємопов'язана з соціальною ефективністю оскільки в ефекті і витратах завжди містяться елементи направлені на досягнення соціальних результатів.

Фінансування розвитку пасажирських перевезень забезпечує виконання соціальних програм держави, фактично не отримуючи, при цьому прибутку, по суті являється соціальними інвестиціями.

До основних показників ефективності соціального інвестування на залізничному транспорті відносяться:

- соціальний ефект – визначає підвищення рівня якості транспортних послуг, наданих пасажиром;
- соціальна ефективність – характеризує ступінь задоволення пасажиром наданих послуг;
- економічна ефективність соціального інвестування – відображає співвідношення отриманих результатів до витрат які здійснені для досягнення соціального ефекту;
- соціально – економічна ефективність – характеризує співвідношення результатів до витрат при досягненні бажаного соціального ефекту.

При формуванні пасажирських тарифів на приміські перевезення (як найбільш соціально спрямовані) необхідно враховувати показники доступності сплати транспортних послуг для населення. Для цього необхідно враховувати наступні показники:

- індекс транспортної рухливості населення, який характеризує забезпеченість населення транспортними послугами по відношенню до нормативної величини і можливості ними скористатися;
- індекс доступності транспортних послуг – як здатність населення сплатити соціально значущу послугу.

Соціально – економічна ефективність пасажирських перевезень значною мірою залежить від розміру інвестиційних вкладень у розвиток та модернізацію рухомого складу, інфраструктури, підвищення рівня управління перевезеннями, а також впровадження досягнення науково – технічного прогресу.

УДК 338.47.009.12

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОДУКЦИИ

*Зорина Е.В., д.э.н., профессор,
Сиволовская Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Реформирование экономики Украины, вступление ее в систему мировых экономических отношений поставили перед железнодорожным транспортом задачи, связанные с адаптацией работы к рыночным условиям, с обеспечением выполнения растущих требований к качеству транспортных услуг и с повышением экономической эффективности деятельности железнодорожных предприятий.

В условиях переходной экономики железнодорожный транспорт столкнулся с проблемами уменьшения объемов перевозок, усиления конкуренции со стороны автомобильного транспорта и, как следствие, уход пассажиров и грузоотправителей с железнодорожного транспорта.

В современных условиях основной целью транспортного производства является наиболее полное удовлетворение потребностей клиентуры в перевозках при достижении требуемого уровня качества транспортного обслуживания и обеспечение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг.

Конкуренция на транспорте представляет собой процесс состязательности или сопоставления

отличительных характеристик транспортных услуг по объему, качеству и стоимости транспортного обслуживания клиентуры одним видом транспорта (смешанном) по сравнению с другими видами транспорта. Конкурентами железных дорог являются все другие виды транспорта. В этих условиях железнодорожный транспорт Украины стремится не только сохранить лидирующее положение на рынке грузовых перевозок, но и завоевать новые позиции. Для этого необходимо постоянное потенциальных конкурентов и потребителей транспортной продукции.

Конкурентоспособность транспортной услуги – это, прежде всего ее способность выдерживать конкуренцию со стороны аналогичных услуг конкурентов для завоевания той доли рынка, которая может обеспечить рост доходов транспортных предприятий. Поэтому важно соотносить фактические показатели качества перевозок, выполняемые различными видами транспорта.

Перспективными для предприятий железнодорожного транспорта следует считать услуги, которые значительно расширяют круг клиентуры и укрепляют позиции железнодорожного транспорта на рынке при позитивном воздействии на общий экономический результат. Поэтому значительное внимание необходимо уделять вопросам разработке услуг рыночной новизны, что предусматривает: разработку предложений по организации новых услуг; новые методы реализации услуг на рынке; повышение качества работы в сфере продвижения соответствующих услуг на рынке; совершенствование ценовой политики и др.

Для повышения эффективности рыночной деятельности транспортных предприятий необходимо регулярно оценивать конкурентоспособность услуг на базе целого ряда показателей: временных (скорость доставки грузов и обслуживания); пространственных (размещение пунктов обслуживания); экологических; экономических; технических; комфортных; показателей, которые характеризуют взаимодействие железнодорожного вида транспорта с другими видами транспорта.

Конкурентоспособность оценивается как отдельно для железнодорожного транспорта, так и в сравнении с другими видами транспорта по соотношению «количество – качество – цена», т.е. как отношение выполненного объема перевозок (с учетом интегральной оценки качества) к затратам потребителя:

$$E_u = \frac{P_o \cdot \varphi \cdot \sum a_i u_i}{C_n + Z_{номп}}$$

где P_o – потенциальный объем перевозок или совокупный технологический потенциал, т; φ -

коэффициент интенсивности использования потенциала; u_i – показатели качества профильных услуг, оказываемых клиентуре: доступность, регулярность, сохранность, экологичность, безопасность и т.д.; a_i – удельный вес (ранг) каждого из показателей качества ($\sum a_i = 1$).

В современных условиях развитие и совершенствование экономики Украины немислимо без ефективного и слаженного транспортного обеспечения, а этот процесс, в свою очередь, связан с повышением качества перевозочного процесса, расширением перечня предоставляемых услуг и, как следствие, привлечением дополнительного объема перевозок.

УДК 658

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІ КЛАСТЕР-ОРІЄНТОВАНОЇ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ

Зубенко В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Процеси глобалізації, посилення міжнародної конкуренції, що сьогодні характеризують світову економіку, є об'єктивною передумовою реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку на підприємствах України, що на сьогодні є ключовою теорією в процесі забезпечення їх ефективності.

Кластер являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності взаємопов'язаних різних галузей, об'єднаних в єдину організаційну структуру, елементи якої знаходяться у взаємозв'язку, в взаємозалежності та спільно функціонують з певною метою.

Формування ефективних технологічних ланцюжків з декількох самостійно господарюючих суб'єктів є стратегічним заходом, що вимагає певних довгострокових вкладень в їх реалізацію і можливе тільки за допомогою їх самоорганізації в результаті взаємодії передумов, що склалися як всередині, так і у зовнішньому середовищі цих потенційних систем. Така взаємодія приводить до додаткових вигод для кожного із суб'єктів, створює певний стимул до формування єдиної системи функціонування, забезпечує цілісну систему.

При реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку обов'язково слід дотримуватись ключових принципів:

- стратегічні принципи, на яких будується кластер: глобального позиціонування; безальтернативності; наростаючої ефективності; поглиблення поділу праці; пов'язності максимальної кількості елементів системи; перманентної поліфокусної освіти; взаємодоповнення; довгих циклів;

- принципи взаємодії суб'єктів кластера: наростаючого трасту; базова пара; необхідності іншого; точного позиціонування (або цілерациональності).

Крім того, реалізуючи зазначену концепцію, особливу увагу слід приділити розробці механізмів по недопущенню побічних явищ, які можуть виникнути під час взаємодії підприємств. Серед них слід виділити:

- вразливість - спеціалізація може викликати вразливість підприємства (технологічна уривчастість може підірвати певні переваги кластера);

- ефект замкнутості - надмірна впевненість щодо локальних контактів і «мовчазного» знання, в комбінації із зневагою зовнішніми зв'язками і недоліком передбачення, може пояснити ефект замкнутості, обумовлений перевагою усталених практик (тому в даний час все більше підприємств використовують практику відкритих інновацій);

- зменшення конкурентних тисків - кооперація може викликати скорочення конкурентних тисків і, отже, рушійних сил інновації;

- синдром самодостатності - звикаючи до минулих успіхів, кластер може бути не в змозі розпізнати мінливі тенденції.

УДК 330.341.1:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ ТА МОЖЛИВІ НАСЛІДКИ АКЦІОНУВАННЯ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент, проректор з науково-педагогічної роботи (УкрДУЗТ)

На сьогодні українські залізниці входять до п'ятірки найпотужніших залізниць світу за основними показниками вантажо- і пасажирообігу, ступенем електрифікації, розвитком залізничної мережі, обсягом вагонного парку, поступаючись лише Китаю, США, Росії та Індії. Високою також є відносна частка залізниць в транспортній роботі України: даним видом транспорту виконується понад 61% загального вантажообігу та 34% пасажирообігу країни. Це не йде у жодне порівняння з країнами Європейського Союзу, де частка залізниць хоч і зростає, але становить всього 18% вантажообігу та 7,4% пасажирообігу.

Питання реформування залізничного транспорту розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, необхідність запровадження ринкових умов діяльності – все це вимагає масштабної реструктуризації галузі.

Ще 23 лютого 2012 року був прийнятий Закон

«Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», і лише через два роки розпочався процес акціонування, з прийняттям Постанови КМУ №200 від 25 червня 2014 р. «Про утворення публічного акціонерного товариства "Українська залізниця».

Головна мета акціонування галузі - підвищення її ефективності. Це передбачає передовсім розділення функцій: господарська функція відійде публічному акціонерному товариству "Українська залізниця", а функція державного управління галузю - Міністерству інфраструктури; також передбачається оптимізація бізнес-процесів, підвищення рентабельності та продуктивності праці, підвищення притоку інвестицій в галузь, масштабне оновлення рухомого складу (спільно з консалтинговою компанією АТ Kearney "Укрзалізниця" провела стратегічну діагностику стану залізничного транспорту. Згідно з цим документом, до 2020 року для підтримки тих об'ємів перевезень, які існують на сьогодні, необхідно буде закупити більше 2 тис. локомотивів і близько 110 тис. вантажних вагонів), розвиток вітчизняного транспортного машинобудування (адже, як неоднократно заявляв міністр інфраструктури, пріоритет буде надаватися вітчизняним підприємствам).

Але не можна допустити негативних наслідків реформування, таких, як:

- погіршення якості кадрового потенціалу залізничного транспорту через звільнення кваліфікованих працівників, погіршення умов праці та обмеження доступу до соціальних послуг (медицини, санаторно-курортного лікування тощо);

- зниження ефективності роботи залізниць у сфері вантажних перевезень (впровадження конкуренції в перевезенні локомотивною тягою може призвести до окупації найрентабельніших перевезень приватними перевізниками та зростання кількості переміщення зустрічних порожніх вантажних поїздів, які будуть направлятися розрізненими власниками в погоні за прибутковими вантажами, як, наприклад, у РФ);

- надмірне підвищення вартості пасажирських перевезень, що призведе до закриття нерентабельних залізничних маршрутів, зниження мобільності населення та інших наслідків.

Стосовно ліквідації перехресного субсидіювання збитків від пасажирських перевезень прибутком від вантажних шляхом доведення до самоокупності пасажирських перевезень, необхідно зауважити, що світовою практикою в даній сфері є державне субсидіювання. Зокрема, за статистичними даними в країнах ЄС щорічно витрачається понад € 36 млрд. на покриття збитковості пасажирських перевезень. В Німеччині загальні субсидії залізницям складають €14 млрд., у Франції – €11, в Італії – €8 млрд. Для

порівняння: збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2013 р. склала €0,3 млрд. На сьогодні в Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пасажирських перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, і навіть у нових країнах ЄС – Чехії та Болгарії - пасажирі оплачують близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. Лише у Великобританії та Нідерландах пасажир оплачує майже повну вартість квитка. І Великобританія є показовим прикладом невдалих реформ на залізничному транспорті. Адже після тотальної приватизації залізниць, у тому числі залізничних колій та іншої інфраструктури підвищилась кількість аварій, скоротилось оновлення основних фондів, в кілька разів зросла вартість квитків (англійський пасажир сплачує в середньому в 10 разів більше за поїздку, ніж італійський і вчетверо вище, ніж німецький). Але навіть в таких умовах британській уряд виділяє на підтримку залізниць 4-5 млрд. фунтів стерлінгів щорічно.

Отже, на нашу думку, ліквідувати перехресне субсидіювання вкрай необхідно, але треба впровадити державне субсидіювання пасажирських перевезень. Доступність транспортних послуг має довгострокові соціальні та макроекономічні наслідки, без яких неможливий інтенсивний економічний розвиток країни.

УДК 330.322:656.2

АКТУАЛЬНІСТЬ ІННОВАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Кірдіна О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

По мірі розвитку економіки країни транспортна галузь повинна змінюватись відповідно до динаміки попиту на транспортні послуги. Гнучкість, еластичність транспорту, можливість працювати в різних, в тому числі ймовірнісних, режимах, реалізовувати «пікові» потреби в перевезеннях – ось ті вимоги, які висуваються сучасним транспортним системам.

Глобалізація економіки і розвиток міжнародної торгівлі в другій половині ХХ століття, зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни і її транспортної складової найважливішим фактором її конкурентних переваг. В економічній літературі виділяють 3 етапи досягнення конкурентних переваг країн. На першому етапі вони забезпечуються за рахунок великих запасів базових ресурсів – природних, трудових (некваліфікована дешева робоча сила), на другому – за рахунок великого інвестування, на третьому (сучасний

період) – за рахунок інновацій і змін. Тобто, в теперішній час успіх у міжнародній конкуренції визначають не стільки самі фактори, скільки їх ефективне використання.

Світова практика показує, що конкурентні переваги створюються і знаходяться в тісному взаємозв'язку з місцевими умовами, тобто з відповідною інфраструктурною облаштованістю. Таким чином, створюючи найбільш сприятливі інфраструктурні умови, розбудовуючи міжнародні транспортні коридори, країна забезпечує собі лідерство в міжнародній конкуренції і економічному зростанні в цілому.

Основою транспортної системи України є залізничний транспорт. Сучасні ж тенденції його функціонування характеризуються не тільки постійним падінням обсягів перевезень, використанням морально застарілого рухомого складу, колійної техніки та технологій ремонту й утримання виробничих запасів, а й втратою галуззю іміджу надійного транспортного перевізника. Зношена колія та висока енергомісткість перевізного процесу стали реаліями Укрзалізниці, які не дозволяють розвиватись галузі на одному рівні з європейськими залізницями. Транспортна інфраструктура, яка забезпечує перевезення вантажів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, експлуатовані Укрзалізницею і промисловими підприємствами, автомобільні дороги, у тому числі дороги загального користування, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу.

Оскільки транспорт є загальною умовою матеріального виробництва, він має інфраструктурний характер. Важливою особливістю транспортної системи є її тісний взаємозв'язок з виробництвом. В еволюції їх взаємин виділяють три стадії.

На першій стадії виробництво і транспорт перебували в безпосередній єдності, між ними не можна було провести розмежувальну рису.

На другій стадії вони сформували самостійні системи, які функціонують, і розвиваються досить автономно. При цьому транспорт виділився в самостійну народногосподарську галузь зі стійкою внутрішньою структурою, власними критеріями (максимізація пропускної здатності транспортних магістралей) і показниками роботи (облік транспортних витрат і показниками роботи в тонно-кілометрах). Саме на цій стадії розвитку у цей час перебуває транспортна система України.

На третій стадії виробництво і транспорт повинні об'єднатися в таку виробничо-транспортну систему, в межах якої вони взаємодіють як окремі підсистеми. При цьому змінюються не тільки

цільові функції обох підсистем, але і критерії, і показники їх роботи. На перший план виступає завдання мінімізації витрат при їх взаємодії.

Однак подальший розвиток транспорту, на відміну від попереднього етапу, коли важливим фактором у процесі розвитку географічного поділу праці було зниження транспортних витрат, у майбутньому для України на провідне місце висуваються такі параметри транспортної системи, як здатність швидко і надійно пропускати вантажопотоки великої потужності, з одного боку, і поглинати «сплески» вантажо- і пасажиропотоків – з іншої.

Таким чином, у подальшому актуальності набуває необхідність переходу до інноваційного розвитку транспортної галузі взагалі та залізничного транспорту як її системоутворюючого компонента зокрема. Такий перехід в сучасних умовах має глобальний характер і стає загальнодержавною проблемою, що пов'язана з висуненням науково-технічної інформації в ряд провідних факторів виробництва і найважливіших ресурсів сталого розвитку, ефективність застосування яких зумовлює загальногалузевий вектор сталого економічного розвитку. Саме це зумовлює необхідність та доцільність забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

УДК 330.322(477)

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ПРОЦЕСІ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНИХ ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЄКТІВ

Колісников А.В., ст.. викладач (УкрДУЗТ)

Державний інвестиційний проєкт - інвестиційний проєкт, що реалізується шляхом державного інвестування в об'єкти державної власності з використанням державних капітальних вкладень та/або кредитів (позик), залучених державою або під державні гарантії.

Державні капітальні вкладення - капітальні видатки державного бюджету (надання кредитів з державного бюджету), що спрямовуються на створення (придбання), реконструкцію, технічне переоснащення основних засобів державної власності, очікуваний строк корисної експлуатації яких перевищує один рік".

Відбір державних інвестиційних проєктів (крім тих, що здійснюються із залученням державою кредитів (позик) від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій, а також із коштів державного фонду регіонального розвитку) здійснюється Міжвідомчою комісією з питань державних інвестиційних проєктів у

порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

УДК 330.342.142

ДЕМОНОПОЛІЗАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Косич М.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Сьогодні інформація про кризове фінансове становище залізничної галузі України, брак державного фінансування, застарілий рухомий склад, про збитковість пасажирських перевезень і перехресне субсидювання постійно ставить питання про розвиток конкуренції у залізничній галузі для покращення фінансової ситуації.

У сегменті залізничних перевезень сформувалося стійке переважає залізниць як суб'єктів природної монополії, що закріплене законом. В Україні є тільки одна компанія - "Укрзалізниця", що здійснює залізничні перевезення.

В українських умовах не виникає сумнівів в природному характері залізничної монополії з об'єктивних причин: по-перше, монополія складалася під впливом ряду специфічних геополітичних чинників (великі відстані, брак внутрішніх водних шляхів і т.і.); по-друге, монополізація залізниць в більшій мірі відповідала запитам великомасштабного виробництва (безперервність, масовість, швидкість, порівняльна дешевизна, відповідність мережі рейкових шляхів розміщенню виробництва і т.і.).

Суб'єкти природної монополії через державне регулювання не можуть проводити жорстко монопольну стратегію і відповідну тактику ринкової поведінки (встановлювати монопольні ціни, самостійно проводити реструктуризацію, одержувати монопольний надприбуток). У зв'язку з цим рахуємо недоцільним проведення по відношенню до них політики демонополізації.

Виходячи з необхідності збереження економічно ефективних виробничих комплексів природних монополій і зміцнення раціональних стійких коопераційних зв'язків вважаємо, що механізм розукрупнення повинен бути націлений на формування конкурентного середовища там, де це можливо, і фінансову стабілізацію в тих випадках, коли конкурентне середовище в галузі не оптимальне.

При розукрупненні суб'єкта природної монополії утворення дрібних монополій менш ефективне для суспільства, тому подібну демонополізацію слід охарактеризувати як штучну

і недоцільну. Демонополізація природних монополій суперечить економічній доцільності, оскільки змінити монопольну суть таких господарських структур неможливо без втрат для національної економіки. Крім того, існують і приховані монопольні ефекти (реалізація неявної монопольної влади), які неможливо знайти за допомогою традиційних методик оцінки рівня галузевої концентрації через завуальованість іншими економічними відносинами.

Методи, які планує застосувати адміністрація залізничної галузі для покращення фінансового стану – реформування шляхом відокремлення головних перевізних функцій від допоміжних – не є ефективними та не здатні покращити фінансовий стан галузі.

УДК 339.564+338.46:656.61

ВДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ

Котлубай В.О. к.е.н., доцент (НУ «ОНЮА»)

Послуги транспорту відносяться до послуг, що завершують і (або) передують процесу матеріального виробництва. Транспортні послуги – це послуги, що пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів з місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення.

Продукція транспорту обумовлює обсяги суспільного виробництва, так як є необхідною умовою обслуговування процесів виробництва галузей економіки, і активно впливає на розвиток продуктивних сил і розміщення виробництва, що, у свою чергу, сприяє вдосконаленню транспорту.

Вартість транспортної продукції входить до остаточної вартості продукції, що перевозиться. Вантажовласники здійснюють оплату транспортних витрат, які вони потім додають до вартості своєї продукції. Вважається, що вартість вантажу не впливає на вартість транспортної продукції, проте існуюча практика доводить протилежне.

До комплексу завершених технологічних операцій, пов'язаних з переміщенням вантажу з одного місця в інше, відносяться і навантажувально-розвантажувальні роботи. Тобто транспортна послуга складається з процесу переміщення вантажу і операцій, пов'язаних з його забезпечення.

Ціноутворення на транспортні послуги будується на загальноприйнятих у міжнародній практиці двох основних концепціях, якими є англійська та французька концепції ціноутворення.

Як відомо, англійська концепція ціноутворення

будується на принципі самоокупності, а французька концепція розглядається як окремих елемент, що входить в єдиний транспортний процес, головним завданням якого є задоволення потреб країни в перевезенні вантажів, тобто створює позитивний економічний ефект на суміжних підприємствах.

Основна перевага віддається англійській концепції у зв'язку з тим, що розвиток відповідних галузей та підприємств здійснюється виключно за власний рахунок без державної фінансової підтримки.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як один з елементів, що входить до вартості продукції, грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції.

Розмір провізної плати впливає на встановлення ціни товару, роблячи можливим чи неможливим здійснення зовнішньоторговельної операції. Частка транспортних витрат у ціні товару у середньому складає від 10 % до 100 %.

Як відомо, величина транспортних витрат впливає на рішення про закупівлю товару на певному ринку як у випадку однакового рівня цін FOB основного і неосновні ринків, так і у випадку їхньої відмінності. Більш того, покупець може віддати перевагу відносно високій ціні товару на одному ринку, якщо рівень транспортних витрат під час перевезення товару з цього ринку буде настільки меншим в порівнянні з витратами постачання з іншого ринку, що сумарні витрати покупця в першому випадку виявляться меншими.

На користь зниження вартості перевезення вантажів говорить прийнятий модельний Закон «Про регулювання транспортних тарифів», який є додатком до постанови МПА СНД від 23.11.2012 р. № 38-14. Прийняття цього закону може бути першим кроком для здійснення переходу до інших принципів побудови тарифів на транспортні послуги.

Наступним кроком може бути перехід до французької концепції ціноутворення, яка у найближчій перспективі стане більш актуальною ніж англійська.

Важливим моментом, є те, що французьку концепцію ціноутворення необхідно застосовувати не тільки у портовій діяльності, як це робиться цей час, а одночасно для всієї транспортної системи країни. Тобто, доцільно використовувати однаковий підхід для всієї транспортної системи. За умови використання французької концепції можливо забезпечувати більш динамічний і сталий розвиток елементів всієї транспортної системи, використовуючи безпосередньо державне фінансування елементів транспортної системи за рахунок коштів, отриманих від ефекту в суміжних галузях.

Такий підхід простіше реалізувати на базі державних компаній. У разі наявності великої кількості приватних компаній-перевізників критерієм першочерговості надання фінансової допомоги для розвитку може бути мінімальний розмір тарифу на перевезення тощо.

УДК 34:656.2(477)

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЦІ

Крутько І.М., ст..викладач (УкрДУЗТ)

Аналіз судової практики за категорією справ щодо надання транспортних послуг приводить до висновків, щодо 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 праводносин 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. Пасажири мають можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 656.224.003.13

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспортний комплекс відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку України. Він є передумовою економічного розвитку національної економіки та покращення якості життя населення.

В останній час спостерігається зниження ефективності роботи системи залізничного транспорту України. Ринкові умови вимагають постійного пошуку сучасних оперативних методів управління діяльністю залізничного транспорту для того, щоб зберегти стійке положення і функціонування транспортних підприємств на ринку транспортних послуг, забезпечити зниження експлуатаційних витрат і збільшення доходів.

Серед причин зниження ефективності роботи залізничного транспорту можна виділити наступне: прогресуюче старіння основних фондів; недостатність власних джерел фінансування для оновлення основних фондів, відсутність підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі з боку держави; обмеження можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту; застарілі форми управління залізничною галуззю та інш.

Нормальне, злагоджене функціонування всього залізничного транспорту залежить від роботи великої кількості структурних підрозділів, у тому числі і по обслуговуванню пасажирів.

Основне завдання управління пасажирськими перевезеннями полягає в досягненні максимальної ефективності функціонування пасажирського транспорту, забезпеченні повного і якісного задоволення платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами.

Жорстка конкуренція на ринку транспортних послуг в сучасних умовах повинна спонукати транспортні підприємства до проведення систематичного і детального аналізу своєї діяльності, на підставі якого буде обґрунтовано даватися економічна оцінка роботи підприємства в цілому, кожного його підрозділу і виду діяльності.

Така деталізація дозволить своєчасно виявляти збої в роботі на кожному етапі процесу перевезень пасажирів.

Гнучка економічна політика підприємства у поєднанні зі своєчасною реалізацією ефективних заходів щодо впровадження нової техніки і прогресивних технологій забезпечить рентабельність роботи підприємства і підвищить ефективність функціонування залізничних пасажирських перевезень, що приведе до ліквідації збитковості.

До причин збитковості пасажирських перевезень можна віднести: використання безкоштовних проїзних документів; невідповідність графіків руху поїздів попиту на пасажирські перевезення; слабка оптимізація складу поїздів по класності та кількості вагонів; рухомий склад не відповідає сучасним вимогам; відсутній прозорий розрахунок собівартості перевезень.

Для скорочення збитковості необхідно вишукувати шляхи, що дозволять підвищити ефективність пасажирських перевезень, підвищити конкурентоспроможність пасажирського залізничного транспорту, скоротити витрати на перевезення пасажирів при одночасному підвищенні якості перевезень і надання додаткових послуг пасажирам.

З метою зменшення збитковості пасажирських перевезень і ліквідації практики покриття збитків від пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних перевезень необхідне впровадження наступних заходів: підвищення маршрутної швидкості пасажирських поїздів, подальше впровадження руху денних поїздів; оптимізація композиції поїзда з урахуванням реальних пасажиропотоків і їх структури, підвищення комфортності пасажирських поїздів, ліквідація збиткових маршрутів, скорочення терміну знаходження рухомого складу в пунктах обороту, збільшення населеності пасажирських поїздів, оптимізація підв'язки пасажирських складів по окремих маршрутах і інше.

Отже, розвиток залізничних пасажирських перевезень можливий за умови поступового поліпшення складових транспортного виробництва на основі удосконалення структури та системи управління перевезеннями, економії часу та інших факторів і невикористаних резервів, що призводять до збільшення попиту на перевезення пасажирів залізничним транспортом, ліквідації збитковості та перехресного субсидювання, забезпечення фінансової прозорості пасажирського сектору, досягнення відповідності вимогам ринку та міжнародним стандартам транспортного обслуговування тощо.

УДК 658.14 : 656.2

**СВІТОВИЙ ДОСВІД ФІНАНСУВАННЯ
ПРОЕКТІВ РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЦЬ НА
ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО
ПАРТНЕРСТВА**

Кузьменко А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Державно-приватне партнерство (ДПП) набуває все більшого поширення в світовій практиці. Згідно з даними Світового банку спостерігає стійке зростання як числа проектів, що фінансуються на принципах ДПП, так і загального обсягу інвестицій. Адже ця форма фінансування передбачає таке поєднання економічної політики, дій державних органів влади та приватного сектору економіки, які дозволяють активізувати виробничу кооперацію, розширити межі застосування аутсорсингу та надавати державну підтримку суб'єктам господарювання, яка передбачає оптимізацію адміністративних процедур, зниження державного регулювання ціноутворення та зниження податкового навантаження. В світі саме така практика, в основі якої знаходиться не конкуренція, а кооперація та справедливий розподіл ризиків між державою та приватним капіталом, виступає дієвим механізмом розвитку об'єктів інфраструктури, і залізничного транспорту в тому числі.

Аналіз світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури показав, що доля проектів ДПП в транспортній сфері займає друге місце та становить 26,2% від всієї кількості проектів ДПП. Прикладами вдалого фінансування розвитку залізничного транспорту із застосуванням механізмів ДПП є:

- реалізований компанією Siemens на умовах концесії проект будівництва залізниці в Мексиці, терміном в 30 років та з загальним обсягом інвестицій – 1,1 млрд. дол.;

- побудована в Нідерландах високошвидкісна магістраль HSL Zuid. Обсяг інвестицій на будівництво склав 1,2 млрд. Є, які було внесено приватними інвесторами за механізмом ДПП (90% - приватні банки та 10% промислові компанії);

- впровадження високошвидкісного залізничного сполучення між Лондоном та Євротунелем. Ці проекти реалізовані на основні двох форм ДПП, що отримали найбільше поширення в світі. Це концесійний договір, в рамках якого приватному партнеру держава передає окремі повноваження і функції, та договірна форма, що реалізується шляхом укладання угод про співробітництва або управління компанією в рамках чого держава передає партнеру функції, пов'язані або з розробкою, будівництвом, експлуатацією,

обслуговуванням, або з орендою та управлінням). Саме комбінація цих функцій забезпечила поширення різних моделей ДПП.

Найбільш розвитку при фінансуванні проектів розбудови залізничного транспорту в світовій практиці отримали такі моделі ДПП, як BOT (будівництво-експлуатація/управління-передача), DBFO (проекування – будівництво – фінансування – експлуатація / управління), BOO (будівництво – володіння - експлуатація / управління), BLT (будівництво – оренда – передача), ROT (відновлення – експлуатація – передача) та LDO (оренда – розробка – експлуатація). Саме втілення цих моделей ДПП при фінансуванні проектів розвитку інфраструктури залізниць забезпечило на сьогоднішній день стрімкий розвиток залізничного транспорту та зростання його ролі в реалізації економічних зв'язків країн.

УДК 56.2:338.47

**УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ
ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ НА ОСНОВІ
ПІРАМИДИ ГЕЙНРІХА**

Ломинога І.В., асистент (УкрДУЗТ)

Піраміда Гейнріха (трикутник транспортних подій, піраміда нещасних випадків) – досить цікава основа для побудови системи управління безпекою. Хоча вона була розроблена у 30-х роках минулого сторіччя, тим не менш, являє собою зручну відправну точку для початку дискусії і проведення подальших досліджень. Автор припускав, що усі нещасні випадки на робочих місцях пов'язані між собою та знаходяться у певному співвідношенні за частотою виникнення (на 1 важкий випадок припадає 29 легких та 300 без наслідків), тому оцінюючи ризики на нижньому рівні піраміди та зменшуючи кількість можливих незначних за своїм негативним впливом несприятливих ситуацій, можна досягти зниження ймовірності настання непоправних наслідків.

На основі піраміди Гейнріха видається можливим управління ризиками транспортних подій на залізничному транспорті. Три прошарки добре ілюструють частоту їх виникнення, а саме: нижній відображає небезпечні події (невідповідності), середній – інциденти, верхній – події з важкими наслідками (аварії, катастрофи). Наявність стійкого причинно-наслідкового зв'язку між прошарками піраміди дає можливість вважати, що невідповідності приводять до інцидентів, а ті, в свою чергу, до аварій. Отже, зниження ризиків у нижньому прошарку дасть змогу прогнозувати ризики середнього і верхнього, тобто «підточити»

(зменшити) основу піраміди.

Отже, чим більше уваги ми приділимо незначним на перший погляд порушенням безпеки на залізничному транспорті, тим більше ми зможемо вплинути на події зі значними негативними наслідками, що дасть змогу обґрунтовано та з меншою мірою невизначеності здійснювати управління безпекою.

УДК 656.025

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ ЯК НАЙЕФЕКТИВНІША ФОРМА ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНУ ГАЛУЗЬ

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

Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлений її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, пропонованим залізничному транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Сьогодні на залізницях України утворилося замкнене коло, коли високий ступінь морального і фізичного зносу основних фондів обумовлює суттєві витрати на їхнє утримання й ремонт. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки й впровадження комплексної модернізації та відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг. Саме тому в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів особливої актуальності набуває проблема пошуку джерел їхнього формування.

У процесі фінансування оновлення основних засобів одним з найскладніших завдань є вибір альтернативного варіанта – придбання цих активів у власність або їх оренда. У сучасних умовах орендні (лізингові) операції можуть здійснюватися підприємством у формі оперативної фінансової, зворотної й інших форм лізингу (оренди) необоротних активів.

Придбання рухомого складу за механізмом фінансового лізингу фахівці Укрзалізниці називають ефективною формою залучення капітальних інвестицій у галузь, потреба у яких перевищує наявні у галузі обігові кошти.

Спеціалісти Укрзалізниці називають фінансові умови лізингу більш стабільними, ніж умови кредитних договорів: протягом всього строку дії договору залишаються незмінними, на відміну від кредитного договору, де відсоткові ставки за кредит періодично змінюються, залежно від

кон'юнктури ринку банківських послуг, що на сьогодні є досить актуальним.

Механізм фінансового лізингу, на відміну від кредитування, не вимагає додаткового забезпечення (гарантій, застави майна тощо) з боку Укрзалізниці. Окрім цього, сьогодні банки не охоче видають довгострокові кредити, а за лізинговою схемою інвестиційні кошти залучаються на термін, який перевищує строк дії кредитних договорів. Це дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів порівняно із розрахунками за кредити. Фінансовий лізинг створює можливості для залучення інвестиційних коштів на більш тривалий строк, тобто строк дії договору лізингу, який, як правило, перевищує строк дії кредитних договорів, що дозволяє зменшити розміри щорічних лізингових платежів в порівнянні з аналогічними кредитними;

Для Укрзалізниці застосування механізму фінансового лізингу, порівняно з кредитуванням, має низку переваг. А саме:

- можливість сплати лізингових платежів у міру одержання доходів від робіт або послуг, які виконані за допомогою цих об'єктів лізингу,
- відсутність необхідності довготривалого фінансування виробництва об'єктів лізингу;
- не відбувається одночасне вилучення обігових коштів у великих розмірах;
- лізинг надає лізингоодержувачу більш вагомий правовий статус, ніж статус позичальника при одержанні кредитних ресурсів: лізинг не погіршує можливості Укрзалізниці щодо одержання додаткових кредитів та позик;
- основні засоби, які передані у фінансовий лізинг, включаються до складу основних засобів лізингоодержувача, тобто він є їх балансоутримувачем.

Лізинг залізничного транспорту це стандартна схема в світовій економіці, спеціально призначена для інвестування грошових коштів в розширення залізничних перевезень.

Таким чином, в сучасних умовах господарювання залізничного транспорту для оновлення основних засобів залізниць однією з доцільних форм залучення інвестицій є застосування фінансового лізингу.

УДК 338.45 (477)

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗРОБКИ СИСТЕМИ РЕГІОНАЛЬНИХ БАЛАНСІВ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Авагімова А.А., студентка (УкрДУЗТ)*

Комплексний характер розвитку господарства регіону передбачає збалансованість як обов'язкову умову. Для збалансованого

розвитку економіки треба узгодити виробничі, соціальні, науково-технічні завдання з усіма різновидами ресурсів, вибрати найефективніші шляхи досягнення високих кінцевих результатів, раціонально сполучити територіальний та галузевий принципи планування, удосконалити між- та внутрішньогалузеві пропорції. Це завдання розв'язується через розробку й практичне використання балансів у плануванні й прогнозуванні розвитку господарства регіону.

Баланси — це система взаємопов'язаних показників, які характеризують наявність і використання матеріальних, трудових, фінансових та інших ресурсів. Вони дають можливість, з одного боку, охопити всі джерела формування ресурсів, а з іншого — усі напрями їхнього використання. Отже, у найзагальнішому вигляді збалансованість трактується як взаємовідповідність ресурсів і потреб суспільного виробництва та відбиває елементарну умову нормального функціонування економіки.

Інструментом її реалізації є розробка системи регіональних балансів. Нині регіональні органи управління укладають окремі матеріальні баланси, а також баланси трудових ресурсів, грошових доходів, витрат населення. Але цього недостатньо, аби всебічно обґрунтувати напрями комплексного розвитку господарства регіону. Їм здебільшого притаманна структурна незбалансованість виробництва, не забезпечується відповідність доходів і витрат населення, робочих місць і трудових ресурсів, запасів природних ресурсів і потреби у них. Типовими є територіальні диспропорції між основними, допоміжними й суміжними виробництвами, між виробництвом та інфраструктурою тощо. Українською слабо розвинута територіальна кооперація. Повсюдно підприємства функціонують ізольовано, самостійно забезпечуючи себе всім необхідним.

Ефективна збалансованість регіонального виробництва за умов активації товарно-грошових відносин передбачає обов'язкове налагодження тісного взаємозв'язку внутрішньо- і міжрегіональних матеріально-речових, фінансово-вартісних, товарно-грошових потоків. Саме за допомогою балансів забезпечується узгодження системи кількісних і якісних показників розвитку народного господарства регіону та його ланок.

Звітні й планові баланси національної економіки потрібні для створення комплексної системи показників, що оцінюватимуть економічний потенціал України, її окремих регіонів, підвищуватимуть обґрунтованість прогнозів соціально-економічного розвитку та ефективність управління економікою.

Йдеться про такі баланси: міжгалузевий, основних фондів, фінансових ресурсів, грошових доходів і витрат населення, платіжний, торговий, розрахунковий для надходжень і платежів у ВКВ,

розрахунку чисельності населення, яке працює у народному господарстві, виробничих потужностей, виробництва й споживання основних видів продукції.

Розробка комплексної системи регіональних балансів є основним методом відображення дійсних та формування прогнозованих територіальних пропорцій. Їхній конкретний зміст визначається багатоманітністю процесів розвитку й розміщення продуктивних сил, участю окремих регіонів у суспільному відтворенні, який спирається на територіальний поділ праці. Їх формування повинно враховувати регіональні особливості природних, соціально-економічних умов, національних традицій. Залежно від наявності та використання трудових ресурсів, накопиченого виробничого й науково-технічного потенціалу регіону формується специфіка виробництва на рівні регіонів різного масштабу.

УДК 338.47:656.2(477)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ: АНАЛІЗ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ

Остатюк Б.Я., здобувач (УкрДУЗТ)

Рівень розвитку транспортної системи держави — один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба в високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку. Транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем.

Стабільний розвиток залізничного транспорту неможливий без постійного поліпшення послуг, які надаються споживачу. Послуга — результат безпосередньої взаємодії між постачальником та споживачем і внутрішньої діяльності постачальника для задоволення потреб споживача. Сервісна транспортна послуга — результат діяльності виконавця транспортної послуги (підприємств, організацій, установ і громадян-підприємців) по задоволенню потреб пасажирів у період появи потреби і час подорожі.

Якість транспортного обслуговування —

сукупність характеристик процесу і умов обслуговування, що забезпечують задоволення встановлених або передбачуваних потреб пасажирів. Сукупність послуг, пов'язаних з перевезенням, стає основною умовою конкурентоспроможності перевізників. До цієї сукупності входить обслуговування пасажира до подорожі, під час поїздки та після неї. Кожна з цих складових етапного обслуговування населення може відіграти вирішальну роль у виборі виду транспорту. У разі відсутності комплексного сервісного обслуговування на залізничному транспорті основний етап – перевезення - втрачає частину споживацької цінності, стають неконкурентоспроможними і часто відкидаються покупцем.

На якість продукції впливають різноманітні фактори: технічні, організаційні, економічні, соціально-психологічні, конкурентні, техніко-економічні, комерційні, нормативно-правові та фінансові. Залізничні компанії світу в певній мірі використовують перераховані фактори з метою підвищити якість послуг, що надаються.

В більшості випадків великий вплив на якість послуг, що надаються залізницями має технічний аспект їх роботи. Технічну базу пасажирських і вантажних перевезень утворюють локомотиви, моторвагонні поїзда, парк вантажних і пасажирських вагонів, вантажні термінали, сортувальні і пасажирські станції. Основними виробничими процесами є тяга поїздів, технічне обслуговування та підготовка рухомого складу, діагностика вагонів, а також обслуговування терміналів і вокзалів.

Яскравим прикладом рішення питання підвищення якості за рахунок технічного фактору є залізниця Словенії SZ (Slovenske zeleznice). Локомотиви більш старих серій були поставлені з Італії, Німеччини, Франції та Іспанії. Ще у 2005 р. SZ замовили 20 багатосистемних електровозів. Дизель-поїзди старих серій зроблені в Італії і Німеччині. Електропоїзди, що мають вік не більше п'яти років, виготовлялися в Німеччині та Італії, деякі, більш старих серій, побудовані в Польщі. Більшість поїздів (85 %) експлуатуються на електричній тязі. У Словенії гірські ділянки шляху з важким профілем мають підйоми до 25%. На сьогодні кращим словенським поїздом є експрес Intercity Slovenia (ICS), що курсує п'ять разів в день між найбільшими містами країни Марібором і Любляна. Один рейс у день здійснюється за маршрутом Марібор - Любляна - Копер.

Важливою складовою, без якої неможливе нормальне функціонування залізниць є інфраструктура. Компанія інфраструктури залізниць Словенії включає три підрозділи: адміністративну службу, підприємства технічного обслуговування і відділ операцій з нерухомістю в рамках холдингу. Основними критеріями якості адміністративного

управління є відсоток виконання графіка руху, кількість і загальний час запізнь поїздів, а також оперативність при усунення збоїв у русі. Адміністративне управління здійснюється через відповідні центри в Любляні, Маріборі і Постойне, а також через станції на перегонах. На лініях Любляна - Есеніце і Дивача - Копер використовується дистанційне керування поїздами з допомогою команд, переданих по спеціальним каналах зв'язку, а на лінії Целі - Шентиль - за допомогою станційної блокування. Автоматичне колійне блокування є на ділянках Любляна - Добрава, Жидани Міст - Целі, а також частково на ділянці Любляна - Сежана. На решті частини мережі організовано рух за звичайною схемою. Щодоби в середньому курсують близько 700 поїздів.

Діяльність залізничників повинна бути злагодженою, точною та вчасною, щоб задовольняти вимоги споживачів, саме тому важливим фактором успішного функціонування є організаційний фактор. Перед купівлею квитка, людина планує свою подорож, саме цьому етапу присвячена велика увага в європейських країнах. Дуже зручним є використання Інтернету для вибору маршруту поїздки, бронювання та сплати проїзного документу. Наприклад, у Німеччині це сайт «www.bahn.de», на якому можна скористатися всіма цими послугами за 92 доби до дати виїзду. Інформація надається 10-ма мовами. Крім того, сайт є дуже інформативним, швидкодіючим та зручним у використанні. З його допомогою можна обрати необхідний маршрут з кількох альтернативних. Враховуючи декілька параметрів (можливі пересадки, вік пасажира, наявність інвалідності, бажання затриматись на станції, наявність великогабаритного багажу) програма запропонує кілька варіантів подорожі. Обравши потрібний маршрут, клієнт за допомогою банківської картки сплачує необхідну суму та ввівши захисні реквізити картки може роздрукувати проїзний документ, за необхідністю. Документ є аркушем формату А4 з індивідуальною інформацією про подорож, даними про платіжну картку та індивідуальним «бар-кодом» для читування в вагоні поїзда. Ще однією особливістю німецької процедури купівлі квитка є те, що дешевшим буде той квиток, який був зарезервованій раніше. Це дає можливість заздалегідь спрогнозувати населеність поїзду. Особливу увагу привертає система знижкових карток, яка існує у багатьох європейських країнах. Гроші, витрачені на придбання знижкової картки, окупуються пасажиром через 2-3 поїздки, а залізниця отримує додаткового лояльного «прихильного» клієнта.

Для прибуткової роботи залізниця приділяють увагу економічному фактору розвитку, зокрема тарифікації. Оператор пасажирських перевезень Швеції States Jarnvagar (SJ) в останні

роки йде від класичної системи тарифікації вартості проїзду залежно від відстані поїздки в бік ринкових систем, що застосовуються компаніями повітряного транспорту, адаптованих для умов залізниць. Ціна квитка залежить від дати придбання і кількості місць, що є в наявності. Мінімальна ціна на внутрішні рейси становить 95 крон (9 євро).

Італійська залізниця FS добилася права підвищити на 15 % плату за проїзд у поїздах категорії Intercity і високошвидкісних. Перевезення на основних високошвидкісних напрямках Турин – Мілан – Рим – Неаполь і Рим – Венеція ростуть на 2 % на рік, і в останні 2 роки вони отримали потужний поштовх завдяки відкриттю нових ділянок.

Щоб в більшій мірі задовольнити споживача, залізниці приймають найрізноманітніші рішення. Так, з метою більш цілісного обслуговування в сфері перевезень багато європейських залізничних компаній співпрацює з іншими видами транспорту. Яскравим прикладом є залізниця Швеції SJ, у яких однією з перспективних форм співпраці є стратегічні партнерства з іншими операторами. SJ підтримує партнерські відносини з авіакомпанією SAS, що дає змогу пасажиром здійснювати комбіновану подорож, користуючись двома видами транспорту. Споживач придбає річну членську картку, яка надає широкі можливості вибору найбільш зручних та гнучких комбінацій з альтернативних варіантів подорожей в необхідні пункти призначення. Крім того, компанії SJ та SAS гарантують, що подорожуючи з однієї країни в іншу, людина прибуде до аеропорту в зручний для здійснення пересадки час. Компанії надають можливість подорожувати в одному напрямку залізницею, а в зворотному – літаком. Крім комбінування подорожей різними видами транспорту, компанія пропонує (згідно з програмою Prío) для постійних клієнтів, що здійснюють до 20% всіх поїздок на SJ, додатковий набір послуг. До таких послуг відносяться відвідування концертів чи спортивних змагань, можливі послуги місцевих готелів. Послуги надаються в партнерстві з організаторами подій.

Техніко-економічні фактори якості включають: безпеку, надійність, ціну продажу і витрати на експлуатацію (використання) або споживання продукції або послуги. Ці компоненти залежать від: продуктивності та інтенсивності праці, витрат виробництва, наукоємкості продукції та ін. Яскравим прикладом вдосконалення техніко-економічних показників є збільшення швидкості руху. Не дивлячись на появу першого в світі регулярного сполучення з максимальною швидкістю 350 км/год, ні в одній з країн досі не досягнута середня технічна швидкість більш ніж 272 км/год. В той же час відбулися суттєві зміни в світовому рейтингу високошвидкісних пасажирських сполучень. За останні 2 роки було

відкрито кілька швидкісних ліній. Однак кількість країн, де курсують пасажирські поїзди із технічною швидкістю більше 150 км/год не збільшилась.

Лідерами на сьогоднішній день є Франція, Японія та Німеччина, але їх наздоганяють відразу кілька країн (Китай, Іспанія та ін.). Отож, не дивлячись на світову кризу, потреба в високошвидкісному залізничному сполученні не зменшилась. За рахунок програм стимулювання національної економіки, інвестиції в розвиток швидкісного руху в багатьох країнах навіть збільшились, в порівнянні з до кризовими роками. Завдяки швидкісному сполученню Мадрид – Барселона вдалося збільшити обсяг пасажироперевезень майже в 4 рази (часта пасажирів, що скористалися залізничним транспортом склала 47%). Такі ж тенденції спостерігаються в Італії. Швидкісна магістраль тунелем під Ла-Маншем дала змогу збільшити обсяг перевезень на 10%. В Азії також активно розвивається високошвидкісне сполучення.

Комерційні фактори визначають умови реалізації товарів (послуг) на конкретному ринку. Для залучення більшої кількості пасажирів з інших видів транспорту залізниці усього світу велику увагу приділяють збільшенню сервісних послуг та покращенню їх якості. Шляхи досягнення цієї мети дуже різноманітні.

Важливою умовою стабільного функціонування залізниць є дотримання нормативно-правових актів, положень та статутів залізниць, а також надання послуг високої якості.

Сьогодні у всьому світі якість продукції стало головним чинником, що забезпечує перевагу на товарних ринках. Воно перетворилося на новий джерело зростання національного багатства. Залізничний транспорт України повинен дотримуватися сучасних тенденцій підвищення якості послуг, включати в свою практику позитивний досвід закордонних залізниць.

УДК 65.012.8:656.2

ІНФОРМАЦІЙНА БЕЗПЕКА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Плугіна Ю.А., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Процесом, від ефективної реалізації якого залежить зручність кожного споживача послуг транспорту, забезпечення безпеки та розвитку перевезень та транспортної інфраструктури в цілому, і котрий в даний час набирає все більших обертів є інтелектуалізація транспорту. Відповідно, впровадження інформаційних та інтелектуальних технологій на транспорті стає одним з

найактуальніших напрямків соціально-економічного розвитку країни.

Сучасний залізничний транспорт є надзвичайно складною організаційно-технічною системою, управління якою в сучасних умовах динамічної, складної, конкурентної середі, враховуючі прагнення вступу України до Європейського союзу неможливо в рамках раніше сформованого традиційного підходу. Виникає необхідність слідувати сучасним тенденціям розвитку соціально-економічного життя, а також нормативно-правовим актам, що передбачають вдосконалення технологій в галузі транспорту, у тому числі розробку та впровадження інтелектуальних транспортних систем.

Розробка та застосування інтелектуальних транспортних систем є передумовою інноваційного розвитку ряду галузей промисловості. Серед інноваційних технологій інтелектуальних транспортних систем можна виділити: зниження ризику і зменшення наслідків природних і техногенних катастроф; технології створення інтелектуальних систем моніторингу та управління; створення нових транспортних систем і технологій управління; створення енергозберігаючих систем транспортування, розподілу та споживання енергоносіїв у сфері залізничного транспорту; створення інноваційних технологій і систем обробки, зберігання, передачі та захисту інформації; створення інноваційних технологій і систем виробництва програмного забезпечення та ін.

Однак, необхідно приділяти пильну увагу забезпеченню інформаційної безпеки при впровадженні та використанні інтелектуальних транспортних систем, основними видами загроз для яких є: несанкціонований доступ до управління активним устаткуванням і периферійними пристроями; несанкціонований доступ до даних, з метою їх підміни або знищення; вторгнення в систему з метою виведення з ладу інтелектуальних транспортних систем в цілому або її окремих компонентів.

Серед питань інформаційної безпеки пріоритетними є стійкість системи і цілісність інформації, що в кінцевому рахунку має забезпечувати не лише економічну безпеку діяльності підприємств транспортного комплексу, однак і їх сталий розвиток.

Для організації ефективного захисту інформаційного простору інтелектуальних транспортних систем необхідно використовувати комплекс заходів захисту, що включає в себе: сертифіковане телекомунікаційне обладнання; агенти моніторингу пристроїв і подій, що «вбудовуються» в систему; сертифіковані засоби захисту інформації.

Масштабність, територіальна роз'єднаність елементів інтелектуальних транспортних систем

вимагає пріоритетного створення інфраструктури інформаційної безпеки для застосування систем моніторингу подій інформаційної безпеки та систем запобігання атак.

Комплексна система захисту інформації являє собою такий підхід до організації системи захисту інформації, при якому остання вбудовується в усі компоненти інтелектуальної транспортної системи, в яких обробляється інформація, що вимагає захищення. Вона надає цілісний і достатній набір засобів захисту від актуальних загроз, реалізуючи проактивну, активну і реактивну моделі захисту інформації та використовуючи різні напрямки забезпечення безпеки. Серед напрямків можна виділити: 1. Інформаційну безпеку центрів обробки даних і стаціонарних об'єктів (що включає наступні засоби захисту: міжмережевий екран; система виявлення і запобігання вторгнень; антивірусне програмне забезпечення). 2. Інформаційну безпеку систем зв'язку в мережах: Інтернет; GSM / GPRS; супутникової.

Необхідно підкреслити, що тільки комплексний підхід до побудови системи захисту інформації дозволяє організувати цілісну систему захисту від загроз.

УДК 338.15.124

ОСОБЛИВОСТІ КРИЗОВИХ ЯВИЩ В РЕАЛЬНИХ СИСТЕМАХ

Рубан В.М., здобувач (УкрДУЗТ)

Поняття кризи має багато рівнів і трактувань. Вираз "криза" походить від грецького слова "crisis", яке означає "вирок, рішення з якого-небудь питання, або в сумнівній ситуації".

Економічна криза в компанії означає важке фінансове положення, яке характеризується незадовільним значенням цілого ряду показників (коефіцієнтів): платоспроможності, рентабельності, оборотності, фінансовій стійкості і так далі

Таких показників існує величезна множина. Найбільш універсальними і наочними індикаторами залишаються кінцеві фінансові результати діяльності компанії: розмір валового прибутку і рівень рентабельності. Як правило, першою ознакою кризового полягання в компанії є негативний фінансовий результат - валовий збиток від діяльності, зниження рівня рентабельності або стрімке скорочення розміру прибули по періодах (якщо збитки не були заплановані як необхідний етап в розвитку бізнесу).

Також «криза» може означати "вихід, вирішення конфлікту (до ін. військового)".

Але сучасне значення слова найбільш часте застосування знаходить у Гіппократа і лікарів: і криза означає вирішальну фазу розвитку хвороби. У цьому сенсі мова заходить про "crisis" тоді, коли хворобу підсилює інтенсивність або переходить в іншу хворобу або взагалі закінчується смертю. Наприклад, лаконічне формулювання дане Козеллеком: криза - це "ледве вимірний переломний пункт, при якому рішенням є або смерть, або життя".

Проміжки між початком і завершенням кризи бувають різної тривалості. З одного боку є тривалі кризові процеси, що слабо прискорюються, з іншого боку існують несподівано виникаючі кризові процеси, високої інтенсивності і з коротким терміном розвитку. Криза може абсолютно несподівано виявитися під час гармонійного розвитку підприємства і носити характер непереборної катастрофи або виникнути відповідно до припущень і розрахунків. Але в окремих випадках криза з'являється несподівано, тобто без якого-небудь попередження для фахівців підприємства.

При кризі панує брак часу і рішень. Оцінка обмеженого часу для ухвалення рішень залежить від стану кризи і визначає цим брак часу або терміновість вирішення проблем.

При кризі важливою є проблема управління. Висока комплексність управління в умовах кризи дозволяє з одного боку робити вплив на розвиток автономних процесів і охоплює з іншого боку специфічну проблематику керівництва: необхідність його високої якості і наявність тільки двох варіантів кінцевого результату дій менеджменту, тобто можливо або банкрутство, або успішне подолання кризи.

Ринкові форми господарювання в умовах жорсткої конкуренції приводять до неспроможності окремих суб'єктів господарювання або їх тимчасової неплатоспроможності.

Як показує теорія і підтверджує досвід, порушення платоспроможності в сучасних умовах є наслідком невідповідності стратегії підприємства змінам в зовнішньому середовищі. Ще 30 років тому в практиці управління підприємствами були відсутні стратегічні принципи.

Будь-яку ситуацію, в якій підприємство не встигає підготуватися до змін, можна вважати за кризову.

Щоб цього не відбулося, необхідно вчасно зрозуміти причини, по яких економіка підприємства опинилася в кризі, і прийняти заходи ще до зовнішнього прояву труднощів (фінансових складнощів).

УДК 656.08

ПРОБЛЕМИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ ТА ЗАХОДИ ЩОДО ЇХ ВИРІШЕННЯ

Смачило Ю. В., здобувач (УкрДУЗТ)

Основним завданням залізничного транспорту України є задоволення потреб фізичних і юридичних осіб у перевезеннях при безперечному забезпеченні безпеки руху поїздів.

Безпека руху на залізничному транспорті залишається однією із ключових проблем сьогодення, оскільки схоронність життя і здоров'я людей, рухомого складу, вантажів і навколишнього середовища залежить від наявності і функціонування розвинутої і досконалої системи управління безпекою руху.

Існуючі наукові підходи щодо визначення рівня безпеки руху на залізничному транспорті в основному спрямовані на отримання результату за окремою групою показників без комплексного підходу.

В європейських країнах при забезпеченні безпеки руху використовується методологія RAMS, в якій використовуються показники безвідмовності (Reliability), готовності (Availability), ремонтпридатності (Maintainability) та безпеки (Safety) на залізничному транспорті. Дана методологія не враховує "людський фактор", а також не порушує актуальне питання оптимізації витрат на утримання інфраструктури.

Залізничний транспорт, як і будь-яка складна система, в період здійснення своєї діяльності неминує стикається з ризиками, або деякою невизначеністю, що в свою чергу може призвести до незапланованих експлуатаційних витрат.

У зв'язку з цим в Росії було розроблено методологію управління ресурсами, ризиками та надійністю на етапах життєвого циклу (УРРАН), яка представляє собою модернізовану методологію RAMS. Додатковим показником в системі УРРАН є довговічність об'єктів залізничного транспорту. В умовах дефіциту фінансів ця методологія дає змогу вкладати інвестиції в найбільш проблемні ділянки і збільшувати назначений термін роботи об'єктів залізничного транспорту до граничного стану на основі оцінки ризиків. Наприклад в колійному господарстві капітальний ремонт рейок проводиться відповідно до назначеного терміну служби, який в багатьох випадках настає раніше досягнення рейками гранично допустимого стану. Економічну доцільність продовження терміну служби прораховують за допомогою концепції вартості життєвого циклу, порівнюючи фактичні витрати на утримання інфраструктури з контрольними значеннями, що дає змогу

проводити лише дійсно потрібні об'єми ремонтної роботи.

Існуюча система управління безпекою руху на залізницях України не прораховує такі показники, як довговічність, безвідмовність, готовність та ремонтпридатність, що значно знижує картину оцінки безпеки руху. Тому постає задача розробки нових комплексних підходів щодо оцінки рівня безпеки руху на залізницях України, що потребує подальших досліджень.

УДК 332.1:338.1

МОДЕЛЬ RAB – МЕТОД ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Сотниченко Л.Л., к.е.н., доцент (ОНМА)

Для вирішення завдання підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури і її модернізації та покладаючись на досвід передових країн світу, пропонуємо використовувати модель фінансування транспортних інфраструктурних проєктів RAB (Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) – це система довгострокового тарифоутворення, основною метою якої є залучення інвестицій у розширення й модернізацію інфраструктури.

Дотепер тарифоутворення проводилося за системою «витрати плюс». Це означає, що розглядаються фактичні витрати компанії за попередній рік і її інвестиційна програма. Із цих двох складових і формується тариф, який затверджується регульовальним органом. Дана методика застаріла. При ринковому ціноутворенні, в умовах конкуренції всі господарюючі суб'єкти прагнуть до зменшення витрат (оскільки при встановленій ціні тільки так можна збільшити прибуток), а при регулюванні «витрати плюс» такої зацікавленості в об'єкта регулювання немає. Тому низька ефективність діяльності організації природних монополій багато в чому обумовлена методикою тарифоутворення «витрати плюс», що застосовувався протягом останніх років.

Метод прибутковості інвестованого капіталу — принципово новий для України. Метод регулювання інфраструктурних монополій, забезпечує довгострокові прозорі «правила гри» для інвесторів. Дана система необхідна для залучення масштабних інвестицій у розподільні мережі при одночасній недопущенні різкого зростання тарифів на послуги мережних компаній. Модель RAB - регулювання дозволяє підприємствам залучати капітал у необхідному обсязі й повертати його не одномоментно (у

межах року), як у цей час, а протягом тривалого періоду.

Основним принципом методології є забезпечення повернення вкладених в активи компанії коштів за встановлений період і одержання нормованого доходу. Норма прибутковості, обумовлена державою, повинна відповідати рівню ризиків у мережних компаніях і забезпечувати привабливість галузі для інвесторів.

Тариф у методиці RAB складається із трьох компонентів: по-перше, коштів на покриття операційних витрат компанії, по-друге, коштів на повернення акціонерного й позикового капіталу й, по-третє, коштів на виплату відсотків за позиками. У довгостроковій перспективі тариф знижується у силу наступних обставин:

- скорочення операційних витрат, тому що регулятор через п'ять років зменшує їхній нормативний рівень на величину зекономлених витрат;

- здешевлення приваблюваного капіталу, оскільки при довготривалості умов тарифоутворення й щорічної індексації з урахуванням макроекономічних факторів знижуються інвестиційні ризики.

Таким чином, дві із трьох складових тарифу в новій системі регулювання мають тенденцію до зниження. Третя складова - капітал, який направляється на інвестиційні цілі, — може нарощуватися, при цьому тариф не буде зростати, а в міру задоволення потреб компанії в інвестиціях почне скорочуватися.

Застосування нової методики тарифоутворення буде стимулювати компанії до економії коштів на операційні видатки, прямо пов'язані із забезпеченням процесу надання послуг транспортної інфраструктури. Їхню основу становлять витрати на обслуговування інфраструктури, ремонт, оплату праці співробітників компанії й відрахування на соціальні потреби. Економія від зниження операційних витрат не буде виключена регульовальними органами з тарифу наступних періодів і може бути використана компанією на розвиток мережного комплексу протягом наступного довгострокового періоду. По закінченні довгострокового періоду регулювання тариф для компанії на зекономлену величину знижується. Вигода від підвищення ефективності роботи мережної організації переходить до споживачів.

У рамках RAB моделі тарифи знижуються в середньостроковій перспективі (зниження видатків за рахунок росту інвестицій і економічних стимулів).

Метод RAB виступає стимулюючим фактором зростання продуктивності, при якому буде забезпечена головна концептуальна ідея сучасної парадигми продуктивності організації -

висока якість продукції й послуг при одночасному зниженні їх собівартості. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення – індекс ефективності операційних видатків (ефективність операційних видатків - це величина видатків, що доводиться на одиницю перевезеного вантажу чи пасажера).

Таким чином, необхідно як на державному, так і на регіональному рівні прийняти рішення щодо випробування нового методу тарифоутворення. Надалі методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів, бути детально пророблена й забезпечувати збалансованість прийнятих рішень, враховуючи обмеження й можливості її застосування в реальних умовах господарювання. Всебічне дотримання й облік цих вимог і факторів, які були розглянуті вище, уможливило успішне застосування RAB - регулювання в вирішенні завдання – підвищення продуктивності в секторі транспортної інфраструктури.

УДК 658.5:339.13

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СТРАХУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Штещенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Страховий ринок під впливом ринкових факторів впроваджує новачки в наданні страхових послуг, внаслідок чого повинна вдосконалюватись і система його регулювання. Найактуальнішим це є для природних монополій, галузей з підвищеним рівнем ризиків (транспортний комплекс та зв'язок, вугільна, нафтогазовидобувна промисловість тощо).

Страховання на залізничному транспорті повинно розглядатися як сукупність форм, видів та методів захисту особових й майнових інтересів, що забезпечують економічну безпеку і стабільний розвиток всіх структурних підрозділів залізниці. Цей напрямок є важливим в сучасних умовах господарювання, оскільки при компенсації збитків з боку страховиків, зменшуються витрати перевізника та удосконалюється транспортний процес.

На сьогодні це страхування займає незначну частину страхового ринку, через те, що залізничні перевезення надаються найбільшим державним підприємством-монополістом. І, відповідно, замовником страхових послуг є держава, а придбання їх здійснюється як державна закупівля в порядку, встановленому Законом України "Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти". Процес формування страхових відносин

між страховиками та перевізниками суттєво ускладнюється через відбір страхових організацій та асортименту страхових послуг на тендерній основі, що, в свою чергу, передбачає проведення конкурентного уточнення учасників з метою визначення переможця торгів (тендера) згідно з встановленими процедурами.

У процесі дослідження були відокремлені наступні проблеми розвитку страхування на залізничному транспорті:

- недосконалість законодавчої бази. Обов'язкове страхування на залізничному транспорті здійснюється тільки під час перевезення пасажирів (страхування від нещасних випадків на транспорті) та небезпечних вантажів (обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів), що зумовлює занадто обмежений вибір видів страхування;

- незначне інформаційне ознайомлення учасників залізничного транспорту про відповідні страхові послуги, їх вартість і обсяг страхових гарантій, а також про надійність страхових компаній;

- недовіра до інституту страхування в цілому;

- низький рівень страхової освіченості вітчизняного вантажовласника, що виявляється в його надмірних сподіваннях на відповідальність перевізника. Багато вантажовласників вважають, що у перевізника застрахована його відповідальність, тому збиток у будь-якому разі буде відшкодований. Але є ризики, які страхування відповідальності перевізника не покриває.

Отже, страхування на залізничному транспорті має уривчастий характер без дієвого страхового механізму, який би надійно захищав його економічні інтереси. Тому потрібно впроваджувати перспективні дії, щодо поліпшення партнерських відносин між підприємствами Укрзалізниці та страховиками, а саме:

- оптимізація визначення страхових тарифів та їх зниження при пролонгації договорів страхування за якими не відбулись надзвичайні події;

- чітке відокремлення страхових випадків;

- встановлення на законодавчому рівні переліку документів, які надаються страховику для отримання страхової виплати, а також терміну, протягом якого такі документи повинні бути розглянуті при здійсненні страхування у сфері залізничних перевезень;

- організація як безпосередньої співпраці зі страховими компаніями, так і співробітництва з транспортно-експедиторськими компаніями, які встановлюють договірні відносини зі страховиками, а залізничний транспорт виступає складовою логістичного ланцюга;

– створення єдиної страхової бази вантажоперевезень на залізницях та введення стандарту вимог вантажоперевізника до страхування вантажоперевезень;

– обов'язкове особисте страхування пасажирів на залізничному транспорті повинно стати страхуванням відповідальності залізничного перевізника за спричинення шкоди життю і здоров'ю пасажирів при здійсненні перевезення залізничним транспортом, і проводитися за рахунок перевізника, тоді як нині воно здійснюється за їх рахунок.

УДК 656.025.2 (477)

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ (НА ПРИКЛАДІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Рівень розвитку транспортної системи держави – один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба в високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспортна система України включає всі види транспорту і здатна щорічно забезпечувати перевезення більше 3,1 млрд. пасажирів. Найбільш розвиненим в Україні є залізничний транспорт. Щоденно тисячі людей здійснюють поїздки у дальньому, місцевому і приміському сполученні на залізничному транспорті. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Кількість пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом, відносно незначна – 4,5 – 6 % загального обсягу перевезень, тоді як обсяг транспортної роботи складає 40-52 % загального обсягу пасажирообороту.

Комплекс послуг, що надаються залізничниками пасажирам, з одного боку створюють сприятливі передумови для праці, відпочинку, лікування, навчання і т.д., що в результаті впливає на продуктивність праці робітників, підвищує культурний рівень та якість життя населення. З іншого боку, збільшуючи перелік послуг, залізничний транспорт забезпечує зростання доходів від пасажирських перевезень за рахунок підвищення якості перевезень, залучення додаткових клієнтів.

Починаючи з 2005 року до 2011 року обсяги перевезень на транспорті в загальному і на залізничному

транспорті постійно зменшувалися. Це явище було мало довгий характер. Починаючи з 1990 року обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту зменшилися у 3-5 разів. Це було пов'язано з глибокою економічною кризою в усіх країнах СНД та безпосередньо в Україні.

У 2011 та 2012 роках спостерігалось незначне перевезення пасажирів, але це зростання було короткостроковим. Вже у 2013 році перевезення пасажирів скоротилося і це падіння продовжується і по цей час. Безумовно у цього процесу є об'єктивні причини. Більшість населення оцінюють залізничний транспорт по враженням від спілкування, зустрічей з провідником, білетним касиром, працівником вокзалу. А від цього, як добре відомо, залежать конкурентні відносини з іншими видами транспорту.

Господарство пасажирських залізничних перевезень – це складна багаторівнева система, яка складається з великої кількості часто не зв'язаних в одному рівні ланок. Кожна ланка виконує свою функцію. Кінцевий результат діяльності залежить від діяльності кожної ланки системи. Це, напевно, найрізноманітніше і багаточисельне господарство на залізничному транспорті. З 63 тис. працівників господарства біля 24 тис. складають провідники, більш ніж 2,5 тис. – білетні касири. Слід згадати й про 3 тис. провідників приміського сполучення.

Інтенсивний розвиток пасажирських перевезень потребує уваги до всіх ланок процесу перевезень. Важливо розуміти, що розвиток залізничного транспорту України призводить не лише до збільшення об'ємів перевезень, зростають вимоги до якості обслуговування, для задоволення яких на позакласних та вокзалах 1-го класу для покращення обслуговування і надання комплексних послуг пасажирам створено 38 сервіс-центрів.

За даними офіційного сайту Укрзалізниці у пасажирських поїздах формування України пасажирам надаються наступні основні послуги: надання у користування комплексу постільних речей; реалізація чаю, кави, соків та інших напоїв; реалізація штучних товарів у тарі і упаковці; реалізація друкованої продукції; користування холодильником, СВЧ – піччю; трансляція аудіо-, відео програм; оформлення начальника поїзда (у окремих випадках) проїзду пасажирів та перевезення їх надлишкової поклажі; оформлення начальником поїзда послуги перевезення по території України «експрес-передач». Інформацію про повний перелік послуг і їх вартість пасажири можуть довідатись безпосередньо у провідника вагону або начальника поїзду.

Для створення більш зручних умов проїзду залізницями України у складі окремих поїздів передбачено “чоловічі” та “жіночі” купе. Відтепер таким купе можливо скористатись при проїзді такими поїздами: поїздом № 63/64 “Харків – Київ” Південної залізниці, вагон № 7; поїздом № 91/92

“Київ – Львів” Львівської залізниці, вагон № 7; поїздом № 49/50 “Трускавець – Київ” Львівської залізниці, вагон № 2; поїздом № 105/106 “Одеса – Київ” Одеської залізниці, вагон № 5; поїздом № 59/60 “Одеса – Харків” Одеської залізниці, вагон № 8; поїздом № 637/638 “Одеса – Знам’янка” Одеської залізниці, вагон № 3; поїздом № 661/662 “Одеса – Київ” Одеської залізниці, вагон № 6; поїздом № 63/64 “Дніпропетровськ – Одеса” Придніпровської залізниці, вагон № 10.

Також для забезпечення відповідного рівня якості постійно проводиться запланована робота з капітального ремонту та реконструкції вокзалів та оновлення пасажирського рухомого складу. На залізницях України функціонує 129 пасажирських вокзалів. Крім того, на мережах залізниць нараховується 1468 станцій, які мають у будівлях приміщення для обслуговування пасажирів.

Поряд з позитивними моментами розвитку залізниць, існує безліч невирішених питань і проблем. За останні десять років частка залізничного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень знизилась з 49% до 34%. Якщо такі тенденції збережуться, то вже через два-три роки Укрзалізниця на ринку пасажироперевезень буде займати менше 30%, поступившись своїми позиціями автомобільному транспорту та авіації.

Укрзалізниця не на всіх напрямках своєї господарської діяльності є прибутковою і далеко не завжди виходить на покриття отриманих збитків. Подібна особливість функціонування і розвитку вже довгі роки безпосередньо стосується пасажирського сектора УЗ. На сьогодні збитковими є практично всі види пасажирських перевезень. Показники рентабельності можна спостерігати лише в міжнародному напрямі. Приміський сектор УЗ - найбільш вагома частина всіх пасажирських перевезень. Серед основних причин збитковості приміських перевезень – невідповідність рівня тарифів нинішнім витратам залізниці, необхідність перевезення значної кількості пільговиків, масові факти безоплатного проїзду, системні проблеми з компенсаціями витрат залізниці від відповідних державних органів і відомств та інше.

Як для розвинутих країн світу, так і для України є актуальним розгляд питання щодо залучення потенційних пасажирів до користування залізничним транспортом. Для комфортного та безперешкодного користування транспортом необхідно мінімізувати час пересадок з урахуванням кількості пасажирів, маршрутів пересування та інших критеріїв. В майбутньому можлива реалізація технології перевезення пасажирів «за єдиним квитком» за рахунок взаємодії міського пасажирського транспорту та залізниць. Це можливо здійснити в умовах узгодженого графіку руху міського та залізничного транспорту.

Щоб мати можливість покращувати умови

проїзду для пасажирів, необхідно налагодити механізм фінансування залізниці державою та її суб'єктами. Черговим кроком на шляху вдосконалення якості пасажирських перевезень стало впровадження реальних конкурентів автомобільному транспорту – рейкових автобусів (12 в Україні). Для зручності пасажирів в рейковому автобусі передбачено усе, навіть місця для пасажирів на інвалідних візках, пасажирів з великим багажем. Вони оснащені системами холодного і гарячого водопостачання, вакуумним туалетом, новими системами забезпечення безпеки руху.

Таким чином, у розвитку пасажирських залізничних перевезень присутні як досягнення, так і певні невирішені проблеми. Останні спонукають залізничників складати обґрунтовані соціальні програми і плати, а перші – надають упевненість у тому, що ці плани будуть реалізовані у практичній діяльності вітчизняних залізниць.

УДК 338.47: 656.2

ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ ЯК НАСЛІДОК ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Одна з головних проблем в зв'язку становленням країни на колію ринкових відносин полягає в забезпеченні економічної безпеки як головної складової національної безпеки України.

В зв'язку з тим, що розвиток ринкової економіки в країні неможливий без розвинутої транспортної системи, а залізничний транспорт являється її основною складовою, то залізничний транспорт відіграє значну роль в розвитку економіки нашої країни.

Розвиток ринкових відносин потребує застосування нових принципів в управлінні залізничним транспортом. Неefективність управління може призвести до повного розвалу всієї залізничної галузі, втрати позицій на світовому та внутрішньому ринках. Цей факт безпосередньо відіб'ється і на економічній безпеці України, тому що від стану залізничної транспортної системи в цілому залежить ефективність функціонування економіки всієї країни.

На сьогоднішній день існує багато факторів, які негативно впливають на рівень економічної безпеки залізничного транспорту та гальмують його подальший розвиток. Тож існує багато питань, які потрібно вирішувати як з боку залізничного транспорту, так із боку держави в першу чергу. До них відносяться:

- забезпечення галузі сучасними транспортними засобами в достатній кількості;
- приведення транспортних засобів в належний стан;
- виділення коштів для освоєння нових сучасних технологій;
- урегулювання питань компенсування збитків від пільгових пасажирських перевезень;
- одержання державної підтримки для вирішення питання оновлення рухомого складу;
- забезпечення повного та своєчасного одержання з бюджету коштів, які повинні надаватися у зв'язку із державним регулюванням;
- розробка гнучкої тарифної політики, яка буде приваблювати нових клієнтів;
- забезпечення ефективного використання пропускнуої спроможності залізниць;
- використання вигідного геополітичного положення України.

Великі зміни очікуються в транспортному комплексі в зв'язку з вступом України до Європейського Союзу. Але цей вступ також тягне для залізничної галузі негативні моменти. Одне з самих "болючих" питань – жорсткі вимоги до технічного стану рухомого складу.

В кожному окремому вище переліченому пункті криється по декілька загроз, які з проходженням певного часу можуть носити катастрофічний характер якщо вчасно їх не усунути.

Нейтралізація або зведення до мінімуму прояву негативних сторін цих факторів на всіх об'єктах господарської діяльності залізничної галузі є необхідною умовою забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту.

Для забезпечення виробничо-господарської діяльності залізничної галузі у відповідності з встановленими нормативами необхідно провести ряд стабілізуючих заходів:

- модернізацію рухомого складу;
- дослідження по вдосконаленню паливно-мастильних матеріалів;
- заходи по зниженню токсичності вихлопів;
- заходи по зниженню шкідливого фізичного впливу при експлуатації і ремонті рухомого складу;
- максимально використовувати досягнення науково-технічного прогресу при освоєнні виробництва більш енергомістких видів рухомого складу.

Вирішення цих першочергових питань можливе за допомогою розробки та реалізації стратегії економічної безпеки, яка передбачає розробку напрямків вирішення вказаних питань та знаходження необхідних резервів для мінімізації загроз, які можуть виникнути сьогодні та в найближчий час.

Як наслідок економічна система України буде мати надійну транспортну основу для виходу її

на світовий ринок та отримання статусу держави з ринковою економікою.

Список використаних джерел

1. Моделирование экономической безопасности: государство, регион, предприятие/ Моногр. В.М.Геець, М.О.Кизим, Т.С.Клебанова, О.И.Черняк. и др.; Под ред. Гейца В.М.: – Х.: ВД «ИНЖЕК», 2006. – 240 с.
2. Судаковская О.И. Формирование системы управления экономической безопасностью предпринимательства / О. И. Судаковская // Экономика: проблемы теории и практики: сб. науч. трудов. – Днепропетровск: ДНУ, 2012. – Т. 8. – С. 165–171.

УДК 656.211.5

КОНЦЕПЦІЯ НУЛЬОВОЇ СМЕРТНОСТІ В ПІДВИЩЕННІ ТЕХНОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ

Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Будь-яка надзвичайна подія на залізниці приносить економічні збитки та вимагає великих витрат на відновлення нормального транспортного процесу.

Безпека руху на залізничному транспорті — це комплексне поняття, що включає в себе організацію заходів на зниження ймовірності виникнення фактів загрози життю та здоров'ю пасажирів, схоронності перевезених вантажів, збереження об'єктів інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, екологічної безпеки навколишнього середовища. Питання забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті з'явилася одночасно з появою транспорту та в усі часи залишається актуальною.

Проблему безпеки можна розділити на кілька складових одна з яких - технологічна - безпека основних технологічних процесів залізничного транспорту (рух поїздів, навантаження вагонів, маневрові роботи). Проблема технологічної безпеки носить комплексний характер і залежить від вирішення низки приватних проблем:

1. Недостатня надійність рухомого складу, пов'язана з конструктивними особливостями вагонів (платформ) і технологічними проблемами підприємств-виробників рухомого складу.

2. Слабкий стан систем діагностики і контролю рухомого складу. Мова йде не тільки про станції технічного обслуговування, але і на шляху прямування.

3. Помилки персоналу, пов'язані з виконанням процесів підготовки маршрутів тощо.[1,2]

Найважливіші результати порушення безпеки, як взагалі так і технологічної, це наявність людських жертв. Зменшення жертв це першочергова задача. В цьому плані мається цікавий досвід у розробників «Концепції нульової смертності» для шведських автомагістралей.

Традиційно транспортні системи проектуються з розрахунком на максимальну пропускну спроможність доріг і вільне пересування, без врахування безпеки, що означає те, що безпека учасників руху – справа рук самих учасників. Запропонована шведськими дослідниками «Ініціатива Концепції нульової смертності» заснована на протилежному підході. Основний тягар відповідальності за безпеку покладено на пристрій самої системи, тому що враховуються людські слабкості і низька опірність людини механічним діям.

Мета концепції - зберегти життя людей та уберегти їх від серйозних травм в результаті транспортних подій. [3]

Використовуючи різні заходи та розуміючи відповідальність поставлених завдань є можливість досягти більш високого рівня безпеки руху.

Список літератури:

1. Стаття из научного сборника трудов конференции "Перспективные научные исследования", София (Болгария), февраль 2013 г. [Электронный ресурс] khamzin-fm.com/2013/03/obespechenie-bezopasnosti

2. «Безопасность железнодорожного транспорта» - Красная книга железнодорожного транспорта, <http://redbook-railways.ru/category-13>.

3. Концепция нулевой смертности [Электронный ресурс] / Режим доступа <http://www.visionzeroinitiative.se/ru/concept/>

УДК 332.2

СВІТОВИЙ ДОСВІД КЛАСТЕРИЗАЦІЇ ВОДОПРОВІДНО-КАНАЛІЗАЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

*Халіна В.Ю., к.е.н., ст..викладач,
Міхайлечко І.М., студент (ХНУБА)*

Кластерний підхід – це нова управлінська технологія, яка дозволяє підвищити конкурентоспроможність як окремого регіону, так і держави в цілому. Кластерне співробітництво вже давно активно використовується у світі, особливо в Європі. Україна поки що повільно просувається шляхом до впровадження перших кластерів в цій галузі. До речі, вони можуть бути дуже корисними при реалізації діючих сьогодні в Україні державних цільових програм розвитку водного господарства [1].

З розвитком кластеризації вдається модернізувати достатньо консервативні технологічні процеси очищення стічної води та каналізації. Все більш створюється нових технологічних напрямків, що модернізують процеси очищення, збільшують економічну та екологічну ефективність роботи очисних споруд. Збільшується використання технологій механічного обезводнювання з допомогою центрифуг, технологій зброджування вологого осаду та мулу в метантенках та переведення очисних споруд на самозабезпечення електроенергією і теплом. Велику економію дає використання отриманого метану; застосування мембранних та інших передових технологій ефективною та енергозберігаючою обробки стічних вод та дезінфекції питної води.

Ініціатором створення всесвітньої водної мережі підприємств INOWS стала французька організація PRIDES («Pole Regional d'innovations et de Development Economique Solidaire») «EA eco-Enterprises» – Регіональний Центр Інновацій і Солідарного економічного розвитку, яка почала свій розвиток у 1996 році як регіональний водний кластер, що об'єднав підприємства, науку та місцеву владу поблизу Марселя.

Угорщина спромоглась на основі угорського кластеру водної промисловості (м. Будапешт) модернізувати своє водне господарство, вирішити складні проблеми заміни зношеного обладнання та перейти від хлорування води на знезаражування очищеної стічної води на основі ультрафіолетового опромінювання. Сьогодні комплекс УФ в м. Будапешті є найбільшим в ЄС, забезпечуючи знезараження 600.000 куб. м. за добу води на водопровідних спорудах водоканалу міста.

Свої успіхи продемонструвала і Білорусь, яка у рамках свого кластеру «Вода» сформувала стратегічний центр управління використанням водних ресурсів. Центр має науково-інноваційну складову і забезпечує посилення економічних взаємозв'язків органів і організацій, що увійшли до його складу і займаються виробництвом і реалізацією ключового продукту – бутельованої води.

Ініціатором об'єднання Сілезького водного кластера (Śląski Klaster Wodny) було Верхньосілезьке підприємство водопроводу SA. в Катовіцах. У кластері співпрацюють водопровідно-каналізаційні підприємства, центри місцевого самоврядування Сілезького воєводства, вищі навчальні заклади та фірми, пов'язані з водопровідною галуззю. Місією SKW є турбота про навколишнє середовище за допомогою раціонального використання водних ресурсів для збереження її у хорошому стані для майбутніх поколінь [2].

Такі приклади підказують Україні напрями збереження та розвитку свого оточуючого

середовища. Десять років тому затверджено першу програму «Питна вода України», у липні 2012 року був презентований національний проект «Якісна вода», під який розроблено техніко-економічне обґрунтування та почався пошук інвесторів. Загалом проект передбачає створення мережі пунктів очистки води в 15-ти містах України. Частка витрат за рахунок державного бюджету становитиме 35%. Це подає надію на поступове вирішення проблеми.

Література

1. Рациональное використання водних ресурсів як фактор забезпечення національної безпеки України (матеріали VII Пленуму Спілки економістів України та Всеукраїнської науково-практичної конференції) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://seu.org.ua/wp-content/uploads/2013/12/voda.pdf>.

2. Кластеры в Польше: каталог / Польское агентство развития предпринимательства. – Варшава: 2012.

УДК 338.47:656.2 (477)

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

Чердиченко О.Ю., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место на транспортном рынке страны, обеспечивая функционирование ряда стратегически важных отраслей.

Стабильная работа железнодорожного транспорта в условиях неопределенности позволит констатировать выполнение отраслью своей основной функциональной задачи по обеспечению экономической безопасности страны.

Нарушения устойчивой работы железнодорожного транспорта следует рассматривать как отраслевые угрозы экономической безопасности страны. Их содержание в классификации макроэкономических угроз определены следующим образом:

– в перевозочной деятельности: снижение безопасности движения; высокий физический и моральный износ основных фондов; нарушения в организации и управлении перевозочным процессом; снижение научно-технического потенциала;

– в социальной сфере: снижение мотивации повышения эффективности работы; снижение социальной защищенности работников;

– в финансовой сфере: убыточность пассажирских перевозок; снижение финансового обеспечения инвестиций.

Таким образом, в отрасли существуют угрозы экономической безопасности в каждой из рассмотренных сфер.

Необходимо также иметь в виду тот факт, что отраслевой механизм управления экономической безопасностью должен быть согласован с общими принципами государственного регулирования по защите национальных интересов.

Несмотря на активную политику руководства отрасли и принятие ряда эффективных мер по устранению негативных тенденций, принесших положительный результат, ситуацию с обеспечением устойчивой работы железнодорожного транспорта в долгосрочной перспективе нельзя признать удовлетворительной.

В связи с этим становится очевидной необходимость эффективного механизма обеспечения экономической безопасности отрасли, включая разработку пороговых значений оценочных показателей, для которых необходим постоянный мониторинг отрасли и в конечном итоге принятия оптимальных управленческих решений, нейтрализующих возможные угрозы экономической безопасности в стране.

УДК(330.142.211.4:658.14):656.2

АМОРТИЗАЦІЙНА ПОЛІТИКА В УМОВАХ НЕДОФІНАНСУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Шевченко М.Ю., аспірант (УкрДУЗТ)

Ступінь зносу основних фондів Укрзалізниці на теперішній час знаходиться на граничному рівні. Це пояснюється, насамперед, відсутністю достатнього фінансування з державного бюджету, а також крайнім обмеженням можливостей залізниць України по залученню зовнішніх позичань на ці цілі.

Інерційність процесів відтворення основних засобів залізничного транспорту України призвела до того, що значна їх частина, і в тому числі парк рухомого складу, морально застаріла й фізично зношена. Більше того, вона не відповідає сучасним вимогам функціонування в умовах конкуренції, внаслідок чого відбувається зниження ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту й галузі в цілому. Ось чому своєчасне і повне відтворення основних фондів залізничного транспорту є підґрунтям конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, впливає на розвиток вітчизняної

мережі міжнародних транспортних коридорів, транзитний потенціал транспортної системи України.

Одним з головних джерел здійснення реальних інвестицій будь якого підприємства є амортизаційні відрахування. За допомогою амортизації регулюється швидкість звороту основних засобів, інтенсифікується процес їх відтворення, регулюється технічна та виробнича політика на підприємстві. Амортизація основних засобів як складова фінансових ресурсів підприємства виконує дві основні функції: податкову(фіскальну), що передбачає виведення з оподаткування витрат на придбання основних засобів, та економічну, яка полягає у перетворенні необоротних активів в оборотні внаслідок нарахування амортизації. Облік та накопичення амортизаційних відрахувань, ефективність їх використання, насамперед, залежать від амортизаційної політики.

Амортизаційна політика упродовж багатьох років залишається найслабкішою ланкою економічної політики усіх без винятку урядів незалежної України, оскільки сформована ними амортизаційна система не виконує своєї головної функції – не створює зацікавленості підприємців до оновлення основних фондів, впровадження наукових розробок та новітніх технологій у виробництво. Таке становище знайшло відповідне відображення і в залізничній галузі.

Про незадовільне використання потенціалу амортизації як найбільш ефективного інструменту фінансування оновлення основних фондів, насамперед, свідчить наявність тенденції до збільшення ступеня зносу основних засобів залізничного транспорту.

Звісно, що амортизаційна політика підприємства включає наступні елементи:

- оцінка амортизаційної політики для встановлення її впливу на фінансові результати, оновлення основних засобів та інші параметри господарської діяльності;
- вибір форм відтворення основних засобів;
- використання лінійного та нелінійного способів нарахування амортизаційних відрахувань;
- визначення пріоритетних напрямів використання амортизаційних відрахувань;
- облік амортизаційних відрахувань при оцінці ефективності інвестиційних проектів;
- проведення систематичної переоцінки основних засобів з урахуванням ринкової вартості та вивчення її впливу на оподаткований прибуток на майно;
- визначення термінів корисного використання основних засобів.

При цьому слід враховувати, що на ефективність інвестиційної політики підприємства оказують вплив наступні фактори:

1) у результаті низьких коефіцієнтів відновлення основних засобів (1-2% в рік) в його масі зберігається значна частка фізично зношених елементів;

2) низькі темпи зростання довгострокових інвестицій приводять до слабого зростання елементів основних засобів, що уповільнює формування амортизаційних відрахувань;

3) прискорені способи амортизації забезпечують скоріше відновлювання активних елементів основних засобів.

Таким чином, проблема оновлення основних засобів залізниць України є однією з важливіших найближчого періоду, реалізація якої пов'язана з удосконаленням амортизаційної політики галузі. Однак, незважаючи на гостре недофінансування, на теперішній час в залізничній галузі не вироблена амортизаційна політика, яка б дала змогу стимулювати використання одного з найбільших інвестиційних ресурсів. Необхідно створити таку систему амортизації, яка б у рамках загальнодержавного регламенту дала змогу підприємствам залізничної галузі в умовах недофінансування обирати найсприятливіші режими відновлення основних фондів.

УДК 656.073.235(477)

МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ТРАНСПОРТНИЙ ПРІОРИТЕТ УКРАЇНИ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Розвиток міжнародних транспортних коридорів та створення логістичних центрів нерозривно пов'язані із розвитком мультимодальних перевезень. В міжнародному масштабі комплексне забезпечення таких перевезень все частіше практикується в рамках транспортних коридорів.

Ріст вимог споживачів до якості транспортних послуг та зростаюче скорочення обсягів вантажних перевезень українських залізниць, з одного боку, і розширення зовнішньої торгівлі України з країнами Європи та євроінтеграційна спрямованість, з іншого, сприяють переформатуванню транспортних послуг на користь їх комбінованого характеру.

Різні види транспорту в силу своїх особливостей мають різні можливості щодо задоволення логістичних вимог, які пред'являються до перевезень вантажів. Жоден з видів транспорту самостійно повною мірою їх не задовольняє. В таких умовах головне завдання транспортної політики держави має полягати в кооперації залізниць з іншими видами транспорту. Однією з форм інтеграції сучасних видів транспорту на

доступну для огляду перспективу є спільне їхнє функціонування в рамках мультимодальних перевезень.

Директивами Європейського Союзу (ЄС) мультимодальні перевезення контейнерів визнано як найбільш ефективний, екологічно чистий та достатньо швидкий спосіб доставки вантажів. Підписана між Україною та ЄС Угода про асоціацію включає в себе й пункт по розвитку комбінованих та мультимодальних перевезень. Тому Україні необхідно нормативно врегулювати цей вид перевезень та привести у відповідність до європейських норм.

Саме тому мультимодальні перевезення виступають сьогодні в якості транспортного пріоритету України. Міністерством інфраструктури України ініціюється розробка "Стратегії розвитку мультимодальних перевезень" та законопроекту "Про мультимодальні (комбіновані) перевезення в Україні".

«Укрзалізниця» також приділяє першочергову увагу організації поїздів комбінованого транспорту «Вікінг» та контейнерного поїзду ZUBR. Для залучення додаткових обсягів перевезень «Укрзалізниця» на 2014 р. встановила знижку у розмірі 20% до ставок Збірника тарифів на експортно-імпорتنі перевезення крупнотоннажних контейнерів територією України у складі цих поїздів.

15-17 квітня 2015 року у Вільнюсі відбулася нарада залізничних адміністрацій та операторів поїзду комбінованого транспорту «Вікінг», в ході якої до проекту приєдналося АТ «Грузинська залізниця», а також асоційованими членами стали Болгарський морський флот та фінська компанія Containerships. Розширення географії курсування поїзду дасть можливість зберегти існуючі обсяги контейнерних перевезень та буде сприяти збільшенню обсягів мультимодальних перевезень в рамках міжнародного коридору Каспійське—Чорне—Балтійське море.

За три місяці поточного року у складі поїзду територією України перевезено 1,7 тис. TEU, що на 30% більше ніж за аналогічний період 2014 року.

У співпраці з компанією «Український універсальний термінал» «Укрзалізницею» організований контейнерний поїзд за маршрутом Словаччина (Кошице) — Україна (Ужгород—Зерново) — Росія (Перспективна).

Зараз також розробляється новий спільний проект залізничних контейнерних перевезень: Одеса (Україна) – Славкув (Польща)

Розвиток подібної взаємодії дасть можливість максимально задовольняти потреби клієнтів, здійснюючи перевезення за принципом "від дверей до дверей" з мінімальними втратами і в найбільш зручні для клієнтів терміни, а також

забезпечити рентабельність всім видам транспорту, які приймають участь в процесі перевезень.

УДК656.61-027.511

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ПО ФАКТОРАМ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

Яворская А. Ф., аспирант (ОНМА)

Независимо от циклического характера развития глобальной экономики и участия отдельных стран в международном разделении труда сохраняется роль отдельных групп грузопотоков. Это характерно и для Украины. К сожалению, грузопотоки черных металлов в морских портах вследствие отрицательного совпадения внешних факторов снизились в пределах 20 – 30 процентов. Одним из факторов, определивших глобальное влияние на объемы и направления перевозки контейнеров и грузопотоков металла, является стратегия позиционирования Китая на международном рынке морской торговли. Это сужает зону деятельности других региональных сегментов международных отношений. При этом из-за ошибок в политике ценообразования на железнодорожном транспорте и в торговых портах снизился объем транзитных грузопотоков через транспортное пространство Украины.

При ограниченных темпах роста мировой торговли усиливается конкурентное противостояние морских держав, вследствие чего изменяется их положение на фрахтовом рынке. Каждая страна, реализующая активную морскую политику, для повышения экономичности функционирования флота, использует такие интеграционные инструментариумы как рефлагирирование и создание стратегических альянсов вплоть до слияний. Вследствие таких обстоятельств такой формируются проблемы регулирования распределения тоннажа по странам не только реального владения, но и параметров позиционирования в мировой торговле.

Одновременно, как показывает мировая практика последних лет, происходят изменения в структуре форм собственности на капитальные активы морского транспорта. Приватизация, в частности, в портовом бизнесе не поддерживается трудовыми коллективами. Об этом свидетельствуют забастовки во Франции, Турции, Великобритании, Германии, Греции. Как правило, труд как важнейший фактор производства несет социально-экономические потери. Именно этот процесс недостаточно четко отрегулирован институциональными механизмами и

инструментарием, за исключением положений Конвенции МLC.

Следует обратить внимание на системную структуризацию рынка морской торговли с ростом концентрации капитала. Монопольная власть особенно жестко проявилась в системе контейнерных перевозок. В этих условиях усиливается олигопольная конкуренция и сужается сектор альтернативного развития флота новых морских государств. Одновременно реализуются наряду с объединением судоходных компаний, обеспечивающих перевозки на отдельных направлениях, и принцип дезинтеграции. При этом доля промышленного капитала в торговом судоходстве достигла 25 – 30 %. Устойчиво доминирующую роль сохраняет банковский капитал, его доля в судоходстве превышает 60 %. Линейное судоходство существенно расширяет свои сферы деятельности. В то же время монополизация перевозок в целом не привела к резкому снижению конкурентной борьбы.

Морской транспорт выполняет специфические задачи в развитии экономики Украины. По своим природно-географическим условиям Украина принадлежит к государствам, которые имеют превентивные условия для морских торговых контактов с зарубежными странами. Незамерзающее побережье Украины – эффективные условия вхождения в мировую экономику. Главная река страны Днепр проходит через крупные промышленные центры. Судоходная трасса в пределах Украины предопределяет важнейшую роль этой водной транспортной магистрали. Однако ее использование ограничено по разным причинам. В еще большей степени не используется потенциал морского судоходства.

Однако за период 1991 – 2014 годов принципиально изменилось положение Украины в мировом судоходном рынке. Страна оказалась единственной морской державой фактически утратившей свой статус. Из общего дедвейта транспортного морского флота Украины составлявшего приблизительно 3,5 млн. тонн к

2004 году осталось не более 1 млн. тонн. Созданные на базе Черноморского морского пароходства судоходные компании решают локальные задачи. Развитие портов основывается на иностранных инвестициях в основном в зерновые терминалы

Оценивая роль водных видов транспорта в производственной инфраструктуре Украины необходимо иметь в виду его место в оптимизации валютных потоков вследствие расширения экспорта транспортных услуг. Этого можно достичь при решении организационных проблем стабильности системы и оптимизации параметров инвестиционной деятельности. Экономическая система страны в течение длительного периода использовала морской транспорт в недостаточной степени. Об этом свидетельствует то, что доля судоходных предприятий Украины в общемировых морских перевозках грузов незначительная – менее одного процента.

Сохраняется существенный дефицит конкурентоспособной пропускной способности портов Украины, который оценивается в зависимости от структурных колебаний грузопотоков в пределах 40 - 50 млн. тонн. Только главные порты могут обрабатывать специальные суда и принимать крупнотоннажные суда. Характерным остается значительный разрыв между возможностями объектов производственного и непромышленного назначения отдельных портов, неспособность по совокупности причин со стороны наземных видов транспорта обеспечить непрерывную работу портов. Решение этих проблем связано с необходимостью значительных инвестиций. Попытка перераспределения денежных потоков на основе администрирования не приводит к положительным сдвигам. Создание конкурентных перегрузочных терминалов требует увеличения провозной способности смежных видов транспорта, а также привлечения различных инвестиционных ресурсов.

Секція
«ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор О.С. Іванілов

УДК 658.15

**СУТНІСТЬ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА**

Авагімов А.А., здобувач (УкрДУЗТ)

З розвитком ринкових відносин проблема економічної безпеки підприємства (ЕБП) як мінімізації ризиків і відбиття загроз стає першочерговим завданням.

Нерозвиненість ринку страхових послуг, відсутність законодавчої бази із забезпечення підприємницької діяльності й охорони інтелектуальної власності, практична відсутність ціннісних орієнтирів, нестабільність податкової політики, активний розвиток інформаційних технологій та ін. - це все фактори, що вимагають постійної уваги.

Таким чином, у жодного не викликає сумнівів необхідність створення системи ЕБП на кожному підприємстві.

Така система повинна бути комплексною, її метою повинні стати мінімізація або нейтралізація внутрішніх і зовнішніх загроз підприємства на основі розробленого й реалізованого комплексу заходів економічного, правового й організаційного характеру.

Організація роботи із забезпечення і підтримки заданого рівня ЕБ, тобто керування або менеджмент ЕБ виконує такі завдання:

- моніторинг бізнес - простору підприємства;
- аналіз стану внутрішнього й зовнішнього середовища;
- виділення пріоритетних напрямків діяльності на основі прогнозування можливих ризиків та імовірності їхнього здійснення;
- визначення стилю керування відповідно до сформованих умов;
- формування координаційно-аналітичних центрів, що забезпечують підготовку рішень з урахуванням реально сформованої ситуації;
- пошук способів впливу на досягнення цілей підприємства;
- розробка та підтримка режиму забезпечення захисту;
- напрямок діяльності підприємства у бік інноваційного розвитку.

Відповідно до завдань системи безпеки визначимо, за якими напрямками розробляються захисні заходи:

1. Захист бізнесу-простору:

- моніторинг зовнішнього середовища;
- моніторинг внутрішнього середовища;
- контроль діяльності підприємства;
- формування іміджу підприємства і деяких співробітників.

2. Захист інформаційних ресурсів:
- забезпечення схоронності інформації, інформаційних систем, програмного забезпечення;
- захист від витоку інформації;
- проведення бесід серед персоналу на предмет захисту від витоку інформації.

3. Захист нематеріальних активів:
- захист інтелектуальної власності;
- захист гудвілу.

4. Захист матеріально-технічних ресурсів:

- фізичний захист ресурсів від псування, розкрадання, стихійних лих, пожеж та ін.;
- захист ресурсів від технічних ризиків;
- проведення роботи з персоналом (техніка безпеки й ін.).

5. Захист персоналу:
- реалізація соціальних програм;
- захист фізичного стану (у випадку нападу);

- психологічний захист;
- страхування (пенсійне тощо).

6. Захист фінансових ресурсів:
- фінансовий моніторинг, аналіз і контроль;

- запобігання фінансовим ризикам;
- юридичний супровід.

Вдалих вибір остаточного рішення є запорукою успіху всієї діяльності підприємства.

УДК 330.34

**КЛАСИФІКАЦІЯ ВИТРАТ У СИСТЕМІ
УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

Білоножко М.М., аспірантка (ХНУБА)

Одним із базових елементів раціональної організації управління підприємством є економічне обґрунтування управління витратами та їх класифікація. Різноманітність видів витрат і принципів їх класифікації ґрунтується на великій кількості використовуваних ресурсів і їх ролі у формуванні загальних витрат виробництва. Вибір використовуваних видів витрат і методик

розрахунку залежить від цілей аналізу та рівня використання. Перш за все, залежно від рівня розгляду витрат виробництва можуть бути індивідуальними або суспільно необхідними, дійсними, підприємницькими, економічними або бухгалтерськими, які різняться між собою якісно, кількісно і за структурою.

Починаючи з II кварталу 2011 року згідно зі ст. 135 Податкового кодексу України всі доходи та витрати підприємства класифікуються за двома великими групами:

1. Доходи та витрати, пов'язані з реалізацією товарів (робіт, послуг) як власного виробництва, так і раніше придбаних (операційні).

2. Позареалізаційні доходи і витрати.

За економічним змістом усі витрати підприємства поділяються на операційні, фінансові, звичайні та надзвичайні.

При формуванні витрат звичайної діяльності групування витрат необхідно застосовувати за елементами єдиними й обов'язковими для організацій всіх галузей:

матеріальні витрати; витрати на оплату праці; відрахування на соціальні заходи; амортизація; інші витрати (телефонні, поштові, відрядження тощо).

При оподаткуванні склад витрат відрізняється від складу Витрати, пов'язані з виробництвом і реалізацією, поділяються на: матеріальні; витрати на оплату праці; амортизація; інші витрати.

В системі управління підприємством класифікації витрат визначаються виходячи з цілей і завдань менеджменту. Для управління недостатньо даних у величині витрат у цілому по організації. Тому було узагальнено класифікацію витрат підприємства для управлінського обліку у розрізі управлінських функцій. Виділили наступні класифікаційні ознаки: процес прийняття управлінських рішень; процес прогнозування; процес планування; процес нормування; процес організації; процес обліку; процес контролю; процес регулювання; процес аналізу та представлено в наступному вигляді (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація витрат в системі управління підприємством

Класифікаційні ознаки з урахуванням функцій управління	Види витрат
1. Процес прийняття управлінських рішень	Явні і альтернативні; релевантні та нерелевантні; ефективні та неефективні
2. Процес прогнозування	Короткострокові та довгострокові
3. Процес планування	Плановані і неплановані
4. Процес нормування	Стандарти, норми і нормативи, і відхилення від них
5. Процес організації	По місцях і сферам виникнення, функціям діяльності та центрам відповідальності
6. Процес обліку	Одноелементні і комплексні; за статтями калькуляції і економічних елементах; постійні та змінні; основні і накладні; прямі і непрямі; поточні та одноразові
7. Процес контролю	Контрольовані і неконтрольовані
8. Процес регулювання	Регульовані і нерегульовані
9. Процес стимулювання	Обов'язкові та заохочувальні
10. Процес аналізу	Фактичні; прогнозні, планові; кошторисні; стандартні; загальні та структурні; повні та часткові

Така класифікація витрат дозволить управлінням підвищити ефективність управлінського обліку, посилити її аналітичність і можливість виявлення резервів підвищення результативності виробничої і комерційної діяльності.

УДК 658.012.2

СИСТЕМА КРИТЕРІЇВ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Вітчизняні будівельні підприємства функціонують в умовах динамічного мінливого

середовища, у зв'язку з цим істотно ускладнюється можливість прогнозування розвитку як економіки в цілому, так і самого підприємства.

Щоб серед всіх альтернативних стратегій вибрати пріоритетну стратегію, необхідно мати критерії переваги стратегії. Без них усвідомлений вибір стратегії є проблемною задачею. Критерії необхідні для того, щоб порівнювати стратегії між собою і на цій основі здійснювати стратегії, які в найбільшій мірі відповідають сучасним умовам розвитку підприємства і вимогам (загрозам) зовнішнього середовища.

Критерії переваги стратегій відіграє дуже важливу роль у вирішенні завдання вибору стратегії. У кожного підприємства існують свої, індивідуальні особливості розвитку, свої стратегічні альтернативи, вибір серед яких пріоритетною альтернативи нерідко

представляється складним завданням. Тому тут потрібна система критеріїв, яка дозволить більш якісно проводити відбір стратегій з урахуванням різних факторів.

Серед вчених і фахівців поки немає єдиної думки щодо того, які фактори лежать в основі ефективності стратегії. Одні вважають, що основний фактор ефективності стратегії – це здатність стратегії забезпечити досягнення встановлених цілей.

Інші вважають, що крім відповідності цілям, стратегія повинна ще відповідати:

- стану і вимогам зовнішнього середовища;
- потенціалу і можливостям організації.

Існує також думка, що пріоритетна стратегія повинна:

- відповідати потенційним можливостям організації;

- враховувати загрози з боку зовнішнього середовища;

- бути реалізованою і відповідати іншим стратегіям організації.

О.С. Віханський в систему критеріїв пропонує включати часовий чинник, що визначає своєчасність трансформації діючої стратегії. На його думку, ключовими факторами, які необхідно враховувати при виборі стратегії, крім часового чинника, повинні бути:

- стан галузі та позиція в ній підприємства;

- цілі підприємства;
- інтереси вищого керівництва;
- фінансові можливості підприємства;
- кваліфікація персоналу;
- зобов'язання підприємства;
- ступінь залежності від зовнішнього оточення.

На необхідність включення часового чинника в систему критеріїв вибору пріоритетної стратегії звертає увагу і група українських учених у складі Г.В. Осовської, О.Л. Фіщук і І.В. Жалінської. На відміну від О.С. Віханського, в систему критеріїв, крім часового фактор, вони пропонують включати ще й такі фактори як:

- оцінку стану внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства;

- рівень ризику реалізації обраної стратегії;

- досвід підприємства в реалізації попередніх стратегій.

З урахуванням цих умов базовий набір критеріїв оцінки стратегій розвитку порту з урахуванням специфіки будівельного ринку України пропонується включати такі критерії:

- рівень допустимого ризику стратегії;
- відповідність стратегії умов зовнішнього середовища;
- рівень фінансового забезпечення;
- відповідність стратегії компетентності

персоналу підприємства;

- відповідність стратегії потенціалу підприємства (кадрового, організаційно-технічного, соціально-економічного та геополітичного);

- ступінь використання креативного потенціалу підприємства;

- відповідність стратегії перспективі розвитку підприємства;

- ефективність використання ресурсів підприємства.

Даний набір критеріїв вибору пріоритетної стратегії не є остаточним, але його можна розглядати як базовий при вирішенні завдання формування пріоритетною стратегії розвитку будівельного підприємства.

УДК 330.341.1 (477)

ІННОВАЦІЙНІ ПЕРЕДУМОВИ ВІДТВОРЕННЯ КАПІТАЛУ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ

Брагарник О.О., фахівець НДЧ (НУ «ОЮА»)

Глобалізаційні економічні процеси, посилення конкуренції на ринку портових послуг та активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у формуванні конкурентоспроможності морегосподарського комплексу України. Підприємства портової діяльності працюють в умовах жорсткої конкуренції на ринку, тому вони за техніко-технологічними показниками мають відповідати міжнародному рівню.

Сучасні темпи науково-технічного розвитку та перехід до переважно інтенсивного економічного росту робить інноваційність характерною ознакою відтворювальних процесів. Зростання ролі інновацій у розширеному відтворенні і зміцненні національної безпеки, з одного боку, та обмеженість ринкових механізмів в галузі отримання і впровадження науково-технічних результатів, з іншого, – зумовлює необхідність державного регулювання та стимулювання інноваційної діяльності [1].

Однією з проблем функціонування портових підприємств в Україні є застаріла матеріально-технічна база, значний рівень фізичного зносу основного капіталу, а також його моральна застарілість, що не дозволяє національним підприємствам бути досить конкурентоздатними на міжнародному рівні. Від інноваційної активності буде залежати забезпечення ефективного відтворення капіталу, а також можливість зміцнення та відновлення матеріальної бази портових підприємств.

Важливого значення набувають дослідження проблем формування інноваційних передумов відтворення капіталу підприємств портової діяльності.

Інноваційна складова є одним із ключових факторів, який може забезпечити ефективність відтворення капіталу і зруйнувати усталені основи неефективного відтворення на основі застарілих технологій, що є спадком ще радянських часів. Екстенсивний підхід, при якому в структурі інвестицій в основний капітал переважає капітальне будівництво, реконструкція пасивної частини капіталу або модернізація старих обладнання та технологій, не дозволить сформувати технологічний базис, необхідний для успішної реалізації фази відновлювального зростання.

Незадовільний стан інноваційної складової вітчизняної транспортної галузі пояснюється недостатнім рівнем інвестування, відсутністю коштів на просте відтворення основного капіталу внаслідок зниження його вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій, недосконалістю механізмів лізингу [2]. Для українських портових підприємств сьогодні самостійне впровадження інновацій та підтримання відповідних темпів розвитку технологій практично неможливі з об'єктивних причин, до яких слід віднести значний розрив між технологічним станом розвинених країн світу та України, нестача фінансових ресурсів для самостійного фінансування науково-дослідних робіт і своєчасного оновлення обладнання та технологій, низька конкурентоспроможність порівняно з іноземними портовими підприємствами, що отримують різні види допомоги з боку держав.

Перехід на інноваційну модель розвитку в умовах економіки України означає в першу чергу пошук нових фінансових джерел для активізації інноваційної діяльності. Для цього необхідно внести зміни у відповідні правові акти, які б встановлювали пільги для «інноваторів», що створюють умови для залучення приватного капіталу в інноваційну сферу та стимулюють розвиток венчурного підприємництва. Розвиток у сфері інновацій стримує й той факт, що в нашій країні до цього часу не задіяні механізми підтримки інноваційної діяльності, ефективність яких підтверджена досвідом багатьох країн; відсутня відповідна фінансово-кредитна, податкова і амортизаційна політика; не створені умови, які б сприяли залученню інвестицій, перш за все з боку вітчизняних комерційних структур і банків.

Формування інноваційних передумов відтворення капіталу на підприємствах, з одного боку, вимагає значних капіталовкладень, а з іншого – дієвої державної системи стимулювання і регулювання інноваційної діяльності, оскільки

ринковий механізм ще не здатний самостійно оптимізувати відтворювальні процеси у національній економіці.

Література

1. Знаменський І.О. Інноваційна діяльність у відтворювальному процесі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.01.01 «Економічна теорія та історія економічної думки» / І. О. Знаменський. – К., 2009. – 20 с.

2. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

УДК 338.1

КЛАСТЕРНИЙ АНАЛІЗ В ДІЯЛЬНОСТІ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Головко-Марченко І.С., аспірантка (ХНУБА)

Будівництво являється однією з провідних галузей економіки країни. Від інтенсивності його розвитку залежить також розвиток допоміжних галузей і, як наслідок, рівень життя населення. Але є відомим той факт, що для ефективного розвитку будівельної галузі необхідно мати значну кількість (суму) грошових коштів. Залучення інвестиції в даному випадку є найкращим варіантом рішення такої проблеми, бо Україна зараз переживає досить скрутні економічні та соціальні негаразди, що погіршують інвестиційний клімат в державі.

Автором було досліджено залежність обсягу виконаних будівельних робіт та капітальних інвестицій за допомогою кластерного аналізу. Для розуміння даного методу необхідно розуміти і його значення, тому проаналізуємо визначення понять «кластерний аналіз», запропоновані в науковій літературі.

«Кластер» (cluster) в англійській мові означає «згусток», «гроно винограду», «скупчення зірок» і т.д.

Кластерний аналіз (англ. *Data clustering*) – задача розбиття заданої вибірки об'єктів (ситуацій) на підмножини, що називаються кластерами, так, щоб кожен кластер складався з схожих об'єктів, а об'єкти різних кластерів істотно відрізнялися. Кластерний аналіз – це багатомірний статистичний процедура, яка виконує збір даних, що містять інформацію про вибірку об'єктів і потім упорядковує об'єкти в порівняно однорідні групи – кластери (Q-кластеризація, або Q-техніка, власне кластерний аналіз). Основна мета кластерного аналізу – знаходження груп схожих об'єктів у вибірці [1]. Халафян А.А. [3] головним призначенням кластерного аналізу вважає розбивку

безлічі досліджуваних об'єктів і ознак на однорідні групи, або кластери [3].

Кластерний аналіз – це процедура упорядкування об'єктів у порівняно однорідні класи на основі попарного порівняння цих об'єктів за попередньо визначеним і вимірним критерієм [7].

Кластерний аналіз – це сукупність методів, що дозволяють класифікувати багатовимірні спостереження [4].

Купалова Г.І. дає визначення «кластерному аналізу як методу багатомірного статистичного дослідження, до якого належать збір даних, що містять інформацію про вибіркові об'єкти, та упорядкування їх в порівняно однорідні, схожі між собою групи [2].

Кластерний аналіз призначений для розбиття сукупності об'єктів на однорідні групи (кластери або класи). По суті це завдання багатовимірної класифікації даних [5].

Найбільш ґрунтовне визначення поняття «кластерний аналіз» дають Кузнецов Д.Ю., Трошина Т.Л. [6] як спосіб угруповання багатовимірних об'єктів, заснований на представленні результатів окремих спостережень точками відповідного геометричного простору з подальшим виділенням груп як «згустків» цих точок (кластерів, таксонів).

З використанням кластерного аналізу було проведено кластеризацію регіонів України за факторами обсягу виконаних будівельних робіт та капітальних інвестицій на основі даних 2013р.

Виходячи з отриманих результатів, можна зробити припущення, що регіони можуть утворювати вісім дрібних кластерів або три укрупнених природних кластера. Було перевірено це припущення, розбивши вихідні дані методом k-середніх на 3 кластери, та значимість відмінності між отриманими групами.

Третій кластер є найчисельнішим, до нього було віднесено 16 областей України, а саме: Вінницьку, Волинську, Житомирську, Закарпатську, Івано-Франківську, Кіровоградську, Луганську, Миколаївську, Рівненську, Сумську, Тернопільську, Херсонську, Хмельницьку, Черкаську, чернівецьку, Чернігівську, та м. Севастополь. Він характеризується низьким рівнем інвестицій та незначними обсягами виконання будівельних робіт.

До другого кластеру віднесено Республіку Крим та 8 областей: Дніпропетровську, Донецьку, Запорізьку, Київську, Львівську, Одеську, Полтавську, Харківську, що характеризуються трохи вищим за середній рівень обсягом будівельних робіт та капітальних інвестицій.

Чітко можна сказати, що проявляється висока пропорціональність та відповідність між обсягом виконаних будівельних робіт та капітальних інвестицій, що показує сильну

залежність між цими двома критеріями. Це дозволяє припустити, що між ними існує досить сильний зв'язок.

До першого кластеру входить лише м. Київ, яке має найбільший обсяг виконаних будівельних робіт серед інших кластерів, а також величезний прилив капітальних інвестицій. Спостерігається диспропорція, адже капітальних інвестицій набагато більше, ніж виконано робіт, отже, можна говорити про слабкий взаємозв'язок між цими показниками.

В результаті проведеного дослідження було отримано 3 кластери, в які ввійшли регіони України, залежно від обсягу виконаних будівельних робіт та капітальних інвестицій. Було визначено прямий взаємозв'язок між цими показниками. Присутність в достатній мірі капітальних інвестицій забезпечує розвиток будівельних підприємств на достатньо високому рівні. Результати аналізу доцільно використовувати для розробки подальших програм стимулювання будівництва.

Література:

1. Вікіпедія. Вільна енциклопедія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Кластерний_аналіз.
2. Купалова Г.І. Теорія економічного аналізу: навчальний посібник / Г.І. Купалова. – К.: Знання, 2008. – 639 с.
3. Халафян А.А. Statistica 6.0 Статистический анализ данных 3-е издание. Учебник. – Г.: ООО «Бином-Пресс», 2007 г. – 512 с.
4. Энциклопедия Wikia. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ru.science.wikia.com/wiki/Кластерный_анализ.
5. Сайт статистических технологий. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nickart.spb.ru/analysis/cluster.php>.
6. Кузнецов Д.Ю., Трошина Т.Л. Кластерный анализ и его применение // Ярославский педагогический вестник. – 2006. – Вып. 4. – С. 103-107.
7. Студопедия. Кластерный анализ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://studopedia.net/4_24446_klasterniy-analiz.html.
8. Пример использования кластерного анализа STATISTICA [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.statsoft.ru/solutions/ExamplesBase/branches/detail.php?ELEMENT_ID=1573.

УДК 331.108.2:658(477)

**ЗАГРОЗИ КАДРОВІЙ БЕЗПЕЦІ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ТА ШЛЯХИ ЇХ
ПОДОЛАННЯ**

Гречішкіна А.А., асистент (УкрДУЗТ)

В умовах нестабільності економіки України дедалі більшої актуальності набувають проблеми управління безпекою підприємств. Тому все важливішого значення в процесі функціонування підприємств залізничного транспорту грає поняття кадрової безпеки, як процесу попередження, запобігання і усунення ризиків та загроз, які виникають з боку персоналу, з метою створення умов для стабільного функціонування і розвитку підприємства.

Кадрова безпека відіграє домінуючу роль у системі безпеки підприємства, оскільки це робота з кадровим потенціалом, а він в будь-якій організації є найважливішим ресурсом і повинен бути під пильною увагою керівництва. Правильне управління кадровою безпекою надає здатність протистояти ризикам і загрозам.

В основі управління кадровою безпекою лежить управління персоналом. Оскільки без перевірки кадрів, їх ретельного відбору, навчання, перевірки їх особистих якостей і інших процедур не обійтись для організації збалансованого і ефективного трудового процесу, перед керівництвом стає питання кадрової безпеки.

Можна захистити своє підприємство від зовнішніх загроз конкурентів або інших незалежних умов, але в цей же час загроза може походити саме зсередини установи, від її працівників. Дослідження у сфері кадрової безпеки дають можливість зменшити цю загрозу, передбачити и припинити її, а також проводити профілактику.

Негативні наслідки таких ризиків можуть привести до падіння рівня кадрової безпеки та навіть до банкрутства підприємства. Тому визначення загроз кадровій безпеці дає можливість зменшити ризики в діяльності підприємств.

При вивченні питання щодо загроз кадровій безпеці підприємств науковці сходяться у спільній думці і розрізняють зовнішні і внутрішні загрози. Зовнішні загрози кадровій безпеці підприємства - це дії, явища або процеси, які не залежать від волі чи свідомих дій співробітників підприємства, але призводять до нанесення збитків організації. До зовнішніх небезпек відносять:

- умови праці та мотивації у конкурентів країні;
- установка конкурентів на переманювання;
- тиск на співробітників ззовні;
- зміни у зовнішньому економічному

середовищі;

- потрапляння співробітників в різні види залежності;
- інфляційні процеси, які неможливо не враховувати при розрахунку заробітної плати і прогнозуванні її динаміки.

Внутрішні загрози кадровій безпеці – це умисні чи необережні дії співробітників підприємства, що призводять до нанесення збитків організації. До внутрішніх небезпек відносять:

- низький рівень кваліфікації персоналу, невідповідність кваліфікації співробітників займаним посадам;
- недостатня освітній рівень співробітників;
- слабка організація системи управління персоналом;
- слабка організація системи навчання;
- не ефективна система мотивації;
- помилки в плануванні ресурсів персоналу;
- зниження кількості раціоналізаторських пропозицій та ініціатив;
- звільнення кваліфікованих співробітників за власним бажанням;
- співробітники орієнтовані на вирішення внутрішніх тактичних завдань;
- співробітники орієнтовані на дотримання інтересів підрозділу;
- відсутність корпоративної політики;
- неякісні перевірки кандидатів при прийомі на роботу;
- низький стан трудової дисципліни, слабкий рівень вимогливості керівного складу;
- правопорушення працівників, спрямовані на заподіяння матеріального збитку підприємства тощо.

Для збереження кадрової безпеки варто використовувати сучасні кадрові технології, включаючи такі механізми: ефективну мотивацію; прискорену адаптацію (за рахунок наставництва); своєчасне запобігання конфліктним ситуаціям, атестацію; компенсацію; розумну політику звільнення; пропаганду корпоративності.

Тому можна зробити висновок, що процес захисту підприємства від небезпеки починається на етапі підбору працівників на існуючі вакансії. А саме буквально з першої хвилини, коли особа, що займається відбором персоналу, бачить кандидата на працевлаштування. І цей процес захисту існує безперервно на весь період функціонування підприємства, так, як безперервно функціонує на ньому його персонал.

УДК 656.23: 656.224

МОДЕЛИРОВАНИЕ СТРЕССОУСТОЙЧИВЫХ ФАКТОРОВ ПРИ СНИЖЕНИИ ТРУДОСПОСОБНОСТИ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖД ТРАНСПОРТА

Гулай О.С., к.е.н., аспірант (УкрДАЗТ)

Исходя из экономической и социальной ситуации в стране, а также особенностей внутреннего функционирования и работы всех подразделений железнодорожного транспорта Украины, необходим поиск новых систем и методов управления персоналом, повышение эффективности управления действующих систем и плановых решений, связанных с управлением персонала.

Одним из наиболее сложных объектов функционирования железнодорожной системы, как впрочем, и любой другой крупномасштабной формы предприятия, является организация управления персоналом. Сложность организации управления персоналом заключается в присутствии человеческого фактора как в управлении, так и в подчинении, а именно: умении респондента самостоятельно принимать решения в зависимости от наличия конкретных мотивационных факторов; действовать в зависимости от сложившейся ситуации; критически оценивать предъявляемые к выполнению требования; иметь субъективные интересы в работе отрасли; а также в обладании чувствительности к управленческому воздействию и т.д. Что в целом ведет к непредсказуемости поведения определенных работников, а также их групп при изменении некоторых поведенческих мотивов в управлении.

С целью выяснения факторов, влияющих на изменение динамики трудоспособности коллективов при принятии тех или иным управленческих решений, на предприятии железнодорожного транспорта было проведено анонимное анкетирование работников. Вышеупомянутым респондентам (254 человек) было предложено ответить на вопросы тестового характера на тему восприятия новых управленческих решений и путей повышения производительности их труда.

Так, одним из главных факторов, влияющих на трудоспособность коллективов, выявленных в процессе анкетирования работников украинского железнодорожного транспорта – предприятия государственной формы собственности, была названа эндо- и экзогенная ситуация в стране (38% ответов опрошенных). Эндогенная обстановка при этом должна включать в себя не только изменение экономических циклов в государстве (соотношение времени спада экономики, времени нахождения страны в рецессии,

а также времени экономического подъема), но и политические предпосылки, которые для населения в целом означают предпосылки стабильности во всех этапах их жизнедеятельности.

Второе место, согласно данному анкетированию, занимает оплата труда и финансовое обеспечение проекта, организации или предприятия в целом (36% ответов всех опрошенных). Что прямо пропорционально влияет на благосостояние каждого индивидуума, которое оказалось вторично для коллективов железнодорожного транспорта.

Третье место в процентном соотношении (14%) занимает микро- и макро климат коллектива, а также взаимоотношения работников с руководителем, а именно: корректность замечаний, дисциплинарные требования, а также отношение к их взысканию, уровень исполнительности и др.

Следующим существенным показателем увеличения производительности труда для работников железнодорожной отрасли оказалось увеличение контроля исполнения тех или иных управленческих требований или решений (10%).

УДК 331.108.2

КОНЦЕПЦІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

Дикань В.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

На сьогодні найбільш цінним капіталом, яким володіє підприємство, є персонал. Основу концепції управління персоналом підприємства в даний час складає зростаюча роль особистості працівника, знання його мотиваційних установок, вміння їх формувати і направляти у відповідності із завданнями, що стоять перед підприємством.

В підтвердженні цього все більше управлінців визнають, що конкурентну перевагу підприємства визначає передусім концепція управління персоналом даного підприємства у порівнянні з іншими, адже вона допомагає деталізувати напрямки кадрової політики, які прийняті в стратегічному плані розвитку підприємства.

Основу концепції управління персоналом підприємства повинні складати:

- розробка принципів, напрямків та методів управління персоналом;
- урахування роботи з персоналом на всіх рівнях стратегічного планування підприємства;
- впровадження нових методів і систем навчання та підвищення кваліфікації персоналу;
- визначення та проведення скоординованої єдиної тарифної політики й оплати праці;
- розробка і застосування на підприємстві

економічних стимулів і соціальних гарантій;

- розробка заходів щодо соціального партнерства.

При всій різноманітності підходів до формування концепції управління персоналом важливо виділити чотири методологічні засади.

По-перше, кожне підприємство повинно залучати потрібні для досягнення її цілей людські ресурси, тобто здійснювати підбір і ранжування співробітників.

По-друге, всі без винятку підприємства повинні проводити навчання своїх працівників, щоб пояснити суть завдань, які перед ними ставляться, узгодити їхні навички і вміння з поставленими завданнями.

По-третє, підприємствам слід здійснювати оцінку участі кожного із працівників у досягненні існуючих перед підприємством цілей, наприклад щорічну атестацію.

По-четверте, кожне підприємство в тій або іншій формі повинно винагороджувати своїх співробітників, тобто компенсувати витрати часу, енергії, інтелекту в досягненні цілей підприємства.

Усе, що пов'язано з винагородою, є зоною підвищеної чутливості і найменші зміни в цій сфері можуть викликати непередбачені наслідки. Проте і тут простежується декілька нових тенденцій:

- дедалі більш широкого поширення набувають системи плати за знання і компетенцію, при яких розмір винагороди працівника визначається не місцем його посади в ієрархії, а ступенем володіння ключовими для підприємства компетенціями (знаннями);

- збільшується частка змінної частини в прибутку працівників усіх рівнів. Провідні компанії прагнуть тісно пов'язати фінансові інтереси своїх працівників із власним фінансовим станом. Понад 70 % з них використовують метод пільгового продажу акцій своїм працівникам, 66 % - надає їм можливість брати участь у розподілі прибутків, 70 % - створює спеціальні системи преміювання за підсумками роботи підрозділу;

- надання працівникам "гнучких" пільг. Замість традиційного обов'язкового набору пільг - медичного страхування, страхування життя тощо - сучасні компанії надають своїм працівникам можливість вибирати ті пільги, що їм потрібні (у рамках визначеного бюджету);

- поступове зниження впливу на визначення розміру заробітної плати таких традиційних чинників, як стаж роботи і фахова біографія на користь ринку праці. Ця тенденція не дає працівникам "спочивати на лаврах" і змушує займатися самовдосконаленням навіть ветеранів із 20-30-річним стажем.

Слід зазначити, що ефективні концепції управління персоналом повинні передбачати активні дії у трьох основних напрямках:

1) добір співробітників, прийняття рішень

про їх переміщення або припинення контрактів повинні бути спрямовані на те, щоб забезпечити найбільш повну відповідність індивідуальних можливостей спеціалістів і складності доручених їм завдань як у даний час, так і в майбутньому. Цю відповідність персоналу виконуваній ним роботі варто розглядати в динаміці. Постійний аналіз тенденцій та змін дає змогу більш обґрунтовано підходити до вибору можливих варіантів кар'єри і необхідних програм перепідготовки працівників;

2) вплив служб управління персоналом на формування системи завдань і функціональних обов'язків працівників. Відомо, що для досягнення будь-яких цілей можуть бути використані різноманітні варіанти організації праці. При цьому в одних випадках виникає високий рівень мотивації і, відповідно, задоволеності працею, а в інших - навпаки. Провідні підприємства намагаються скоротити до мінімуму число ієрархічних рівнів і бюрократичних обмежень, максимально розширити контроль за локальними умовами праці. Для того щоб внутрішній ринок праці на підприємстві динамічно розвивався, має бути створена інтегрована організаційна система стимулюючих фахових ролей. Фахівці з управління персоналом можуть пропонувати варіанти рішень як при проектуванні робіт і видів діяльності, так і під час обговорення організаційних механізмів вертикального і горизонтального поділу праці. Слід зазначити, що нині на багатьох підприємствах статус співробітників служб управління персоналом не дозволяє їм успішно виконувати вищезгадані ролі з огляду на їх малозначимість в управлінні, але в ефективних підприємствах такі можливості для них уже створені;

3) служби управління персоналом несуть відповідальність за ефективність інформаційного забезпечення всієї системи управління персоналом. Це виявляється як у прийнятті рішень про переміщення працівників з одного місця на інше, так і в організації відповідної підготовки. Переважна орієнтація на переміщення "нагору" робить систему управління персоналом надмірно жорсткою й обмежує її можливості. Велику гнучкість дає поєднання горизонтальних і вертикальних переміщень, що застосовується на багатьох передових підприємствах. Відповідальність співробітників служб управління персоналом також полягає в тому, що вони повинні довести зміст корпоративної політики в галузі управління персоналом до всіх лінійних керівників. Менеджери всіх рівнів, спеціалісти і рядові працівники повинні одержувати інформацію про тенденції розвитку фахових і кваліфікаційних потреб підприємства.

УДК [339.92+334.716]

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Євроінтеграція дає Україні низку додаткових можливостей, але несе і певні загрози для її власного економічного стану. Серед головних переваг слід зазначити: розширення ринків збуту через зменшення податкових, зокрема митних бар'єрів, збільшення інвестиційних, фінансових можливостей. Але одночасно ті ж самі фактори викликають і небезпідставні побоювання вітчизняних фахівців, оскільки зникнення певних обмежень приведе до відкритої конкуренції між українською та зарубіжними економіками.

При цьому слід зазначити, що у структурі економіки України переважають галузі, які добувають сировину або випускають продукцію з низьким ступенем обробки для експорту, завантаження потужностей яких залежить від попиту на зовнішньому ринку. Більшість вітчизняних підприємств не витримують конкуренції навіть на внутрішньому ринку, не говорячи за жорстку конкуренцію на європейському ринку. Про що свідчить споживчий ринок України, який все більше наповнюють товари іноземного виробництва.

Забезпечити стале та відповідно ефективне функціонування вітчизняних промислових підприємств в цих умовах можна за рахунок використання в процесі управління основ концепції адаптації. Адже під адаптивністю підприємства в умовах жорсткої конкуренції, на наш погляд, слід розуміти здатність якісно, швидко і з найменшими витратами реагувати на зміни зовнішнього середовища, а воно в умовах європейського ринку несе ще безліч додаткових факторів, які потребують врахування та вироблення відповідних, а головне своєчасних дій.

В загальному вигляді діяльність промислового підприємства, як і будь-якої іншої складної системи, являє собою серію взаємопов'язаних і паралельно протікаючих процесів, ефективно управління якими дає реалізуватися програм стратегічного і тактичного розвитку. Саме тому, з метою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних промислових підприємств вважаємо за доцільне виділити ключові процеси адаптації, що повинні бути властиві всім вітчизняним підприємствам в умовах євроінтеграції:

- адаптивність виробничої системи як здатність реагувати на зміну параметрів вихідної сировини і матеріалів; зміну виду (конструкторсько-технологічних характеристик) продукції та обсягів

виробництва; зміну окремих технологій або обладнання в рамках технологічного процесу;

- адаптивність системи управління, в складі якої окремо виділяється: гнучкість структури управління; гнучкість стратегічного планування; швидкість прийняття рішень та їх виконання;

- адаптивність фінансів підприємства;
- адаптивність матеріального забезпечення та збутової політики;

- адаптивність інноваційної діяльності;
- адаптивність системи управління кадрами;
- адаптивність системи інформаційного забезпечення.

Виділення зазначених процесів адаптивності є зручним з точки зору практичної роботи у сфері підвищення гнучкості підприємства до змін, що несе з собою євроінтеграція, адже вони дозволяють своєчасно та більш детально врахувати навіть несуттєві коливання зовнішнього середовища (в умовах євроінтеграції кількість факторів зовнішнього середовища істотно збільшиться) та виробити цілеспрямовані дії, що в комплексі забезпечить реалізацію обраної стратегії підприємства.

УДК 338.054.23

УПРАВЛІННЯ БУХГАЛТЕРСЬКИМИ РИСКАМИ З МЕТОЮ ДОСЯГНЕННЯ БЕЗПЕРЕРВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Єфіменко Т.І., к.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сучасні тенденції в розвитку бухгалтерського обліку передбачають формування нових способів і методик обліку, що дозволяють реалізувати прогностичну функцію бухгалтерського обліку, оскільки традиційний підхід до формування і використання бухгалтерської інформації і звітності не гарантує економічної безпеки як автору, так і користувачу цієї інформації.

Керівництву і бухгалтерській службі підприємства необхідно вирішити проблеми створення і управління бухгалтерською інформаційною системою (далі - БІС) виходячи з одноразового виконання наступних вимог:

1) ведення обліку відповідно до Положень бухгалтерського обліку (далі - ПСБО). Ця вимога орієнтована на складання бухгалтерської звітності, що представляється зовнішнім користувачам. ПСБО встановлені правила, коли за допомогою засобів бухгалтерського обліку з великою мірою вірогідності забезпечуються умови економічної безпеки, як для самого підприємства, так і для користувачів його звітності;

2) забезпечення внутрішніх користувачів

необхідною бухгалтерською інформацією. Ця вимога орієнтована на складання внутрішніх бухгалтерських звітів (управлінського обліку) на користь менеджменту підприємства;

3) забезпечення економічної безпеки підприємства. Дана вимога спрямована на забезпечення за допомогою засобів бухгалтерського обліку умов безпечного функціонування підприємства.

При виконанні третьої вимоги виділяють два основні напрями:

- ухвалення рішень по створенню на підприємстві БІС, яка забезпечує формування бухгалтерської інформації, що гарантує безпечні умови функціонування підприємства;

- формування і представлення зацікавленим зовнішнім користувачам у рамках бухгалтерської звітності додаткової фінансової і іншої інформації, що дозволяє приймати інвестиційні і інші рішення, сприятливі для підприємства.

Інформація, включає первинні облікові дані і інформацію не облікового характеру. Первинні облікові дані формуються на підставі первинних бухгалтерських документів. Інформація не облікового характеру потрібна для реалізації прогностичної функції бухгалтерського обліку.

На процес формування бухгалтерської звітності, нині суттєво впливають наступні чинники зовнішнього середовища: законодавчо-нормативні документи; вимоги етики бухгалтерської професії; бухгалтерська звітність інших підприємств; обов'язковий аудит; інша інформація.

До іншої відноситься будь-яка доступна підприємству інформація про майбутні зміни законодавства, про конкурентів і їх дії по відношенню до підприємства, про контрагентів і так далі, джерелами цієї інформації можуть бути статті у пресі, матеріали журналістських розслідувань, інформація в Інтернеті, телевізійні і радіо передачі, чутки і так далі. Саме вона використовується для усвідомлення економічних та інших ризиків для діяльності підприємства.

Праця бухгалтера носить в деякому розумінні носить творчий характер. Це пояснюється, по-перше, необхідністю вибору способів ведення обліку і змісту що представляється користувачам звітності, по-друге, необхідністю задоволення збільшених інформаційних потреб зовнішніх зацікавлених користувачів в отриманні інформації для прогнозування. Визначення змісту звітності, що являється однаково корисною для усіх зовнішніх користувачів, представляє складне аналітичне завдання для бухгалтера. По-третє, необхідністю задоволення збільшених інформаційних потреб внутрішніх користувачів.

Сучасна організація бухгалтерського обліку на підприємстві припускає, що в процесі виконання роботи бухгалтер повинен широко застосовувати професійне судження, на яке істотний впливають

компетенції бухгалтера щодо відслідковування факторів ризику підприємницької діяльності.

УДК 658.012.08:338.47

ПРОАКТИВНИЙ МЕТОД УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАСПОРТУ

*Зайцева І.Ю., д.е.н., професор,
Ковтун Т.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

В управлінні підприємством виділяють реактивний та проактивний методи. Більшість підприємств у своїй управлінській практиці спираються на функціонально орієнтовані методологічні підходи, що використовуються в процесі формування механізму реактивного управління змінами. Реактивні підприємства проявляють свою активність як негайну реакцію на ті або інші явища зовнішнього і внутрішнього характеру, але не прогнозують зміни і не здатні впливати на них. Реактивне управління характеризується браком часу для прийняття рішень, відсутністю принципу синергетизму, не дотриманням принципу партисипативності та гнучкості.

Нестабільність економічного, політичного та соціального середовищ формують значну кількість небезпек та викликів для підприємств залізничного транспорту, особливо в умовах реформування, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі. В даному випадку постає необхідним застосування проактивного підходу при забезпеченні і управлінні економічною безпекою на залізничному транспорті.

Проактивний метод спрямований на майбутнє, враховує принципи синергетизму та партисипативності, спрямовується на прогнозування ймовірних напрямків змін (шляхом спостережень, вимірювань, аналізу) і вплив на них і на підприємство, дає можливість детальніше розглянути і вивчити процеси, що впливають на діяльність підприємства, краще оцінити, проаналізувати та передбачити можливі ризики та загрози, характеризується наявністю часу для прийняття рішень, можливістю визначити необхідні ресурси та їх кількість для вирішення завдань.

На наш погляд, проактивне управління діяльністю підприємства залізничного транспорту – це процес, заснований на попереджуючих управлінських діях, що враховують виникнення негативних результатів його діяльності. Проактивне підприємство здатне вивчати себе, навколишнє середовище і змінюватися, використовуючи ці знання, щоб забезпечити попереджуючий розвиток

по відношенню до динаміки потреб споживачів і викликів конкурентів у середині галузі та за її межами на основі балансу інтересів зацікавлених сторін.

Таким чином, враховуючи суттєві переваги проактивного підходу, визначаємо економічну безпеку підприємства залізничного транспорту як комплексне поняття, що характеризує захищеність підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз шляхом проактивного управління ним, використовуючи наявний потенціал та можливості для досягнення стратегічних інтересів та головної мети його функціонування та розвитку.

Застосування проактивного підходу в управлінні економічною безпекою підприємства залізничного транспорту дасть можливість передбачити ризики та загрози внутрішнього та зовнішнього середовища, підготуватися до попередження проблем, виділити пріоритетні і найбільш важливі задачі і врахувати необхідні для цього ресурси, змінити план після початку роботи, додати нові задачі, отримати додатковий час для аналізу поточних дій для покращення якості їх виконання, а також для планування розв'язання проблем.

Застосування проактивного методу є необхідним і в управлінні фінансовою безпекою та її рівнем, що дасть можливість покращити інвестиційну привабливість та конкурентоспроможність підприємств залізничної галузі.

УДК 658.562

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ДІЯЛЬНОСТІ ДЛЯ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Іванілов О.С., д.е.н., професор,
Гришко О.А., аспірант (ХНУБА)*

Створення передумов для підвищення якості транспортного забезпечення та конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту обумовлюють необхідність дослідження проблеми оцінки ефективності управління якістю діяльності промислових підприємств залізничного транспорту (ППЗТ), які є невід'ємною ланкою єдиного виробничо-технологічного циклу залізничної галузі і підтримують на належному рівні стан її інфраструктури та рухомого складу.

В теперішній час в науковій літературі пропонується значна кількість різних методик оцінки управління якістю [1]; [2]; [3]; [4]; [5]; [6]. Однак, вибір показників, критеріїв ефективності та індикаторів оцінки залишається дискусійним і невирішеним.

Мета даного дослідження - розробити систему показників для оцінки ефективності управління якістю діяльності для ППЗТ.

Існують різні методичні підходи до визначення показників оцінювання ефективності систем управління якістю (СУЯ). Так, науковці у своїх працях, присвячених окресленій тематиці, виділяють такі показники, як обсяг випуску високоякісної продукції, де річний приріст випуску є узагальненим виразом синергічного ефекту системи [6, с.6]; досягнення результату, відповідність вимогам, задоволеність споживачів [1, с.8-9]; підвищення якості товарів і послуг, підвищення задоволеності споживачів якістю, скорочення витрат на стадіях виробництва товарів і послуг [3, с.11]; якість управлінських рішень на основі визначення динаміки керованих (потенційних) витрат стосовно керуючих витрат [4]; ефективності інтегрованої системи «система менеджменту якості – система контролінгу» [2, с.16-18]; показники збалансованої системи (BSC) [5].

На думку авторів, найбільш результативною для оцінки ефективності управління якістю діяльності для ППЗТ є інтеграція СУЯ і BSC з відповідними стандартами ISO і IRIS на основі наступних показників: *технічна якість продукції ППЗТ* (рівень виробничого браку, рівень відповідності стандартам якості, рівень задоволеності споживачів); *технологічна якість виробництва* (рівень виробничих простоїв, рівень відповідності технологічним стандартам, спеціалізація технологічного процесу); *якість праці* (освітньо-кваліфікаційна структура персоналу, продуктивність, кількість браку, виробіток, рівень задоволеності найманих працівників); *якість адміністративно-управлінської діяльності* (якість управлінських рішень, якість організаційної структури управління, оптимальність рівнів ієрархії управління, кваліфікаційний рівень управлінського персоналу, швидкість документообігу); *якість фінансово-господарської діяльності* (прибуток, оборотність коштів, тривалість операційного і фінансового циклів, рентабельність вкладених коштів); *якість маркетингової діяльності* (обсяг реалізації продукції, приріст кількості нових споживачів, рівень задоволеності зацікавлених сторін, імідж і репутація підприємства); *якість суспільно орієнтованої діяльності* (обсяг шкідливих відходів або інших забруднюючих речовин, витрати на реалізацію програм корпоративної соціальної відповідальності).

Отже, оцінювання ефективності управління якістю діяльності ППЗТ має враховувати не лише економічні, але і соціальні аспекти та відносини, а також гармонійні стосунки власників і найманих працівників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Балеєвских А.С. Разработка и мониторинг системы менеджмента качества на молокоперерабатывающих предприятиях: автореф. дис. канд. эк. наук : спец. : 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (стандартизация и управление качеством продукции) / А.С.Балеєвских. – Санкт-Петербург. – 2010. – 23с.
- 2 Глухова Н.Н. Развитие системы контроллинга на промышленном предприятии : автореф. дис. канд. эк. наук : спец. : 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: промышленность) / Н.Н.Глухова. – Саратов, 2010. – 24 с.
- 3 Князюк Р.Ю. Оценка экономической эффективности затрат на разработку и внедрение системы менеджмента качества организации: автореф. дис. канд. эк. наук : спец. : 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (стандартизация и управление качеством продукции) / Р. Ю. Князюк. – Иркутск . – 2011. – 24 с.
- 4 Мамедов Э.Э. Организационно - экономические основы управления затратами в системе менеджмента качества строительной организации : спец. : 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством / Э.Э. Мамедов – Санкт-Петербург. – 2010. – 20 с.
- 5 Песин А. Разработка системы менеджмента качества металлургического предприятия на основе сбалансированной системы показателей с учетом ограничивающих факторов/ А. Песин, В. Салганик, Г. Леднева // International Cross-Industry Journal. 2009. – №3. – С. 89-91.
- 6 Швец В.Е. К вопросу определения результативности и эффективности СМК / В.Е. Швец // Методы менеджмента качества. — 2004. — № 6. — С. 4-8.

УДК 330.34:338.242.4

ІННОВАЦІЙНИЙ ТИП СОЦІАЛЬНО-ДОМІНАНТНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ: «ЗНАННЯ – МОЖЛИВІСТЬ – МОТИВАЦІЯ – ДІЯ – РЕЗУЛЬТАТ»

*Іванілов О.С., д.е.н., професор,
Пакуліна А.А., к.е.н., доцент (ХНУБА)*

Дослідження ключових моментів, які торкаються суті, особливостей і мети інноваційного типу соціально-економічного розвитку дозволила нам запропонувати наступну формулу інноваційного типу соціально-домінантного розвитку територій

України: «знання – можливість – мотивація – дія – результат» – і, як наслідок, виявити наступні основні принципи інноваційного типу соціально-домінантного розвитку України:

- баланс інтересів і соціальної відповідальності є найважливішою мотивацією та встановлює правила функціонування і взаємодії національних агентів через формування відповідних інститутів;
- стратегічне цілепокладання визначається необхідністю бачення довгострокової перспективи розвитку України на основі активізації та розвитку наявного потенціалу з опорою на розробку стратегії соціально-домінантного розвитку територій;
- забезпеченість ресурсами припускає наявність необхідного потенціалу для реалізації інноваційного типу соціально-домінантного розвитку;
- інтеграція ділової та соціальної активності різних усередині – і міжрегіональних агентів, що сприяють росту загальної інноваційності, і конкурентоспроможності системи соціально-домінантного розвитку територій;
- результативність припускає отримання економічного, соціального, екологічного, науково-технічного та інших результатів від впровадження інновацій, а також безпосереднє формування системи оцінювання здійснюваних заходів.

Регулювання розвитку соціальної сфери може бути представлено як системна, конкретна, практична робота зі свідомої організації усієї соціально-економічної діяльності, здійснюваної установами соціальної сфери, структурами управління соціальною сферою на всіх стадіях соціально-економічного розвитку як на національному, так і регіональному рівнях. Регулююча і спрямована роль держави в розвитку сектора соціальних послуг продовжує зберігатися. Розроблення науково обгрунтованої стратегії державного регулювання його розвитку сприяє ефективності прийнятих рішень. Ефект синергії виникає тільки в результаті реальної консолідації можливостей, взаємодоповнення різних ресурсів суб'єктів державного регулювання сектора соціальних послуг.

Однією з умов формування сучасного ринку соціальних послуг є наявність відповідної ринкової інфраструктури, яка включає інформацію про стан ринку, про послуги, можливість безперешкодної трансформації ринків праці та капіталу, створення системи фінансово-кредитних установ, розвиток логістичної складової, а також бірж послуг. Проекти із модернізації сфери соціальних послуг доцільно розробляти та реалізовувати за допомогою створення керованого ринку соціальних послуг на основі стандартів якості та з урахуванням необхідності рішення завдань, пов'язаних з розробленням та впровадженням у практику методології ефективного картування місцевих потреб, соціальних послуг, що надаються, а також можливостей і продуктивності постачальників

соціальних послуг; розробленням методів державного замовлення на надання соціальних послуг на підставі інформації, отриманої в процесі картування; введенням у дію механізму укладання контрактів на надання соціальних послуг з організаціями недержавного сектора; розробленням та впровадженням у практику стандартів якості соціальних послуг, що надаються соціально незахищеним групам населення; здійсненням державного соціального замовлення за допомогою конкурсних механізмів як для державних установ і організацій, так і для некомерційного сектора; введенням у дію загальної схеми регулювання та перевірок, завдяки якій забезпечуватиметься відповідність стандартам якості.

Особливості інновацій у соціальній сфері визначають необхідність системного підходу до здійснення інновацій у соціальній сфері та вирішення головної проблеми реалізації інноваційних стосунків у соціальній сфері – протиріччя між зростаючою потребою в інноваціях та існуючими організаційно-економічними стосунками (економічні стосунки, засновані на комерціалізації, з одного боку, прискорили процес реалізації економічно вигідних інновацій, а з іншого – ускладнили перехід у виробничу стадію принципово нових наукових досягнень, економічний ефект яких на даний момент не такий очевидний).

Потрібний комплекс заходів, що дозволяють здійснювати надання електронних послуг населенню в соціальній сфері на основі формування єдиного інформаційного середовища та спрощення доступу до інформації, орієнтованої на потреби населення за умови вирішення таких завдань: підвищення ефективності державного управління в соціальній сфері за рахунок оптимізації та автоматизації процесів надання послуг населенню у відповідних відомствах; забезпечення ефективного автоматизованого інформаційного обміну між відповідними органами державного управління; надання населенню зручного та рівного доступу до отримання соціальних послуг.

УДК 625.2/ 5(615)

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ

*Ковалевич Л. С. начальник фінансово-економічної
служби (Донецька залізниця)*

Структурна реформа підприємств залізничного транспорту потребує в найкоротші строки вирішення завдань по оновленню технічних засобів та підвищення ефективності роботи галузі

на основі інформатизації, впровадження нових технологій, використання нових засобів зв'язку. В таких умовах особливого значення набувають питання розробки та впровадження на підприємствах транспорту ресурсозберігаючих технологій, що дозволить вивільнити частину засобів на першочергову модернізацію транспортної техніки. Тому актуальним є розробка пропозицій яки забезпечать вирішення цієї проблеми

Описання нової транспортної системи залізничного транспорту - це робота з прямого інжинірингу, що починається з формулювання цілей і образу майбутньої, створюється загальне описання процесу, що включає замовників, постачальників, а також самий процес. Далі проводиться імітаційне моделювання різних процесів. Нарешті, обрана альтернатива реалізується.

Методики, засновані на моделюванні інформаційних систем, виходять із наступної парадигми. При описанні інформаційної системи передбачається, що вона містить, два типи сутностей: деякий аналог програми (операційні сутності, що виконують деяку обробку) і дані (пасивні сутності, що беруть інформацію, доступну для пошуку, читання і заміни). Іншими словами, інформаційна система описується як деяка абстракція комп'ютера. При моделюванні (розробці) складні інформаційні системи розбиваються на складові частини, кожна з яких розглядається окремо від інших. Такий прийом називається декомпозицією. Класичний підхід до розробки складних систем являє собою структурне проектування, при якому здійснюється алгоритмічна декомпозиція системи по методу «зверху - вниз».

Життєвий цикл розробки складної системи складається з етапів аналізу, програмування, тестування і супроводу, що виконуються послідовно. Такий метод, названий каскадним, має наступні особливості: лінійність виконання етапів життєвого циклу розробки; чіткий поділ даних і процесів їхньої обробки; використання процедурних мов програмування. Недолік - послідовне виконання етапів, що приводить до великих втрат часу, не дозволяє швидко розробляти прототипи програмної системи. Каскадний принцип не погодиться з ітеративним характером розробки програмної системи, оскільки на останніх етапах може з'ясуватися необхідність внесення змін у рішення, прийняті на попередніх етапах.

Для усунення цього недоліку запропоновано спіральний підхід. Він полягає в тому, що розробка проекту ведеться якби по спіралі, причому на кожному її витку виконуються послідовно перераховані вище етапи, на яких уточнюється проект. Цей підхід доповнює каскадний метод елементами інтерактивності. Але і для нього характерний ряд істотних недоліків: трудомісткість внесення змін; великий об'єм

документації по проекту, що утруднює програмування; серйозні обмеження можливості і складання системи з готових компонентів; складність переносу на інші платформи.

У розроблювача предметної області в якості об'єктів можуть розглядатися конкретні цілі, а також абстрактні або реальні сутності. Кожен об'єкт є представником деякого класу однотипних об'єктів. Клас визначає загальні властивості для всіх його об'єктів. До таких властивостей відносяться:

- склад і структура даних, що описують атрибути класу і відповідних об'єктів;
- сукупність методів - процедур, що визначають взаємодію об'єктів цього класу з зовнішнім середовищем.

Інкапсуляція - приховування інформації. При об'єктно-орієнтованому програмуванні передбачена можливість заборонити будь-який доступ до атрибутів об'єктів, крім як через його методи. Внутрішня структура об'єкта в цьому випадку схована від користувача, тобто об'єкти можна вважати самостійними сутностями, відділеними від зовнішнього світу. Для того щоб об'єкт зробив деяку дію, йому ззовні необхідно послати повідомлення, що ініціює виконання потрібного методу. Інкапсуляція дозволяє змінювати реалізацію будь-якого класу об'єктів без побоювання, що це викличе небажані побічні ефекти в програмній системі. Тим самим спрощується процес виправлення помилок і модифікації програм.

Спадкування - можливість створювати з класів нові класи за принципом «від загального до приватного». Спадкування дозволяє новим класам при збереженні властивостей класів-батьків додавати свої риси, що відбивають їхню індивідуальність. Спадкування дозволяє створювати ієрархії класів і є ефективним засобом внесення змін і доповнень у програмні системи.

Поліморфізм - здатність об'єктів вибирати метод на основі типів даних, застосовуваних у повідомленні. Кожен об'єкт може реагувати по-своєму на те саме повідомлення. Поліморфізм дозволяє спростити вихідні тексти програм, забезпечує їх розвиток за рахунок введення нових методів обробки.

Об'єктно-орієнтована декомпозиція полягає в представленні системи у виді сукупності класів і об'єктів предметної області. При цьому ієрархічний характер складної системи відбивається у виді ієрархії класів, а її функціонування розглядається як взаємодія об'єктів.

Життєвий цикл об'єктно-орієнтованої розробки програмних систем містить декілька етапів, але на відміну від структурного підходу в ньому немає суворої послідовності їхнього виконання. Процес носить принципово ітеративний характер, що цілком відповідає потребам розроблювачів. Після обстеження починається

об'єктно-орієнтоване проектування, у ході якого деталізується представлення класів і об'єктів, отриманих на етапі аналізу. Визначаються структури даних, методи, відношення між класами, розробляються сценарії взаємодії об'єктів. При проектуванні системи можуть вводитися нові класи й об'єкти, якщо це буде потрібно для рішення поставлених проблем. У результаті проектування повинна бути створена детальна модель системи, складена специфікація об'єктів, класів і відношень, достатня для її програмування.

Об'єктно-орієнтований підхід забезпечує швидке створення прототипів проєктованої системи, поступовий розвиток яких приводить до кінцевого результату. На цьому етапі також можливо введення нових класів, зміна структур даних, додавання нових методів. При даному підході модифікація не вимагає повного перегляду проекту, торкаючись лише необхідних для цього класів й об'єктів.

Головна особливість життєвого циклу при об'єктно-орієнтованому підході полягає в тому, що немає суворої послідовності виконання окремих етапів. При розробці може з'ясуватися необхідність додаткового обстеження; програмування і наступне тестування можуть зажадати повернення до проектування. Такий метод відбиває ітеративний характер розробки додатка.

Об'єктно-орієнтовані технології не дають негайної віддачі. Ефект від їхнього застосування починає позначатися після розробки двох-трьох проєктів і нагромадження повторно використовуваних компонентів, що відбивають типові проєктні рішення в даній області. Директива звичайно ініціює зусилля по реінжинірингу яка складена в термінах високого рівня, її загальний тон повинен виражати чекання від реалізації проєкту. Щоб стимулювати істотні зміни в транспортному промисловому виробництві, приділяється увага серйозним проблемам і показуються, які радикальні зміни очікуються в майбутньому.

УДК 656.821:656.

ДОСЛІДЖЕННЯ ШЛЯХІВ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ МЕХАНІЗМІВ ПІДПРИЄМСТВА

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

У період трансформації економічної системи суттєво зростає значення інвестиційної діяльності в країні. Від інтенсивності й результативності інвестиційних процесів залежить успіх перетворень, насамперед у сферах економічного, політичного та соціального життя. Ось чому сьогодні необхідно приділяти увагу

питанням, пов'язаним з інвестуванням, способам і методам його активізації, вивченню умов створення сприятливого інвестиційного клімату, залученню інвестицій та їх ефективному використанню на усіх рівнях: держави, галузі, регіону, підприємства.

Наявність інвестиційного забезпечення діяльності підприємства створює потенційну можливість щодо його інноваційного розвитку, тобто виступає необхідною, але не достатньою умовою. Це пояснюється тим, що залишається проблема раціонального використання ресурсів, яких завжди недостатньо, особливо при значному інвестиційному попиті, який існує в умовах кризового стану базових галузей економіки України.

Проблема управління інвестиційним забезпеченням підприємства ускладнюється тим, що необхідно одночасно проводити пошук нових джерел інвестування, розробляти нові схеми та механізми інвестування і забезпечувати інноваційний розвиток базових галузей навіть за умов дефіциту фінансових ресурсів.

Враховуючи актуальність питання щодо збільшення інвестиційної привабливості підприємства, підвищення його конкурентоспроможності, автор пропонує удосконалення управління інвестиційною діяльністю підприємства за рахунок формування механізму інвестиційного забезпечення підприємства, який є сукупністю складових, кожна з яких забезпечує здійснення політики інвестиційного забезпечення підприємства: пошуку та залучення джерел інвестування; виявлення інвестиційного потенціалу, що базується на інвестиційній політиці підприємства спрямованої на виконання проектів; виявлення та покращення середовища реалізації інвестиційної політики; забезпечення єдності вкладення інвестицій в кожну зі стадій реалізації проекту; проведення поточного контролю; оперативне планування інвестиційних ресурсів.

Функціонування механізму інвестиційного забезпечення повинно здійснюватися шляхом поєднання окремих компонентів фінансового та інвестиційного механізмів підприємства, що, у свою чергу, є невіддільними елементами єдиного економічного механізму. Така єдність повинна дозволити не тільки розглядати окремі господарські процеси на підприємстві у їх взаємозв'язку, але й виділяти саме ті, що беруть безпосередню участь у формуванні інвестиційних ресурсів та активізації інвестиційної діяльності.

Запропонований автором механізм інвестиційного забезпечення дозволить підприємству існувати в конкурентному середовищі і буде надійним важелем для встановлення стійких та стабільних позицій як на вітчизняних, так і на зарубіжних ринках. У свою

чергу це обумовить можливість без суттєвих перешкод зайняти лідируючі позиції на світовому ринку, покращуючи свою репутацію, та конкурувати з іншими високоякісними товарами.

В результаті формування інвестиційної привабливості підприємства будуть вирішені наступні задачі: залучення національних і зарубіжних інвесторів на підприємство; розвиток технологічної і виробничої бази підприємства; стабілізації виробничої, наукової і комерційної діяльності підприємства; підвищення якості і привабливості продукції; підвищення конкурентоспроможності підприємства.

УДК 625.01: 19.1

НАПРЯМИ ПІДВИШЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Котик В.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Транспортний комплекс - кровенева система багатогалузевого господарського організму країни не тільки знаходиться в залежності від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, але і результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей, ефективність їхнього виробництва.

Забезпеченість транспортними комунікаціями, наявність відповідних резервів пропускної здатності значною мірою сприяє поліпшенню використання наявних виробничих потужностей, прискорення розвитку концентрації, спеціалізації і кооперування виробництва, освоєнню найбільш дешевих, але вилучених від місць споживання родовищ, створюють необхідні передумови для зниження поточних і одноразових виробничих витрат у промисловості і сільському господарстві.

Тому було зроблено комплексний аналіз функціонування залізничного транспорту, виявлені та класифіковані проблеми залізничного транспорту, які потребують вирішення. Виконаний аналіз дозволив встановити, що на залізницях України має місце високий ступінь зносу основних засобів галузі, що спричиняє підвищення витрат на їх поточне утримання, ремонт та обумовлює загрозу втрати технологічної стійкості. За останні роки знос основних виробничих фондів зріс з 38 до 78%, а активної частини – до 84,4%. Основними перешкодами подолання цієї проблеми є зниження більш ніж у 4 рази від ринкової вартості основних виробничих фондів (ОВФ). Це призводить до відповідного скорочення амортизаційних відрахувань. Порушений принцип простого

відтворення ОВФ та наявне необґрунтоване підвищення прибутків та нарахувань податків. Недостатня фінансова прозорість господарської діяльності і, як наслідок, незадовільна інвестиційна привабливість галузі обмежують можливості залучення іноземних та вітчизняних інвестицій у необхідних розмірах. Саме це пояснює збитковість пасажирських перевезень, яка за останні 10 років збільшилась у 3,5 рази. Негативним явищем є те, що витрати на пасажирські перевезення на 50-60% покриваються за рахунок вантажних перевезень. Це є наслідком необґрунтованих низьких пасажирських тарифів, а також пільг на проїзд, які встановлені для 25 категорій громадян. Через відсутність механізму компенсації цих збитків рівень їх відшкодування у 2012 році склав лише 2,8% від їх загального обсягу.

Аналіз засвідчив, що пасажирооборот на залізницях України щорічно незначно збільшується, а інвентарний парк пасажирських вагонів старіє на 350-400 вагонів. Нині цей парк досяг критичної межі 5414 одиниць. Таким чином, оновлення ОВФ не відповідає сучасним вимогам.

Підраховано, що для закупівлі додатково 2200 вагонів потрібно близько 18800 млн грн. Національна економіка країни не має можливості виділити таку суму коштів, а залізниці не можуть накопичити відповідну суму за рахунок амортизації та прибутку. Тому запропоновано для вирішення цієї проблеми з метою ліквідації збитковості пасажирських перевезень, підвищення ефективності їх функціонування запровадити комплекс заходів, одним з яких є термінове впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху.

Оскільки цей проект потребує багато коштів, то необхідно розробити пропозиції та зробити науково-економічне обґрунтування його впровадження.

Невирішення цих проблем в умовах існуючих економічних підходів обумовлює необхідність використання нових форм здійснення реформування залізничного транспорту. Зазначені проблеми обумовили необхідність розроблення пропозицій щодо підвищення ефективності роботи пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Рівень ефективності транспортного виробництва в умовах ринкової економіки визначається:

1. Стабільністю попиту на перевезення й інші послуги; ступенем задоволення цього попиту; рівнем цін на перевезення й інші послуги.

2. Рівнем розвитку продуктивних сил транспортної системи (тобто наявністю і якістю техніки, технології, систем керування, наявністю і кваліфікацією кадрів) у кожен даний момент часу, який оптимально співвідноситься з величиною попиту на перевезення.

3. Пристосованістю продуктивних сил транспортних підсистем і можливістю диверсифікованості виробництва, особливо при спаді перевезень.

4. Конкурентноздатністю транспортних підсистем

у боротьбі за залучення вантажів і пасажирів; підвищенням ефективності їхнього функціонування за рахунок науково обґрунтованого керування розмірами перевезень і витратами на перевезення.

5. Іншими внутрішньогалузевими факторами, особливо якістю формування і використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Особливо важливим фактором підвищення ефективності виробництва вважається інтенсифікація транспорту.

Сутність інтенсифікації транспорту полягає в оптимально напруженому (по потужності і часу) використанні транспортних ресурсів і раціональному використанні їх на всіх стадіях транспортування для своєчасного і якісного задоволення потреб країни в перевезеннях.

У дослідженнях обґрунтовується актуальність інтенсифікації перевізного процесу й в умовах спаду перевезень. Правомірність такої позиції підтверджується досвідом залізниць України по водінню великовагових поїздів при спаді перевезень. Про це свідчить і досвід роботи залізниць США, де при нестабільному вантажообігу і вантажнапруженості в 5,4 рази нижче, ніж на залізницях України, застосовується вага потяга майже в 1,5 рази більш високий, ніж на залізницях України. Здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової задачі розроблення основних напрямків доцільності функціонування перевезень залізничного транспорту та механізму управління його діяльністю в умовах ринкової економіки.

УДК 625:18:316

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ПІДХІД ДО ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ

*Котик В.В., к.е.н., доцент,
Моцна І.В., к.е.н., асистент (УкрДУЗТ)*

Об'єктивні умови, що склалися в цей час в усіх галузях народного господарства, і в тому числі, на залізничному транспорті, мають явно негативний характер. Економічний розвиток галузі знаходиться у стані кризи, що веде до спаду виробництва.

Тому, актуальною задачею є проблема прийняття вирішень, які б сприяли на першому етапі призупиненню скорочення виробництва, на другому - його стабілізації на рівні галузі в умовах обмеженості і дефіциту виробничих ресурсів.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану та роботи залізничного транспорту, визначення його соціально-економічного розвитку, а також установа

напрямку і рівня соціально-економічного розвитку галузі на перспективу.

До нинішнього часу теоретичні та практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті є недостатньо вирішеними.

Питання щодо визначення тенденцій соціального розвитку при ефективному використанні наявних соціальних ресурсів, мають місце, залишаються відкритими, тому вважається актуальним.

Ефективне використання соціально-економічних ресурсів залізничного транспорту з урахуванням науково-технічного прогресу сприяє зниженню експлуатаційних витрат і собівартості перевезень. Тому потребує розробки наукове обґрунтованої концепції з позицій розгляду галузі як макроекономічної структури, оскільки економіка визначеного виду діяльності це є мікрорівень, що взаємно обумовлений виробничою діяльністю організаційних його структур.

Мікроекономічний підхід до галузі дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності організаційних структур мікрорівня.

Макроекономічний підхід до галузі дає можливість враховувати конкретні об'єктивні умови виробничої діяльності, що складається з виробничих, трудових та соціальних ресурсів.

Напрямок соціально-економічного розвитку галузі доцільно визначити за допомогою системної характеристики соціального розвитку транспортної системи, що є узагальнюючим показником економічної кон'юнктури галузі, що формується під впливом різноманітних чинників як зовнішніх, так і внутрішніх. Рівень соціально-економічного розвитку галузі доцільно визначити як сукупність багатьох рівнів соціально-економічних показників, що знаходяться у взаємно однозначній відповідності.

Визначення рівня соціально-економічного розвитку дозволило зробити наступні висновки:

формування ринкової економіки вимагає докорінних змін: форм власності, механізму розподілу прибутків, забезпечення основних соціальних гарантій, адресного соціального страхування, мотивації трудової діяльності, структурної перебудови економіки і формування ринкової інфраструктури.

Оскільки становлення ринкової економіки здійснюється на основі 2-х принципів: економічної волі ринкових суб'єктів та повної відповідальності за результати своєї роботи то цей процес невідривно пов'язаний із формуванням визначених ціннісних орієнтацій, несумісних з насильним встановленням «справедливих» виробничих відносин, насамперед у сфері розподілу, а також безумовного гарантування прав на працю і деяких інших соціальних гарантій.

Ствердження принципів соціальної справедливості здійснюється шляхом формування системи соціального захисту. Роль держави у цьому процесі полягає в установленому регульованому законодавчому порядку основних соціальних гарантій, нормативного регулювання механізмів їх забезпечення і надання соціальної підтримки. Її заходи спрямовані, в першу чергу, на вирішення задач по запобіганню масового безробіття, підвищенню ефективності використання трудових ресурсів, забезпеченню соціальної захищеності мало захищеного працездатного населення щодо його зайнятості. Тому найважливішими, конкретними заходами, які впливають із цього є: створення додаткових робочих місць, особливо в працевадлишкових районах і галузях; фахова підготовка і перекваліфікація робітників; забезпечення зайнятості громадян, що потребують соціального захисту; формування інфраструктури ринку.

Реалізацію програми дозволять виконати запропоновані методичні та теоретичні розробки вітчизняних теоретиків та практиків оскільки розглядаються теоретичні основи і проблеми ухвалення рішення про найкращий варіант соціально-економічного розвитку галузі.

Доцільним є розробка методики урахування і керування соціальними чинниками з метою активізації соціального потенціалу транспортної системи.

Ситуація в Україні нестандартна - внутрішніх засобів для виживання економіки недостатньо. Інвестиції не забезпечують заміни зношеного устаткування, а інвестори не поспішають провести вкладення через відсутність гарантій і наявність законодавчого хаосу. Функціонування транспорту України залежить від стабілізації приватного і державного виробника і споживача.

Виявлено негативні чинники, що знизили рівень виробництва транспортної галузі України: високий рівень зносу основних виробничих фондів; велика заборгованість платежів за транспортні послуги; низька конкурентоздатність на ринку міжнародних транспортних послуг; спад попиту на послуги вантажного транспорту; невирішеність проблем пільгового проїзду пасажирів міським транспортом; інвестиційна діяльність, яка в наслідок власних фінансових ресурсів на ці й інші цілі є неефективною.

За рахунок внутрішньої активізації соціальних чинників, досягається зниження збитків, але для життєздатності транспортної системи необхідні комплексні міри по переходу від збитковості до конкурентостійкості.

Ураховуючи, що транспорт є монополією, регулювання тарифної політики в цілому залежить від держави.

При наявності дефіциту бюджету

держава не в стані покривати збитки транспортного виробництва, тому необхідні докорінні зміни, спрямовані на вирішення цих проблем.

Реалізація запропонованої концепції дозволить залізничному транспорту стати беззбитковим і отримати галузь із можливістю регулювання тарифами. Реалізація наступних заходів веде до стабілізації транспортної системи.

УДК 33.658.:336

СТРАТЕГІЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Котик В.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Необхідність теоретичного обґрунтування та методичного забезпечення достовірного оцінювання, а на його основі – регулювання і досягнення необхідного рівня інвестиційної привабливості залізничного транспорту зумовили актуальність і вибір теми, визначили мету та завдання дослідження. Метою дослідження є розробка теоретичних положень та методичних рекомендацій щодо оцінювання та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту. Здатність суб'єкта господарювання в повному обсязі залучити необхідні для розвитку інвестиції є визначальною складовою його успіху в умовах динамічного середовища. Для вітчизняних господарюючих суб'єктів вирішення проблеми інвестиційної привабливості ускладнюється наслідками невдалих реструктуризаційних процесів, які зараз відбуваються на залізничному транспорті України, недостатньо сприятливим сучасним інвестиційним кліматом в країні, диспропорціями в підготовленості до ефективного використання капіталовкладень.

Основним засобом поживлення інвестиційної діяльності в країні й активізації конкурентної боротьби за капітальні ресурси є забезпечення необхідного рівня інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, а умовою оптимального використання отриманих інвестицій є тісна інтеграція таких суб'єктів з метою створення єдиних цілісних організацій у вигляді структур на підприємствах залізничного транспорту. Вагомий науковий внесок у висвітлення теоретичних та прикладних аспектів формування інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання, розроблення методології ефективної реалізації на них інвестиційних проектів (програм), формування інвестиційного портфеля з привабливих цінних паперів підприємств зробили вітчизняні та зарубіжні науковці. Незважаючи на значні досягнення в

теорії й практиці управління інвестиційною привабливістю суб'єктів господарювання, є низка проблем, які залишаються предметом дискусій і обговорень вчених-економістів. Зокрема, мова йде про застосування комплексного підходу до оцінювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту та забезпечення необхідного її рівня.

Такий підхід повинен враховувати не тільки результати діяльності залізничного транспорту за кожною їхньою функціональною сферою, але й вплив на результат оцінювання інвестиційної привабливості цих структур їх регіонального (територіального) розміщення та галузевої приналежності. Малодослідженими залишаються інші питання забезпечення та регулювання інвестиційної привабливості залізничного транспорту: проведення систематичного моніторингу такої привабливості, обґрунтування стратегій розвитку цих структур, розроблення методів управління ризиками інвестування. В роботі обґрунтовано, що під інвестиційною привабливістю залізничного транспорту слід розуміти відносну характеристику цієї структури, яка базується на порівнянні значень показників оцінювання її інвестиційної привабливості з базовими значеннями.

Привабливість залізничного транспорту для інвесторів не може бути досягнута лише завдяки факторам її внутрішнього стану, оскільки її територіальна приналежність, а саме сприятливість інвестиційного клімату держави, регіону тощо також впливають на рух і спрямування капіталу. Так, тенденція до покращання інвестиційного клімату в Україні, яка спостерігається у притоку прямих вітчизняних та іноземних інвестицій.

У результаті проведених досліджень обґрунтовано оптимальний набір складових оцінки інвестиційної привабливості залізничного транспорту, який враховує глобалізаційні тенденції в сучасній економіці та динамічність світових економічних процесів, та дозволяє не тільки комплексно охарактеризувати результати діяльності виробничо-господарської структури за кожною функціональною сферою та визначити перспективи реалізації на базі цієї структури певних інвестиційних проектів, але й врахувати вплив на інвестиційну привабливість структури її галузевої приналежності та територіального розміщення. Оптимізація складу груп показників для визначення інвестиційної привабливості залізничного транспорту залежить від вимог суб'єкта інвестування. Умовами реалізації оптимальної оцінки такої привабливості є взаємна вигідність умов капіталовкладень як для залізничного транспорту, так і для інвестора.

УДК 338.24:620.4:622(477)

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЦТВА

*Котик В.О., к.е.н., доцент,
Лакуста Г.С., аспірант (УкрДУЗТ)*

В умовах ринкових відносин суспільство перетерплює корінні перетворення. Відбувається становлення нової економічної системи, змінюються економічні відносини. Однією з характерних рис забезпечення розвитку економіки є її корінна зміна державного регулювання підприємствами. Це зумовлюється низькою ефективністю виробництва, значними структурними диспропорціями, підривом фінансово-економічних інститутів, неефективною системою управління, планування і регулювання народним господарством у цілому та залізничним транспортом. Це визначає необхідність вироблення наукових уявлень про майбутню модель державного управління, контролю і регулювання економічних процесів, які виникають в галузі. Актуальність теми дослідження обумовлена тим, що з наукових позицій доцільно оцінити об'єктивну необхідність трансформації відносин власності, яка зумовлює перш за все зміну ролі держави в економіці за рахунок роздержавлення.

Постановка задачі, таким чином, припускає: вивчення стану і роботи залізничного транспорту, визначення тенденцій розвитку і ступеня взаємодії з державою, а також розроблення напрямку і рівнів розвитку на перспективу. На сучасному етапі теоретичні і практичні основи вирішення поставленої проблеми на залізничному транспорті розроблені не в повній мірі. Питання про визначення тенденцій розвитку галузі у взаємодії зі зміною державного регулювання залишаються відкритими та вважається актуальним.

Світова практика свідчить про традиційний, з погляду ринкових пріоритетів, напрямок вивчення питань, пов'язаних зі зміною форми власності у зв'язку зі збитковістю їх діяльності приватизацією. Особливий внесок у розвиток цієї проблеми в науці здійснили багато вчених економістів та практиків однак окремі питання приватизації є недостатньо розглянуті тому було розглянуто фактори вибору моделі приватизації та методи приватизації. Розкрито правову базу і принципи державного регулювання і контролю на основі законів України. Встановлено сутність, поняття та принципи приватизації з точки зору загальної теорії на основі вивчення результатів напрацювань зарубіжних та вітчизняних вчених, на цій підставі, визначено переваги та недоліки різноманітних форм власності. Вивчено теоретичні, методологічні і

практичні питання реформування відносин власності. На основі цього визначено фактори та методи приватизації, основні напрямки реформування власності, зроблено виділення позитивних чинників приватизації та розроблено механізм пріоритетів роздержавлення. Проведене дослідження виконано у поєднанні з встановленням негативних сторін приватизації.

На підставі виконаного дослідження класифіковано об'єкти, які не підлягають приватизації, серед яких: майно органів державної влади і управління, золотий і валютний фонди, комплекси по виготовленню цінних паперів і грошових знаків, майно збройних сил, державні матеріальні резерви, національні, культурні і історичні цінності.

Встановлено, що реалізація мети приватизації обумовлена вирішенням конкретних програм приватизації та переслідує декілька задач, які дозволили класифікувати цілі приватизації відповідно форми роздержавлення. Доведено, що усі різноманітні форми роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – роду, типу і вигляду.

В процесі дослідження визначено моделі приватизації, до яких можна віднести дві основні: платну і безкоштовну. Кожна з них визначає умови приватизації. Науково обґрунтовано і класифіковано етапи проведення приватизації в Україні: з моменту утворення і становлення Фонду державного майна; проведення приватизації за винятком об'єктів малої приватизації переважно шляхом орендування; проведення масової приватизації за приватизаційні папери із залученням широких верст населення; завершення сертифікаційної та перехід до грошової приватизації.

Також розроблена програма цілей та заходів, які спрямовані на реалізацію етапів приватизації. В результаті дослідження визначено передумови щодо здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту.

Зроблено аналіз зарубіжного досвіду проведення приватизації в найбільших державних корпораціях. На підставі зробленого аналізу автором узагальнено та промодельована теорію приватизації Центральної та Східної Європи, країн з розвинутою економікою, та окремо обраних держав, таких як: Великобританія, Франція, Канада. Представляють інтерес моделі приватизації Великобританії, та країн з розвинутою економікою, що дає підстави для позичення окремих її елементів в Україні. Дослідженням встановлено, що здійснення приватизації передбачає такі основні етапи: перед приватизаційна підготовка об'єктів; підготовка об'єктів до продажу, продаж об'єктів відповідно до плану приватизації або плану розміщення акцій ВАТ, створених шляхом корпоратизації.

Таким чином, доведено, що усе різноманіття форм роздержавлення економіки України можна класифікувати за трьома підставами – родом, типом і видом. Теоретично обґрунтовано напрямки сучасного приватизаційного процесу та ефективну стратегію реструктуризації.

Визначено передумови здійснення приватизації окремих підприємств залізничного транспорту зі зміною власника шляхом перетворення державної власності в недержавну та роздержавлення другого роду, яке не пов'язане зі зміною типу власності. На підставі досвіду здійснення приватизації було сформульовано принципи, за якими вона здійснюється.

УДК 336.14 (477)

ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ СИСТЕМИ МАТЕРІАЛЬНОГО СТИМУЛЮВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВАХ

Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Провідною ланкою в системі складання бюджету є мотивація структурних підрозділів, філій, окремих співробітників та керівників за досягнуті результати роботи.

Щоб переконатися в тому, що система мотивації працює ефективно, необхідна чітка та прозора для всіх працівників система показників до заохочення.

Мотиваційна функція бюджетування реалізується за допомогою системи стимулювання в компанії, яка включає в себе:

- економічні стимули, тобто залежність розміру заробітної плати від результатів роботи компанії, філії чи структурного підрозділу;

- соціальні стимули – це можливість самовираження особистості, соціальний статус працівника;

- морально етичні стимули – це діловий імідж компанії, престиж роботи в ній.

Основні принципи побудови ефективної системи стимулювання, які інтегровані в бюджетний процес, є такими:

- орієнтація на результат. Обліковим та аналітичним забезпеченням формування і розподілу преміального фонду за підсумками бюджетного періоду є облік, контроль та аналіз діяльності по центрах відповідальності із затвердженим переліком бюджетних показників. При оцінці кінцевого результату враховується економія в експлуатаційних витратах та отримання наднормового прибутку;

- поєднання певної жорсткості з гнучкістю та динамічністю. Система матеріального

стимулювання повинна об'єднати чіткі правила для визначення грошової винагороди та оперативного реагування при зміні цілей компанії, її філій та структурних підрозділів;

- простота і ясність для співробітників. Кількість видів стимулювання та склад показників має бути невеликим, зміст процедур оцінки та правила обчислення – простими і чіткими для кожного працівника;

- адміністративна ефективність і простота. Система матеріального стимулювання повинна бути простою для адміністрування, тобто не вимагати значних матеріальних і людських ресурсів для забезпечення безперебійного функціонування;

- об'єктивність показників оцінки. Оцінки, на основі яких визначається розмір стимулювання, повинні бути об'єктивними;

- вибір показників і умов винагороди зумовлюється розподілом повноважень між компанією, її філіями та структурними підрозділами. Умовами преміювання є параметр господарської діяльності, який планується вищим органом, що повинен бути виконаний. Відхилення від виконання умов преміювання є безумовною підставою для позбавлення підрозділу преміальних, навіть при виконанні інших умов і показників преміювання. Показник преміювання являє собою параметр господарської діяльності, за яким вищий орган планує граничне (найменш сприятливе) значення;

- центри відповідальності та окремі працівники повинні отримувати заохочення тільки за ті показники, які від них залежать. Фактори, які не залежать від працівника, не повинні бути включені при розрахунку премії.

Система матеріального стимулювання повинна забезпечувати формування мотивів працівників щодо ініціативного та ефективного досягнення цілей компанії.

Основні цілі, які стоять перед системою матеріального стимулювання:

- залучення й утримання висококваліфікованих керівників і фахівців;

- створення найбільш сприятливих умов для кваліфікованих працівників;

- сприяння ефективної і продуктивної праці кожного працівника;

- дотримання вимог чинного законодавства.

УДК 658.152

НАПРЯМКИ ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Важливе місце в арсеналі економічних інструментів підприємства займає процес формування інвестиційної політики. Вона повинна спиратися переважно на довгострокову перспективу. Необхідно щоб розвиток підприємства проходило не тільки з екстраполяції цього положення і тенденцій становлення підприємства в майбутнє, а з управлінської інтуїції, а також аналізу потенційних можливостей підприємства і різних шляхів руху.

Поняття інвестиційної політики та її економічний зміст трактується вченими по-різному залежно від рівня суб'єкта інвестиційної діяльності, його стратегічних цілей та особливостей механізмів реалізації.

Зупинимось на наступному визначенні: інвестиційна політика промислового підприємства являє собою загальне керівництво з формування програми капіталовкладень, відбору проектів і прийняття фінансових рішень, які сприяють довготривалого зміцненню її конкурентних переваг і забезпечують успішне досягнення поставлених цілей.

Дане визначення є найбільш повним, оскільки відображає зміст інвестиційної політики з позиції комплексу заходів та тих заходів, що спрямованих на досягнення поставлених цілей організації.

Аналіз позицій різних вчених у визначенні поняття та економічного змісту інвестиційної політики дозволяє зробити висновок, що інвестиційна політика повинна відповідати цілям інвестора, включати в себе ефективні способи їх досягнення і відображати переваги в співвідношенні доходності та ризику.

При розробці інвестиційної політики підприємства необхідно врахувати наступне:

- необхідність відповідності законодавчим та нормативним актам України, що регулює інвестиційну діяльність;
- взаємодія інвестиційних проектів (при многонаправленості інвестиційної політики) та їх вплив на всі складові системи підприємства;
- забезпечення альтернативності вибору при прийнятті управлінських рішень;
- відбір проектів, що забезпечують при інших рівних умовах максимальну ефективність інвестицій;
- дооректровку інвестиційної політики в процесі реалізації в залежності від результатів

діяльності підприємства;

- мінімізацію інвестиційних ризиків;
- вибір надійних і більш дешевих джерел і методів фінансування інвестиційних проектів;
- забезпечення ліквідності інвестицій;
- можливі зміни інвестиційної політики, зумовлені впливом змін зовнішнього середовища; при зниженні рентабельності проекту доцільно вчасно прийняти рішення про виведення капіталу з неефективного проекту і його реінвестування.

Розробка інвестиційної політики промислового підприємства проводиться відповідно до результатів дослідження зовнішніх факторів інвестиційного середовища і кон'юнктури інвестиційного ринку, оцінки внутрішніх особливостей підприємства, що визначають його інвестиційну діяльність, а також на основі аналізу фінансової політики підприємства, що впливає на інвестиційну політику. Виходячи з цього, в процесі розробки інвестиційної політики промислового підприємства доцільно здійснити такі етапи, як:

- визначення довгострокових інвестиційних цілей розвитку промислового підприємства;
- розробка стратегічних напрямків інвестиційної діяльності підприємства;
- конкретизація інвестиційної політики відповідно до періодів її реалізації;
- розробка інвестиційної стратегії;
- формування інвестиційного портфеля;
- аналіз інвестиційної діяльності промислового підприємства.

Використання недостатньої кількості інвестиційних ресурсів на модернізацію виробництва не повинно здійснюватися без необхідного аналізу перспектив цього виробництва.

На підприємствах інвестиційні процеси для фінансових інвестицій, крім вибору інвестиційної політики, проходять ще такі етапи: аналіз ринку цінних паперів; формування портфеля цінних паперів; перегляд портфеля цінних паперів; оцінка ефективності портфеля цінних паперів.

УДК 657.92:624.04.69

ПІДГОТОВИЧІ ЕТАП БУДІВЕЛЬНОГО ПРОЦЕСУ В КОНТЕКСТІ ПРОЕКТНОГО ФІНАНСУВАННЯ

Машошина Т.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У найбільш загальному трактуванні під проектним фінансуванням розуміють форму

реалізації фінансово-кредитних відносин учасників з приводу організації та здійснення фінансування інвестиційного проекту з використанням різноманітних фінансових інструментів за умови, що джерелами погашення заборгованості виступають генеровані проектом грошові потоки, а забезпеченням боргу виступають активи учасників фінансування [3].

Значна кількість робіт вітчизняних та іноземних науковців репрезентована на дослідження загальних причин, що стримують розвиток проектного фінансування, або на дослідження тенденцій розвитку та його особливостей у порівнянні з іншими формами фінансування інвестиційних проектів.

Значно менше уваги приділяється вивченню проблематики досліджень особливостей проектного фінансування в частині конкретного задуму, що стосується проекту (інвестиційного, інноваційного, лізингового, концесійного тощо), а саме на підготовчому етапі будівельного процесу - проектуванні.

На стадії проектування розв'язуються питання, що пов'язані з економічною ефективністю інвестицій у будівництво об'єктів, визначаються види продукції майбутніх підприємств, а також трудомісткість і собівартість її виготовлення.

Першочерговим завданням інвестиційного проекту є гарантоване фінансування всього процесу будівництва, призупинення якого призводить до суттєвих перевитрат. Зупинка фінансування будівництва є загальнодержавною втратою, на кшталт «закопані гроші».

У сучасному проектуванні слід враховувати не тільки істотні результати наукових розробок, але і конструкторсько-технологічних. Оцінювати проект як якісний можливо за умови, якщо в ньому враховані можливості адаптації до технічних і технологічних новин без радикальної реконструкції щонайменше 6-8 років після початку експлуатації.

З 1-го січня 2014 року Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства введено в дію нові «Правила визначення вартості будівництва», а також «Правила визначення вартості проектно-вишукувальних робіт». З цією метою, взамін Державних будівельних норм на виконання вимог Закону України «Про будівельні норми» № 1704-VI від 05.11.2009 р. розроблено ДСТУ Б Д.1.1 - 1:2013 та ДСТУ Б Д.1.1 - 7:2013 відповідно[1,2].

Положення цього ДСТУ передбачають визначення кошторисної вартості проектно-вишукувальних робіт за наступними методами:

- застосування усереднених відсоткових показників вартості проектних робіт від вартості будівельних робіт;
- на підставі діючих в Україні

збірників цін на проектно-вишукувальні роботи з застосуванням відповідних коефіцієнтів та індексів (Форма № 2-П);

- на підставі розрахунку витрат труда та економічно обґрунтованих елементів витрат на певний вид проектних робіт, не врахованих у збірниках цін та чинних нормативних документах (Форма №3-П) [2].

Але незважаючи на прийняття нових ДСТУ, проектними організаціями використовуються нормативи з визначення вартості проектних робіт, затверджені ще в минулому столітті, які не відповідають реальним рекомендаціям з розрахунку вартості розробки проектно-кошторисної документації, наприклад як то застосування збірників цін на проектні роботи та використання усереднених показників індексів зміни цін на проектні роботи та вартості люд-год.

Невирішені завдання в цій області є певними перешкодами у вдосконаленні підготовчого етапу будівельного процесу і проектного фінансування у цілому.

Література:

1. ДСТУ Д.1.1-1:2013 Правила визначення вартості будівництва [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://dbn.at.ua/_ld/11/1113____.1.1-1-2013.pdf
2. ДСТУ Д.1.1.–7:2013. Правила визначення вартості проектно-вишукувальних робіт для будівництва, що здійснюється на території України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://dbn.at.ua/_ld/10/1087_DSTU_D_1.1-7.pdf
3. Пересада А.А., Майорова Т.В., Ляхов О.О. Проектне фінансування [Текст]: Посібник.- К.КНЕУ.-2005.-734с

УДК 330.322.5

УТОЧНЕННЯ ОЦІНКИ ДОХОДІВ ТА ВИТРАТ ПРИ ОПЕРАЦІЯХ ФІНАНСОВОГО ЛІЗИНГУ

Мінка В.Ф., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

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 ризику 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 невіршеним частинам проблеми відноситься також удосконалення методики розрахунків при лізингу.

Виявлено, що використання методичних рекомендацій Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 14 «Оренда» для розрахунку лізингових платежів веде до необгрунтованого підвищення витрат лізингоотримувача і таким чином не сприяють розвитку лізингу в Україні.

УДК 658:589:656.2

САМООРГАНІЗАЦІЯ ЯК ОСНОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мищенко С.П., к.е.н., доцент (ХНАДУ)

У мовах мінливого зовнішнього середовища, загострення кризових явищ сучасні підприємства виявилися нездатними адекватно реагувати та адаптуватися до змін як зовнішнього, так і внутрішнього середовища. Це загрожує економічній безпеці підприємства. Забезпечення належного рівня адаптованості, гнучкості підприємств залізничного транспорту до зовнішній впливі потребує використання нових підходів до управління як підприємством, так і економічної

безпеки.

Економічна безпека підприємства є результатом умілого, обгрунтованого управління сукупністю внутрішніх чинників, які визначають результати діяльності підприємства. Безпека проявляється в процесі протидії підприємства негативним зовнішнім і внутрішнім обставинам, його реакції на зовнішні та внутрішні збурення, що виводять його зі стану рівноваги.

Як можливі чинники, які негативно впливають на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту України можна розглядати наступні: недостатність та неефективність державної підтримки діяльності підприємств залізничного транспорту; неефективність законів; відсутність сприятливих умов для проведення науково-технічних досліджень; зростання розміру кредиторської заборгованості, зменшення обсягів перевезень, у тому числі транзитних; неефективність кадрової політики; корумпованість державних та галузевих структур; зростання конкуренції на внутрішньому ринку перевезень; невідповідність якості послуг європейським стандартам якості та технічно-експлуатаційної сумісності; низький рівень логістизації діяльності тощо.

Забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту потребує активізації внутрішнього потенціалу підприємства на основі впровадження механізмів самоорганізації, які шляхом управлінського впливу дозволять адаптувати підприємство до змін мінливого зовнішнього середовища.

Оскільки, основним елементом ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту та, відповідно, забезпечення економічної безпеки є персонал підприємств, формування механізму самоорганізації слід починати з мотиваційного механізму самоорганізації, який представляє собою комплексну систему управлінського впливу на окремих працівників, колективів в цілому, виробничі процеси з метою ініціювання та реалізації процесів самоорганізації. При цьому механізм мотивації спрямований як на активізацію внутрішніх мотивів (внутрішня мотивація), так і на створення зовнішніх умов (зовнішня мотивація) для самоорганізації.

Мотиваційний механізм управління самоорганізацією підприємств залізничного транспорту повинен включати регулювання процесів, як комунікаційної, так і структурної самоорганізації. При цьому комунікаційна самоорганізації буде проявлятися у створенні колективів, формуванні громадської думки, виділення лідерів, врегулюванні конфліктів, створенні соціально-психологічного клімату, неформальних взаємовідносинах та ін. При впровадженні зазначеної самоорганізації управлінський вплив буде спрямовано на мотивацію, мотиви, потреби, цілі, установки,

інтереси, ціннісні орієнтації працівників та колективів підприємств залізничного транспорту шляхом створення певних стимулів.

Структурна самоорганізація спрямована на когерентну взаємодію підприємств залізничного транспорту, структурних підрозділів підприємств і внутрішніх виробничих процесів шляхом створення стимулів і активізації мотивів саморозвитку підприємств.

УДК 330.341.1:656.2

ОЦІНКА КАДРОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ СЛУЖБИ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО ПОСТАЧАННЯ ЗАЛІЗНИЦІ

*Назаренко І.Л., к.е.н., доцент,
Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Погрібна Я.Д., магістр (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт України – одна з провідних галузей економіки, яка виконує близько 50% вантажообігу та 33% пасажирообігу.

В умовах реформування залізничного транспорту, яке в теперішній час здійснюється, згідно з законодавством [1, 2], особливо актуальною стає проблема розвитку та вдосконалення кадрового потенціалу галузі. Вже зараз на деяких підприємствах залізничного транспорту спостерігається висока плинність кадрів, брак кваліфікованих кадрів робітничих спеціальностей, не завжди можна знайти і висококваліфікованих талановитих менеджерів середньої і вищої ланок управління, знижується відповідальність і дисципліна праці, рівень культури і моральності, що впливає на якість роботи. Крім того, у підрозділах залізничної галузі чисельність працівників не відповідає обсягам перевезень, що викликає зниження продуктивності праці і свідчить про неефективне використання кадрового потенціалу.

Необхідність зберегти кадровий потенціал галузі та підвищити ефективність його використання є особливо актуальною в теперішній час, тому необхідним є дослідження кадрового потенціалу, зокрема, служби матеріально-технічного постачання залізниці.

За результатами огляду і аналізу існуючих основних методик оцінки кадрового потенціалу підприємства як найбільш придатна для оцінки кадрового потенціалу служби матеріально-технічного постачання обрано методику [3]. Вона базується на основі показників, які розраховуються за існуючою звітністю (форми УТО-1, 1-ПВ, 1-ПВ та інших), і не містить суб'єктивних оцінок, дозволяє при оптимізації персоналу визначити вплив зміни його чисельності на структурні, якісні та інші

характеристики кадрового потенціалу (вимірюються за допомогою запропонованого інтегрального показника).

Нами удосконалено цю методику шляхом визначення питомих вагів значущості (коефіцієнтів важливості) показників, на основі яких розраховується узагальнюючий показник структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу. Ці коефіцієнти визначено шляхом експертних оцінок і перетворення отриманих рангів у коефіцієнти значущості.

Виконано розрахунки цього узагальнюючого показника за матеріалами служби матеріально-технічного постачання Донецької залізниці у 2010 – 2014 рр.; він не є досить високим, а протягом аналізованого періоду ще зменшився з 0,7361 до 0,637 або на 13,5%. Це відбулося в основному внаслідок погіршення показника використання робочого часу (знизилося з 70% до 62,5%), зростання коефіцієнта плинності кадрів (з 4,4% до 6,4%), зниження коефіцієнту обороту по прийому (з 5,3% до 0,2%), що обумовлено впливом бойових дій на території проведення АТО; також вплинуло погіршення показника підвищення кваліфікації (з 17,4% до 8,3%) та показника навчання персоналу (з 4,6% до 3,8%), незважаючи на позитивний вплив покращення показників освіти, якості управлінського персоналу та віку персоналу.

В цілому можна сказати, що кадровий потенціал підприємства характеризується як кількісною характеристикою (середньоспівкова чисельність персоналу), так і якісною, а результатом його функціонування є виробництво споживчих вартостей, що можна оцінити за допомогою показника продуктивності праці.

Протягом аналізованого періоду кількісна характеристика кадрового потенціалу служби МТП – середньоспівкова чисельність персоналу – знизилася на 103 працівника, або на 20,2%, якісна характеристика – узагальнюючий показник структури, творчої активності, руху персоналу та використання робочого часу - знизилася на 13,5%, а результат функціонування кадрового потенціалу – продуктивність праці – скоротилася на більш ніж у 2 рази – на 62,2%. Це викликано в основному негативним впливом ведення бойових дій у 2014 році, що призвело до значного зниження товарообігу (більш ніж у три рази).

Тому актуальним і необхідним є розроблення заходів з підвищення ефективності використання кадрового потенціалу служби матеріально-технічного постачання.

Список літератури

1 Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Текст]: закон України: [офіц. текст: від 23.02.2012 N 4442-VI]. // Відомості Верховної Ради України. - 2012. - №49. – Ст. 553.

2 Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету міністрів України №200 від 25 червня 2014 р (із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 604 від 12.11.2014) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF/page>.

3 Назаренко І. Л. Оцінка та оптимізація кадрового потенціалу дирекції залізничного транспорту [Текст] / І. Л. Назаренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - Вип. 44. - С. 70-74.

УДК 656.078

ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ «БЕРЕЖЛИВЕ ВИРОБНИЦТВО» НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Науменко М.О., д.ек.напр., професор (НАНГУ),
Каличева Н.Є., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)*

Використання прогресивних та економічно вигідних технологій, суттєве зростання ефективності виробництва, приведення технічного потенціалу залізничного транспорту відповідно до потреб національної економіки при реалізації перевезень у внутрішньому на міжнародному сполученні є одними з найважливіших напрямів діяльності залізничного транспорту при змінах, що нині відбуваються у світовій економіці.

Зростання ефективності функціонування залізничного транспорту з точки зору покращення роботи всіх господарств повинне заключатися в таких методах та технологіях, котрі дозволять «Укрзалізницю» з найменшими втратами забезпечувати перевізний процес та бути конкурентоспроможним на ринку транспортних послуг.

Однією з систем організації та управління виробничим процесом, котра спрямована на задоволення потреб споживачів при виготовленні продукції або наданні послуг з найменшими витратами є «бережливе виробництво», основною метою якого виступає зменшення кількості дій, що призводять до виробничих витрат, але не створюють продукт або надають послугу. Дотримання постулатів принципу «бережливого виробництва» дозволяє досить чітко і впевнено вибудувати філософію ведення бізнесу підприємством, котра спрямована на всі аспекти його діяльності, включаючи стратегічний розвиток та управління маркетингом.

Суть «бережливого виробництва» заключається в реалізації таких принципів:

- визначення і розуміння цінності продукції чи надання послуг, котрі виконує підприємство;
- «усунення» від виробничого процесу всіх робіт, котрі не приносять користі, а лише споживають ресурси;

- побудова чіткої послідовності «корисних» дій у виробничому процесі, для уникнення хаотичності при виконанні робіт;

- побудова механізмів, котрі дозволяють споживачу самому «запустити» виробничий процес створення товару або надання послуги.

Підприємствам залізничного транспорту застосування принципів «бережливого виробництва» дозволить:

- визначити цінність надання послуг з перевезень з точки зору пасажирів або товаровідправника/отримувача;

- визначити всі стадії здійснення перевізного процесу для кожного потягу та усувати всі можливі недоробки до початку надання послуги;

- будувати всі процеси із обслуговування перевізного процесу так, що б була досягнута максимальна комфортність, швидкість та безпека перевезень;

- вдосконалити процес обслуговування клієнтів;

- вдосконалити процеси, пов'язані із обслуговуванням технічної складової перевізного процесу.

Отже, для зростання конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг необхідно проводити комплекс заходів направлених на оцінку та оптимізацію взаємодію всіх структурних підрозділів галузі і головним завданням виступає пошук ефективних варіантів прийняття та реалізації рішень, спрямованих на функціонування та розвиток підприємств у конкурентному середовищі.

УДК 338.47:656.2

РОЛЬ СИЛОВОЇ СКЛАДОВОЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Павліченко В.М., к.ю.н., ст. викладач
(ХІФ УДУФМТ)*

В Конституції України в статті 17 відмічається, що «захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями, справою всього українського народу».

Важливою умовою забезпечення економічної безпеки України є забезпечення економічної безпеки транспортної галузі, зокрема,

залізничного транспорту. Адаже залізничний транспорт - одна з важливих базових галузей економіки України, його діяльність як частини єдиної транспортної системи сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Територією України проходять три залізничних транспортні коридори - №№ 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км.

Виділяють сім складових економічної безпеки підприємства: фінансову, інтелектуальну та кадрову, технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну та силову. Під силову складову розуміється забезпечення фізичної безпеки працівників підприємства (захист життя і здоров'я), а також збереження майна підприємства від негативних впливів, що загрожують втратою або зниженням його вартості.

У 2014 – 2015 рр. посилюються впливи силового характеру (бойові дії, теракти, розкрадання майна тощо) на функціонування підприємств залізничного транспорту, особливо на території проведення АТО. Комунікації залізниць використовуються правопорушниками для незаконного транспортування зброї, наркотичних засобів, вибухівки, фальшивих грошей, контрабанди, легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом, та інших заборонених до обігу предметів. Вкрай поширеними є випадки неправдивих повідомлень про закладення вибухівки на рухомих або нерухомих об'єктах залізничного транспорту, які чиняться з різних мотивів. Досвід Російської Федерації, з якою наша держава має пряме транспортне сполучення, свідчить про непоодинокі випадки використання залізничного транспорту в якості засобу досягнення злочинних цілей окремих осіб або організації терористичної спрямованості. Окремлена ситуація ускладнюється також значною кількістю надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру, які мають місце на об'єктах залізничного транспорту.

Тому велике значення для забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту має забезпечення його силовій складовій, чому і присвячена дана публікація.

Як відмічають вчені, залізничний транспорт має деякі кримінологічно значимі особливості, які відбиваються на стані та структурі злочинності на ньому взагалі та обумовлюють його «привабливість» в якості об'єкта реальних чи потенційно можливих

терористичних зазіхань: значна протяжність залізничних шляхів (на сьогодні експлуатаційна протяжність головних колій складає 21640 км), велика кількість залізничних вокзалів (125), станцій (1447), переїздів (5422), зупиночних пунктів та платформ (2268), які самі по собі є потенційно вразливими в терористичному плані об'єктами, на яких у доволі обмеженому просторі постійно скупчується велика кількість пасажирів та персоналу.

Об'єкти залізничного транспорту є місцем концентрації великої кількості товарно-матеріальних цінностей - вантажів і багажу. При цьому відзначається достатня швидкість переміщення як вантажів, так і пасажирів у просторі, що вкрай ускладнює виявлення та пошук осіб, які скоїли як злочини загальнокримінальної спрямованості, так і причетні до терористичної діяльності.

Рухомий склад залізничного транспорту є, мабуть, найпридатнішим для перевезення предметів, вилучених з цивільного обігу (у т. ч. вибухівки), та переміщення самих терористів та їх прибічників на значні відстані, чому сприяє великий парк вагонів в Україні (станом на 01.01.2014 вантажних - 116 063 од., пасажирських - 7025 од.).

Слід також відзначити, що сам по собі рухомий склад залізничного транспорту, який включає також 2447 тепловозів та 1547 електровозів, є джерелом підвищеної небезпеки й у випадку підпалу, вибуху, аварії, зіткнення з певною перешкодою можуть призвести до загибелі великої кількості людей та значної матеріальної шкоди. Підвищена небезпека залізничного транспорту та, відповідно, неабиякий інтерес до нього з боку терористів полягає також в перевезенні значної кількості небезпечних вантажів, які за певних умов, навіть без стороннього втручання, можуть стати причиною вибухів, пожегів, хімічного чи іншого забруднення, пошкодження важливих об'єктів, завдання шкоди життю та здоров'ю людей та оточуючому середовищу (вибухонебезпечні та радіоактивні речовини, паливно-мастильні матеріали, кислоти та ін.).

До перелічених вище факторів слід додати наявність відносно великої кількості вагонів у складі потягу, які з'єднані між собою та практично не мають можливості виконувати скільки-небудь значні маневри самостійно; велику кількість штучних складних інфраструктурних споруд, убезпечити які вкрай важно через їх розташування на значній відстані від населених пунктів; велику кількість фактів незаконного втручання в діяльність об'єктів залізничної інфраструктури; подекуди - незадовільний стан залізничного полотна, зношеність рухомого складу, відсутність засобів технічного контролю та регулювання руху тощо.

Наприклад, як повідомляє сайт Укрзалізниця, у 2015 році вдвічі зросла кількість випадків втручання в діяльність Південної залізниці

з боку сторонніх осіб. Упродовж 4 місяців 2015 року зареєстровано 15 випадків несанкціонованого втручання в діяльність Південної магістралі (це вдвічі більше, ніж за аналогічний період 2014 року). Загалом унаслідок дій сторонніх осіб було затримано 24 поїзди на 41 годину, що створило загрозу безпеці руху та здоров'ю й життю пасажирів і залізничників.

На Львівській залізниці у першому кварталі 2015 року суттєво збільшилась кількість крадіжок елементів колії, кабелів, трансформаторів та технічних засобів. Лише за три місяці залізничники та правоохоронці зафіксували 85 випадків злочинного втручання у господарства магістралі. Кожен такий випадок – пряма загроза безпеці перевезень пасажирів та вантажів.

Воєнізована охорона залізниць вживає всіх заходів щодо недопущення крадіжок майна і вантажів. Наприклад, з 14 по 19 квітня 2015 року працівники воєнізованої охорони Придніпровської залізниці запобігли 11 спробам розкрадання вантажів та майна підприємства на суму близько 12,6 тис. гривень. За підозрою у скоєнні цих злочинів затримано вісьмох зловмисників.

Як позитивний факт треба відмітити, що 27 лютого 2015 року Українською федерацією професіоналів безпеки було організовано та проведено захід з практичного навчання співробітників підрозділів охорони із забезпечення безпеки на залізничному транспорті та співробітників спецпідрозділів правоохоронних органів.

Але аналіз ситуації показує, що діюча система забезпечення силової безпеки на залізничному транспорті є недостатньо ефективною і потребує удосконалення. Для цього необхідні відповідні наукові дослідження та розроблення практичних рекомендацій, що може стати напрямком подальших досліджень.

УДК 615.01:15

НОВІ ПІДХОДИ ДО КОНЦЕПЦІЇ АДАПТАЦІЇ ЩОДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Вибір України на користь ринкової економіки і перше десятиліття просування на цьому непростому шляху істотно змінили умови роботи транспорту, характер попиту на його послуги. Разом з тим у цей період, як це було не раз за 165 років роботи залізниць, підтвердилося фундаментальне значення для України залізничного транспорту, що, зберігши єдність технологічної бази й ефективну систему управління перевезеннями, став опорою держави в

подоланні економічних проблем перехідного періоду, збереженні соціальної стабільності в суспільстві і прискоренні переходу країни у фазу стійкого росту. Метою фахівців залізничного транспорту є не тільки збереження унікального залізничного транспорту для майбутніх поколінь, але і його випереджальний розвиток. Ефективне використання і розвиток транспортного потенціалу буде в значній мірі впливати на темпи економічного росту в державі.

Собівартість – важливий якісний показник, в котрому у концентрованому вигляді знаходять відображення результати господарської діяльності підприємств, їх досягнення, невикористані резерви і недоліки. Собівартість дає можливість міркувати про те, наскільки результативно ведеться на підприємстві боротьба за підвищення ефективності суспільного виробництва, за раціональне використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів, яка якість роботи і господарювання, як дотримується режим економії. Зниження собівартості – шлях до збільшення прибутку, підвищення рентабельності і ефективності суспільного виробництва. Собівартість – джерело росту нагромадження, примноження суспільного багатства і на цій основі підвищення народного добробуту.

Зараз залізниці переживають надзвичайно важливий момент – і не тільки в Європі, а й практично на всіх континентах. Ніколи ще не було таких високих вимог до надійності, ефективності систем залізничного транспорту і їх здатності засвоїти небачені досі обсяги перевезень.

Залізничний транспорт має подвійну перевагу. З одного боку, залізниці довели безперечну ефективність своєї системи (і можливості її оптимізації) з точки зору споживання енергії, продуктивності, вартості послуг і водночас дуже помірний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, залізниці – це єдиний вид транспорту, який має значний потенціал для дальшого розвитку шляхом удосконалення стандартів залізничних послуг та поєднання їх з низкою нових технологій.

У зв'язку з падінням пасажирських перевезень, фінансовими боргами доріг, гострою конкурентною боротьбою з іншими видами транспорту за рубежем приступили до реформування управління залізничним транспортом. Держави в Європі, в Азії, в Америці виявляють прагнення реорганізувати структуру управління транспортом, змінити його форми власності і взаємин з державою, використовувати нові технології обслуговування клієнтів, підвищити ефективність інвестицій.

У результаті була розроблена концепція адаптації європейських залізниць до умов ринкової економіки, що одержала назву «лібералізації залізничного транспорту». В основу концепції було покладено два принципи.

Перший принцип: розмежування функцій держави і залізниць.

Держава здійснює наступні функції: - фінансує розвиток транспортної інфраструктури; - списує заборгованість залізниць державі; - забезпечує рівний доступ незалежних компаній операторів до залізничної інфраструктури; - встановлює пільгові тарифи і компенсує залізницям можливі збитки; - сприяє організації самостійних залізничних компаній операторів і тим самим сприяє розвитку як внутрішньої, так і міжгалузевої конкуренції.

Залізниці організовують перевезення вантажів, пасажирів, пошти; містять інфраструктуру; здійснюють допоміжну діяльність.

Другий принцип: переклад залізничних підприємств на комерційний розрахунок. Це означає наступне: - відмовлення від адміністративних і перехід до економічних методів управління на основі тарифної волі і самофінансування; - використання маркетингових підходів у взаєминах із клієнтурою і підвищення на цій основі прибутковості і конкурентноздатності транспортного обслуговування Уряд країн Європейського Союзу, використовуючи зазначені принципи, почали в 90-х роках перетворення в галузі управління залізничним транспортом. Далі усіх у цьому напрямку просунулися Франція і Німеччина. Залізниці були звільнені від довгострокової заборгованості, проводилася поступова передача регіонам країни відповідальності за виконання місцевих пасажирських перевезень.

Реформування на залізничному транспорті Німеччини здійснюється в напрямку повної комерціалізації його діяльності і передбачає ряд заходів, метою яких є наступне: - орієнтація на задоволення потреб клієнтів; - розширення асортименту послуг і підвищення їхньої якості; - розробка простої і прозорої системи цін; - оптимізація складу партнерів по кооперації; - спрощення експлуатаційного процесу і зниження на цій основі витрат; - удосконалювання методів управління шляхом використання високопродуктивної техніки й інформаційних систем.

В даний час швидкісні та високошвидкісні поїзди вже використовують у таких країнах як Швейцарія, Нідерланди, Фінляндія, Бельгія, Данія, Норвегія, Швеція, США, Канада. Прийнято рішення про створення високошвидкісних магістралей (ВСМ) у Нідерландах, Бельгії, Норвегії, КНР, Південній Кореї, Австралії. Ринок швидкісних перевезень поки що не дуже великий, але для нього вже розроблено чимало конкурентоспроможних проектів.

Залізничний транспорт Швейцарії, стурбований гострою конкурентною боротьбою з автомобільним транспортом, приступив до реформ

на принципах вільного доступу до національної мережі залізниць на концесійній або конкурентній основі. Прийнята організаційна концепція підозрює відмовлення від середніх рівнів управління на користь невеликих управлінських структур. У рамках програми реформ виконуються 10 інвестиційних проектів розвитку інфраструктури. Від реалізації програми в першу чергу виграють міжміські пасажирські повідомлення.

Таким чином, доказано, що використання нових технологій у роботі залізниць значно зменшують витрати щодо експлуатації, зменшується транспортна складова народногосподарської продукції у області вантажних перевезень та собівартість пасажирських перевезень, досягаються конкурентні переваги.

УДК 331.10.65.2

УПРАВЛІННЯ ТРУДОВИМИ РЕСУРСАМИ ПІДПРИЄМСТВА

*Ричкова Л.В. к.п.н., доцент, директор
(СЗОШ № 36)*

Найбільш важливим елементом продуктивних сил і головним джерелом розвитку економіки є люди, тобто їхня майстерність, освіта, підготовка, мотивація діяльності. Існує безпосередня залежність конкурентоспроможності економіки, рівня добробуту населення від якості трудового потенціалу персоналу підприємств та організацій даної країни.

Персонал підприємства формується та змінюється під впливом внутрішніх (характер продукції, технології та організації виробництва) і зовнішніх (демографічні процеси, юридичні та моральні норми суспільства, характер ринку праці тощо) факторів. Вплив останніх конкретизується в таких параметрах макроекономічного характеру: кількість активного (працездатного) населення, загальноосвітній його рівень, пропонування робочої сили, рівень зайнятості, потенційний резерв робочої сили. У свою чергу, ці характеристики зумовлюють кількісні та якісні параметри трудових ресурсів.

Трудові ресурси — це частина працездатного населення, що за своїми віковими, фізичними, освітніми даними відповідає певній сфері діяльності. Слід відрізнити трудові ресурси реальні (ті люди, які вже працюють) та потенційні (ті, що колись можуть бути залучені до конкретної праці).

Для характеристики всієї сукупності працівників підприємства застосовуються терміни — персонал, кадри, трудовий колектив.

Персонал підприємства — це сукупність

постійних працівників, що отримали необхідну професійну підготовку та (або) мають досвід практичної діяльності.

Окрім постійних працівників, у діяльності підприємства можуть брати участь інші працездатні особи на підставі тимчасового трудового договору (контракту).

З огляду на те, що багато підприємств поза основною діяльністю виконують функції, які не відповідають головному їхньому призначенню, усіх працівників підрозділяють на дві групи: персонал основної діяльності та персонал неосновної діяльності. Зокрема у промисловості до першої групи — промислово-виробничого персоналу — відносять працівників основних, допоміжних та обслуговуючих виробництв, науково-дослідних підрозділів та лабораторій, заводоуправління, складів, охорони — тобто всіх зайнятих у виробництві або його безпосередньому обслуговуванні. До групи непромислового персоналу входять працівники структур, які хоч і перебувають на балансі підприємства, але не зв'язані безпосередньо з процесами промислового виробництва: житлово-комунальне господарство, дитячі садки та яслі, амбулаторії, навчальні заклади тощо.

Такий розподіл персоналу підприємства на дві групи необхідний для розрахунків заробітної плати, узгодження трудових показників з вимірниками результатів виробничої діяльності (за визначення продуктивності праці береться, як правило, чисельність тільки промислово-виробничого персоналу). Водночас поширення процесів інтеграції промислових систем з банківськими, комерційними та іншими господарськими структурами робить таке групування персоналу умовним.

УДК 658.15

НАПРЯМКИ ТЕОРЕТИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ БАНКІВСЬКИХ ПОСЛУГ

Рубан В.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Світова теорія і практика переконливо вказують на те, що найважливішою умовою розбудови сучасної конкурентоспроможної національної економіки є формування ефективної банківської системи як рушійної сили економічного розвитку та ринкових перетворень. Особливої актуальності зазначена проблема набула за останні роки, які відмітились фінансовими потрясіннями, глибокими змінами у банківській справі, численними нововведеннями в організації, формах обслуговування і методах управління

банком. Йдеться про ускладнення прийомів і методів банківської діяльності, виникнення новітніх видів фінансових операцій і послуг, посилення конкуренції з боку різноманітних небанківських організацій, що займаються придбанням і розподілом коштів тощо.

Ринок банківських послуг є одним із важливих і невід'ємних складових сучасної ринкової економіки. Тому сьогодні зростає інтерес до різних аспектів діяльності банків та методів управління ними.

Діяльність банків у сфері надання послуг і досі залишається однією з найменш досліджених тем у теорії та практиці. В той же час практика доводить необхідність та важливість дослідження банківських послуг як окремого та самостійного продукту банківської діяльності.

Розвиток банківництва в Україні в значній мірі визначається динамікою його роздрібного сектору. Тому, щоб адекватно визначити і забезпечити роль останнього, необхідно достовірно визначити сутність банківських послуг і специфіку прояву їх у роздрібному банківстві.

У чинному Законі України «Про банки і банківську діяльність» від визначення поняття «банківська послуга» не наводиться. У ст. 47 закону дається перелік можливих дій банку на ринку, наводяться поняття «операції» та «угоди», серед яких послуги окремо не виділяються.

Зміст поняття «банківська послуга» можна розглядати через призму поняття «фінансова послуга». Закон України «Про фінансові послуги і державну регуляцію ринків фінансових послуг» визначає фінансову послугу як «операції з фінансовими активами, які здійснюються на користь третіх осіб за власний рахунок або за рахунок цих осіб, а у випадках, передбачених законодавством, - і за рахунок притягнених від інших осіб фінансових активів, з метою здобуття прибутку або збереження реальної вартості фінансових активів». Таким чином, даний Закон також визначає поняття «послуга» через поняття «операція». Необхідність розглядати дане питання визначається тим, що незважаючи на велику кількість праць присвячених цій проблематиці, залишається поширеним неоднозначне тлумачення поняття «банківської послуги». Одні автори не виділяють банківську послугу, як окрему складову банківської діяльності, ототожнюючи її з банківською операцією, інші, навпаки, протиставляють ці поняття за сутністю і технологічно.

УДК 330.341.1

РОЗВИТОК ІННОВАЦІЙНИХ СИСТЕМ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ

Синіговець О.М., к.е.н., доцент (НТУ«ХП»)

Розвиток економіки залежить від темпів розробки новачій, швидкості дифузії нових технологій, формування нових галузей при скороченні інноваційного розриву. Інтенсивність розробки і комерціалізації встановлює статус держав в системі міжнародних відносин. Розвиток переважно відбувається на основі активізації інноваційної діяльності. Криза економіки може посилюватись інноваційною кризою, що проявляється у різкому зниженні управляємості створення і впровадження новачій, відсутності джерел фінансування та інш. Інновації, що забезпечують конкурентоспроможність продукції на основі підвищення її технічного рівня і зниження витрат, є обов'язковою складовою виходу з кризи. Інновації в Україні ще не стали суттєвим фактором підвищення конкурентоспроможності, існує низька продуктивність праці, концентрація інноваційної активності лише в окремих галузях економіки, надмірна тривалість інноваційних процесів, неефективна взаємодія суб'єктів інноваційної діяльності, висока ступінь морального і фізичного зносу основних виробничих фондів, недостатнє фінансування інноваційної діяльності, відсутні відпрацьовані стратегії та механізми залучення фінансових ресурсів. Розвиток інноваційних процесів визначається економічною ситуацією, але ж і закономірністю розвитку інноваційної сфери.

Інноваційні розриви визначають розбіжність в рівнях інноваційної досконалості, відмінність у ступені ефективності інститутів інноваційних систем, інноваційного інвестування, центрів трансферту технологій, бізнес-інкубаторів, інноваційного менеджменту та інш. Причини інноваційного розриву переважно встановлюють в організації інноваційного процесу. Інноваційний розрив відбиває об'єктивні процеси та виконує оціночну функцію. В організаційному плані його скорочення передбачає формування ефективного партнерства як системи скоординованих дій в сфері інноваційного розвитку, створення та трансферту закритих і відкритих інновацій. Побудова кооперації здійснюється на основі сільового принципу.

Інноваційна система створюється як просторово-часове об'єднання системи елементів інноваційної діяльності, їх мікро та макрооточення для розробки і реалізації інновацій. Рух від технологічної ідеї до інновації задається ефективністю інноваційної системи. Інноваційні

системи мають комплексний характер, характеризуються відкритістю, активністю, організованістю, результативністю. В результаті розвитку інноваційна система пізнає кризу старого уявлення про інноваційну діяльність, отримує зміни, появу нових ознак, функцій, процесів, підвищення стійкості в нових умовах функціонування. Основа розвитку інноваційних систем полягає у створенні умов активізації інноваційних процесів, трансформації потенціалу підприємств у фактор економічного зростання на основі дифузії результатів науково-технічної діяльності з метою оновлення виробництва, випуску конкурентоспроможної продукції. Підтримка інноваційної діяльності є важливою виходячи з складностей ефективного освоєння перспективних інновацій в умовах ринкового саморегулювання та значної капіталомісткості розвитку інноваційної інфраструктури. Це обумовлює створення механізмів сприяння впровадженню результатів науково-технічної діяльності.

Управління підприємством в умовах жорсткої конкуренції повинно реалізовувати принципи з формування ефективною системи інноваційного управління підприємством. Сучасними принципами діяльності суб'єктів інноваційних систем відзначаються мережева координація; підтримка дією; генерація пошуку інноваційних ідей; принцип інтеграції, ефективного використання ресурсів та синергії; прозорість та гнучкість; безперервність потоку доходів; бізнес-трансферт успішних технологій.

Посилення конкуренції, скорочення строків дії конкурентних переваг, визначає інноваційність як один з основних факторів успіху, стратегічне управління нововведеннями як важливе завдання антикризової політики підприємства та визначає необхідність створення нової бізнес-моделі, гнучкої та сприйнятливою до інновацій. Сучасна модель організації інноваційної системи базується на моделі потрійної спіралі, яка передбачає направлення зусиль кожного учасника партнерства на підвищення інноваційності інших на основі використання відкритих інновацій. Прирошення конкурентоспроможності підприємницьких структур може забезпечити аутсорсингова бізнес-модель на основі диференціації підприємницьких функцій, раціоналізації структур, концентрації ресурсів на розвитку стратегічного ядра бізнесу, інтеграції, синергетичних ефектів взаємодій. Зростання доходів таких структур забезпечується прискоренням створення інноваційних продуктів і оптимізацією витрат на операційну і інвестиційну діяльність.

УДК 338

АУТСОРСИНГ НА ПІДПРИЄМСТВАХ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Устіловська А.С., асистент (ХНУБА)

Аутсорсинг - це в основному стійкі і тривалі ділові зв'язки замовника з підрядником на основі контрактних угод. При цьому підрядник адаптує свої виробничо-технологічні засоби або науково-технічний та інтелектуальний потенціал в інтересах замовника за оплати, обумовлену складася вартістю послуг, а не часткою в прибутку. Тоді як субконтракція, будучи приватним випадком аутсорсингу, має на увазі обмежені ділові зв'язки на основі контрактних відносин в рамках виконання будь-якого замовлення.

У загальному вигляді ринок аутсорсингу підрозділяється на два основні сегменти: аутсорсинг інтелектуальних послуг (обробка інформації; дослідження, розробка проектів, програмування та ін. Технічні роботи) і промисловий аутсорсинг. Промисловий аутсорсинг - це виробництво і постачання заготовок, метизів та комплектуючих виробів, а, з іншого боку, - це виконання деяких допоміжних функцій і операцій із забезпечення виробництва продукції (облік, складування, ремонт та обслуговування обладнання, реклама, прибирання приміщень, логістика та ін.). Одним з факторів, що сприяють розвитку аутсорсингу, є наявність сучасної високоефективного комунікаційного середовища (зв'язок, комп'ютеризація та транспорт), що забезпечує швидкий і надійний обмін фінансовими, матеріальними та інформаційними потоками, поряд з високим рівнем спеціалізації різних підприємств у сфері виробництва та послуг.

Найважливішими аргументами на користь розвитку аутсорсингу є економія коштів, гарантія надійності і високої якості надаваних послуг. Це обумовлено тим, що підрядник (аутсорсер) має можливість спеціалізуватися у вузькій галузі виробництва або послуг, зосереджуючи у себе кращих фахівців, використовуючи найбільш сучасне обладнання, застосовуючи передові технології і постійно накопичуючи досвід обслуговування безлічі клієнтів. Поєднуючи власний і запозичений досвід, аутсорсер поступово покращує якість надаваних послуг і завжди пропонує готове до застосування рішення. Обслуговуючи багатьох замовників, аутсорсер розподіляє накладні витрати і оптимізує економіку робіт, що дає можливість знизити ціни на надавані послуги при одночасному підвищенні їх якості. При цьому замовник купує послуги, не несучи витрати, пов'язані з утриманням спеціалізованого підрозділу з кваліфікованим персоналом і зі складним обладнанням. Це дозволяє підприємству-

замовнику скоротити витрати на розвиток, тому з'являється можливість придбання необхідних послуг без додаткових витрат і за оптимальними цінами. Договір аутсорсингу дає право замовнику отримати бажану послугу, виконану на високому професійному рівні і в багатьох випадках із забезпеченням матеріальної відповідальності аутсорсера за якість їх виконання. Справа в тому, що будучи юридичною особою, аутсорсингова компанія володіє активами, які можуть бути затребувані в якості компенсації можливого збитку. Крім того, аутсорсингова діяльність є предметом страхування і тому відповідальність за свою роботу аутсорсер все частіше ділить зі страховиком. У разі ж помилок або неякісного виконання робіт штатними співробітниками власної сервісної служби компанія може відшкодувати лише частина нанесеного збитку, наприклад, тільки шляхом їх звільнення без виплати останньої зарплати.

Аутсорсинг в будівництві - це стратегічне рішення компанії про передачу сторонній організації на виконання окремих функцій, напрямів бізнес-процесів з метою підвищення якості, зниження витрат, часу виконання. Практичні напрямки аутсорсингу на різних етапах виробничої діяльності це: обґрунтування технічного завдання будівельного проекту; закупівлі компонентів і збут готової продукції - система логістики; виробництво; управління поставками; впровадження нових виробів; дистрибуція продукції, зовнішня логістика; післяпродажне обслуговування; обґрунтування розміщення замовлень на будівництво, обробку, дизайн. Основна мета системи аутсорсингу в будівельному бізнесі - це зниження сукупних витрат, часу виконання отриманого замовлення в режимі підвищення якості.

Будівництво та ремонт, які ведуться невеликими приватними компаніями, як правило, відрізняються невеликими обсягами. При будівництві різних об'єктів в обов'язковому порядку повинні дотримуватися БНіП та встановлені стандарти. Крім того, робітники повинні дотримуватися певних роботодавцем термінів виконання тих чи інших технологічних завдань. Все це пояснює, чому навіть невеликі будівельні організації намагаються звертатися в солідні аутсорсингові компанії, що надають їм висококваліфіковану робочу силу.

УДК 658.7:656.078.8

**ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИКИ У
ЗАБЕЗПЕЧЕННІ
КОНКУРЕНТОСТІЙКОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ**

Уткіна Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Ефективність функціонування національного господарства України в умовах наростання глобалізаційних впливів великою мірою залежить від стану та спроможності до ведення конкурентної боротьби українських підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Разом з тим, слід зазначити, що у теперішній час постають питання не тільки пов'язані із забезпеченням конкурентоспроможності підприємств, а й проблеми щодо збереження їх конкурентоспроможності у довгостроковій перспективі, т.б. мова йде вже про конкурентостійкість вітчизняних підприємств на українському та світовому ринках.

Як було визначено у попередніх дослідженнях, конкурентостійкість підприємств являє собою динамічну у часі та постійну по відношенню до об'єкта визначення характеристику господарюючого суб'єкта, яка дозволяє йому на протязі стратегічного періоду отримувати та розвивати власні конкурентні переваги, формувати та використовувати сукупний конкурентний потенціал, а також забезпечувати достатній рівень конкурентоспроможності й ефективності функціонування.

В умовах сьогодення швидкими темпами відбувається перехід до логістично орієнтованого управління суб'єктами господарювання. Він дозволяє спрямувати процеси управління господарської діяльності підприємства на формування його конкурентних переваг у стратегічній перспективі та забезпечення довгострокової конкурентостійкості підприємства за рахунок комплексного вирішення питань стратегії і тактики управління та, як наслідок, значного посилення позицій суб'єктів господарювання на ринку.

На нашу думку, великої уваги потребує дослідження саме логістичного забезпечення конкурентостійкості підприємства. Це пов'язано з тим, що логістика процесів розвитку підприємств та їхніх об'єднань є перспективним напрямком наукових досліджень проблем сучасної економіки. Логістичні підходи дають змогу системно підійти до формування цілей і завдань розвитку суб'єктів господарювання у процесі їхньої діяльності. З розвитком економічного мислення логістика із вузького терміну, що містив у собі складування, транспортування та доставку товарів споживачеві, перетворилася на всебічно охоплюючий, від

забезпечення ресурсами до постачання готової продукції, всі напрямки функціонування господарюючого суб'єкта управлінський процес.

Логістична діяльність являє собою процес інтегрованого управління матеріальними, фінансовими, інформаційними та сервісними потоками між функціональними сферами постачання, виробництва, збуту, транспортування та складування при виконанні управлінських функцій прогнозування, планування, організації, координації, обліку, аналізу, контролю, моніторингу, регулювання з дотриманням принципів системності, комплексності, надійності, науковості, конкретності, конструктивності, варіантності, адаптивності, взаємоузгодженості методами прогнозування та моделювання, а також експортними і економетричними методами. Результатом раціональної реалізації логістичної діяльності є мінімізація логістичних витрат і тривалості логістичного циклу та максимізація прибутку і рентабельності учасників логістичної діяльності, а також обсягу продаж і частки ринку. Наслідком реалізації логістичної діяльності у разі дотримання всіх вимог є забезпечення конкурентостійкості підприємства у довгостроковій перспективі за рахунок отримання, збереження та розвитку конкурентних переваг.

Особливе місце у забезпеченні конкурентостійкості підприємства у динамічному ринковому середовищі можуть посісти конкурентні переваги, пов'язані з логістичною діяльністю, що зумовлюються змінами у пріоритетах формування ланцюгів вартості і, відповідно, появою нових можливостей логістичного забезпечення конкурентоспроможності.

Розгляд потенціалу логістики та її складників обумовлено потребою розробки механізму оцінки можливості застосування сучасних економічних підходів в практичній діяльності підприємства. Оцінка її потенціалу дасть змогу виявити приховані резерви в розвитку підприємства, а отже – збільшити віддачу від більш обґрунтованого застосування сучасних економічних інструментів, підвищити ефективність логістичних процесів та отримати такий економічний ефект, як скорочення витрат і часу у сферах виробництва та обігу. А, отже, логістика є дієвим інструментом забезпечення довгострокової конкурентостійкості підприємств за рахунок формування, збереження і розвитку конкурентних переваг.

УДК 338.43

**ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБОРОТА ЗЕМЕЛЬ И
ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ
РЕСУРСОВ В ПОЛЬЗУ НАИБОЛЕЕ
ЭФФЕКТИВНО И РАЦИОНАЛЬНО
ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ**

*Феклистова И.С., к.э.н., доцент
(Орловский филиал ФГБОУ ВПО «РАНХиГС»)*

Актуальность исследования финансовых аспектов государственного регулирования оборота земель и перераспределения земельных ресурсов в пользу наиболее эффективно и рационально хозяйствующих субъектов объясняется тем, что в ходе реформирования земельных отношений сформировалось принципиально новое земельное законодательство, созданы правовые основы платного землепользования, арендных отношений, рыночного оборота земель, их оценки и мониторинга, государственного земельного кадастра и землеустройства. В аграрном секторе начала формироваться относительно устойчивая ориентация на различные формы земельной собственности, система сельскохозяйственного землепользования и землевладения.

Реалии современной экономики свидетельствуют о включении земли в реальный хозяйственный оборот, развитии новых экономических отношений и предпринимательской инициативы в аграрном секторе, которые объективно требуют создания в сельском хозяйстве стабильной и активно функционирующей системы кредитования под залог земельной собственности. По существу ипотечный кредит сегодня является одной из немногих возможностей привлечения долгосрочных коммерческих кредитов в этот сектор экономики.

Совершенствование финансовой оценки земель как основы государственного регулирования их оборота и перераспределения земельных ресурсов в пользу наиболее эффективно и рационально хозяйствующих субъектов также способствует:

- стимулированию рационального использования земельных ресурсов и применению ресурсно- и энергосберегающих технологий с целью снижения неблагоприятного воздействия на окружающую среду до экологически безопасного уровня;

- созданию необходимых финансово-экономических условий для эффективного использования земельно-ресурсного потенциала, сохранения и воспроизводства плодородия почв;

- формированию комплекса мер,

обеспечивающих организацию хозяйственной деятельности на принципах, исключающих превышение предельно допустимых техногенных нагрузок на экосистемы.

Рациональное использование земельных ресурсов предполагает создание соответствующего научного обеспечения, включающего детальное и разностороннее изучение и мониторинг изменений в земельных ресурсах с целью их оценки, прогнозирования негативных последствий хозяйственной деятельности, определения допустимых нагрузок и проведения необходимых земельно-охранных мероприятий.

Перераспределение земли между собственниками земельных участков, землепользователями, землевладельцами, арендаторами земельных участков – закономерность земельных отношений общественного способа производства. Основная задача государственного регулирования земельного оборота – оптимизация сельскохозяйственного землепользования.

Основная задача государственного регулирования земельного оборота – оптимизация сельскохозяйственного землепользования. Заключение сделок должно происходить под контролем государства.

Необходимо, чтобы порядок рыночного оборота земель был единым на всей территории страны. Сроки введения его в действие в каждом конкретном регионе могут отличаться. Подобным образом вводилась современная система регистрации прав на землю.

Государственное регулирование сделок с землями сельскохозяйственного назначения должно быть неотъемлемой составной частью общей системы управления землепользованием. Непосредственное участие государства или муниципальных образований в сделках земельного оборота возможно посредством создания государственных агентств, банков и иных систем инфраструктуры земельного рынка. При этом следует учитывать, что информационное обеспечение участников рынка должно предусматривать разъяснение частным земельным собственникам, особенно собственникам земельных долей, их прав и возможностей.

Несмотря на незавершенность земельной реформы и имеющиеся институциональные ограничения, рыночные сигналы оказывают влияние на перераспределение земли между ее пользователями. Государственное регулирование финансовых процессов рыночного перераспределения земель сельскохозяйственного назначения позволит наиболее полно реализовать потенциал земельного рынка как механизма, позволяющего привлечь дополнительные финансовые ресурсы в аграрный сектор и осуществить передачу земель наиболее

квалифицированным собственникам и пользователям, способным рационально и эффективно использовать сельскохозяйственные угодья.

УДК 629.563:656.614.3.073.44:336.227

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СЕГМЕНТА ОФФШОРНОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНДУСТРИИ

Цымбал М.Н., аспирант (ОНМА)

Стабильное развитие нефтегазовой подотрасли морских оффшорных технологий является ключевым фактором устойчивости мировой экономики. Эффективное функционирование нефтегазовой отрасли непосредственно зависит от развития обеспечивающих ее отраслей, в первую очередь отрасли нефтесервисных услуг. Отрасль нефтесервисных услуг предопределена субъектами, которые предоставляют услуги нефтегазовым корпорациям по бурению разведывательных и эксплуатационных скважин, проведению геофизических исследований, доставке энергоресурсов.

На сегодняшний момент рынок нефтесервисных услуг характеризуется интенсивным ростом. В связи с ожидаемыми перспективами роста добычи нефти назревает необходимость в усиленной разведке и разработке месторождений. Помимо этого истощающиеся старые месторождения также требуют привлечения новых технологий. Эти факторы приводят к увеличению роли сервисных работ, стоимость которых составляет наибольшую часть в затратах на добычу нефти.

С экономической точки зрения буровые работы являются ключевыми в мировой нефтегазодобыче, на них приходится более 70% инвестиций от общей суммы капиталовложений в нефтегазодобычу. Динамичность инвестиционного потока показывает исключительную значимость данной отрасли в мировом хозяйстве.

Существуют различные классификации нефтесервисных услуг, так, Демидов Е.Е., управляющий директор «КИГ Бизнес Консалтинг» (CIG Business Consulting), выделяет 9 основных групп, каждая из которых представляет собой отдельный подсектор со своими особенностями [1]:

1. сейсмические исследования;
2. геофизические работы;
3. бурение и сопутствующие работы;

4. капитальное строительство инфраструктуры (дороги и прочие объекты);
5. ремонт (текущий и капитальный) скважин;
6. повышение нефтеотдачи пластов (в частности, гидравлический разрыв пласта);
7. услуги технологического и общего транспорта;
8. производство, обслуживание и ремонт нефтепромыслового оборудования;
9. производство химических реагентов и растворов.

Крупнейшим сегментом рынка нефтесервисных услуг является оффшорное бурение. Для этого есть две основные причины: во-первых, стоимость нефтесервисных услуг при бурении на оффшорах значительно превышает аналогичные показатели при наземном бурении; во-вторых, из-за истощения месторождений на суше и усложнения процессов бурения из-за труднодоступности месторождений оффшорная добыча углеводородов становится экономически более привлекательной. На стратегическое развитие оффшорного бурения обращены такие страны, как Бразилия, Норвегия, Мексика, и т. д.

Перспективы развития мирового рынка нефтесервисных услуг зависят напрямую от развития нефтегазовой отрасли в целом. Для определения этих перспектив приведем данные по парку буровых установок, количеству пробуренных скважин и инвестициям нефтегазовых компаний.

Украина потеряла главные районы морской добычи нефти: особую экономическую зону острова Змеиный и Крыма. В Крыму базируется государственная компания "Черноморнефтегаз", которая добывает углеводороды в Черном и Азовском морях. В 2013 году она, в частности, добыла 1,65 млрд кубометров газа, что составляет около 9% от всей государственной газодобычи. [3]

Для того, чтобы Украины укрепилась на этом рынке, необходима работа как со стороны оффшорных компаний по повышению своей конкурентоспособности (обновление оборудования и технологий), так и поддержка со стороны государства (протекционистские меры по защите российских компаний, налоговые льготы и т. д.).

Список использованных источников

1. Нефтесервисные компании: между прошлым и будущим. Бюллетень компании «Эффективные бизнес решения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ebrc.ru/library/74190/86008>;
2. Drilling and Production Outlook // Spears and Associates, Inc. June, 2011;
3. Ld.ua,» Крым отдаст газовые месторождения "Газпрому"» [Электронный

ресурс]. – Режим доступа: http://economics.lb.ua/business/2014/03/13/259212_krim_otdast_dobichu_gaza_gazpromu.html, 2014;

4. Newgu.com, «Добыча нефти и газа в Черном море оказалась под вопросом» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.newsru.com/arch/finance/12mar2014/uashelfoilgas.html>, 2014.

УДК 330.342.24

ВИЗНАЧЕННЯ ОБМЕЖЕНЬ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИМ КАПІТАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

Чала О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

На сьогодні інтелектуальний капітал став одним з головних чинників, що визначає успішність діяльності підприємства в конкурентному середовищі. Сучасні економічні умови, що склались в Україні і Світі свідчать про те, що підприємство вже не може забезпечувати суттєві конкурентні позиції на ринку тільки за рахунок матеріальних і фінансових ресурсів. Нова інформаційна економіка вимагає від підприємства використання його унікальних інтелектуальних можливостей, таких як знання, досвід й професійні навички співробітників, патенти, промислові зразки, торговельні марки, стосунки з контрагентами, організаційна структура, інформаційний простір підприємства та ін.. Таким чином, природі процеси накопичення і ефективного використання інтелектуального капіталу визначають перспективи розвитку підприємства, галузі і країни в цілому.

Пропонується система управління інтелектуальним капіталом, що передбачає розділення по рівням стратегічного та організаційно-оперативного управління. Стратегічний рівень передбачає проактивне управління через функцію підтримки створення нових знань, що реалізують нові проривні напрямки розвитку, забезпечують інновації. Організаційно - оперативний рівень забезпечує досягнення стратегічних цілей та стабілізацію стану інтелектуального капіталу підприємства у випадку динамічних змін зовнішнього середовища, непередбачуваних внутрішніх впливів через використання як явних, так і невідокремлених знань. Слід відзначити, що будь-яка система функціонує в середовищі об'єктивно існуючих обмежень. Для системи управління інтелектуальним капіталом запропоновано наступні категорії обмежень: організаційні, економічні, соціально-психологічні, правові. Організаційні обмеження пов'язані з

визначенням структури, цілей, задач та функцій органів управління та існуючими на підприємстві затвердженими адміністративними нормами. Категорія економічних обмежень складається з обмеження з використання ресурсів, ціноутворення на інтелектуальні ресурси, витрати на просування торговельних марок та ін.. Соціально-психологічні - містять корпоративні цінності та принципи. Правові обмеження: закони та інші нормативно-правові акти із захисту авторських прав, прав інтелектуальної власності на торговельні знаки, промислові зразки, винаходи тощо.

В роботі розглянута актуальна задача формування й ефективного використання інтелектуального капіталу підприємства. Запропонована дворівнева система управління інтелектуальним капіталом направлена на вирішення задач управління на стратегічному і організаційно-оперативному рівні. Визначено категорії обмежень (організаційні, економічні, соціально-психологічні, правові) для такої системи.

УДК 339.137.2

КОНКУРЕНТНІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

*Чебанова Н.В., д.е.н., професор,
Ревуцька Л.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Ефективна система управління конкурентоспроможністю впливає на вибір конкурентної стратегії розвитку підприємства. Стратегічне управління конкурентоспроможністю підприємства можна уявити як складну конструкцію його елементів, які характеризуються принципами, етапами, методами оцінки та прогнозування, видами стратегії.

Вибір конкурентної стратегії розвитку підприємства базується на різних підходах: підвищення конкурентних можливостей підприємства, зміцнення конкурентних позицій на внутрішньому та світовому ринках, забезпечення стійкого розвитку.

В системі стратегічного управління підприємства формування стратегії призводить до прийняття стратегічних рішень на трьох рівнях підприємства: загальному рівні підприємства; функціональному рівні; операційному рівні – структурних виробничих підрозділів.

Стратегія, яка розробляється на загальному рівні підприємства, визначає загальний напрямок управління конкурентоспроможністю підприємства.

На рівні структурних одиниць (виробничих

підрозділів) розробляються операційні стратегії для забезпечення довгострокових конкурентних переваг кожної самостійної структурної одиниці.

Функціональні стратегії – це стратегії, які розробляються функціональними відділами і службами на основі загальної та ділових стратегій структурних одиниць. Функціональні стратегії - це маркетингова, виробнича, фінансова, зовнішньоекономічна, інноваційно-технологічна стратегії та ін. Метою функціональних стратегій є пошук ефективних управлінських механізмів діяльності виробничих підрозділів у межах загальної стратегії.

Необхідно визначити, що всі стратегії підприємства повинні бути взаємоузгоджені та тісно взаємодіяти одне з одним. Тому основним принципом координації зусиль різних рівнів є їхня ієрархічна підпорядкованість. Стратегії нижчих рівнів слід розробляти на основі сформованої стратегії вищого рівня.

Таким чином, стратегічне планування буде здійснюватися «зверху-вниз», тому що виробничі підрозділи не є суб'єктами підприємницької діяльності, а тільки структурними одиницями підприємства і мають обмежені повноваження щодо прийняття господарських рішень. На прийняття стратегічного рішення на вищому рівні суттєво впливає аналіз зовнішнього конкурентного середовища, що може стати вирішальним фактором для загальної стратегії розвитку підприємства, яка в свою чергу вплине на операційні стратегії структурних одиниць.

Операційну стратегію розробляють на основі корпоративної стратегії. Найчастіше розробки операційних стратегій зводять до уточнення конкурентної переваги й вибору відповідної конкурентної стратегії.

Спираючись на особливості функціонування підприємств, вибір конкурентної стратегії розвитку підприємства базується на різних підходах: підвищенні конкурентних можливостей підприємства, зміцненні конкурентних позицій на внутрішньому та світовому ринках, забезпеченні стійкого розвитку. Формування стратегії призводить до прийняття стратегічних рішень на трьох рівнях підприємства: загальному рівні підприємства; функціональному рівні; операційному рівні – структурних виробничих підрозділах. Запропонований підхід, за допомогою якого можна обрати конкурентну стратегію розвитку підприємства, дозволить комплексно визначити перспективи розвитку та підвищити конкурентоспроможність підприємства.

УДК 624:658.5.003.1

КЛАСИФІКАЦІЯ ЗАГРОЗ ІНФОРМАЦІЙНІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

Чередниченко А.О., аспірант (ХНУМГ)

Одним з найважливіших аспектів проблеми забезпечення інформаційної безпеки на підприємствах будівельної галузі є визначення, аналіз і класифікація можливих загроз.

Основними підходами до класифікації загроз інформаційній безпеці є:

1) підхід «Оранжевої книги» і «Загальних критеріїв», що полягає в зведенні всіх загроз до трьох основних класів — загроз порушення конфіденційності, доступності й цілісності;

2) класифікація, розроблена фахівцями компанії DSECCT, де використано п'ять рівнів, що розрізняють загрози інформаційної безпеки: по характеру, виду дії, джерелу виникнення, об'єкту дії в цілому і приватному об'єкту дії;

3) класифікація за Віхоревим С.В., котра проводилася на основі аналізу взаємодії логічного ланцюжка: «джерело загрози - чинник (уразливість) - загроза (дія) - наслідки (атака)».

З урахуванням тенденцій розвитку підприємств будівельної галузі пропонуємо розглядати загрози інформаційній безпеці за такими ознаками:

- за умовами господарювання: загрози, що виникають в умовно-стабільних умовах функціонування підприємств; трансформаційні (на етапі структурно-організаційних змін);

- по масштабності впливу на інформаційно-комунікаційне середовище і реалізацію основних функцій підприємства: загрози реалізації окремих проектів; загрози здійснення виробничо-господарської діяльності; загрози іміджу підприємства;

- по видах бізнес-процесів: адміністративно-управлінські; виробничі; матеріально-логістичні.

Враховуючи проектну діяльність підприємств будівельної галузі, виникає необхідність дослідження життєвого циклу інвестиційно-будівельних проектів, крім того характерною рисою інформатизації є перехід на рівень бізнес-процесів, що в сукупності обумовлює формування специфічних інформаційних потоків. Тому доцільно аналізувати загрози таким об'єктам як інформаційні потоки, що розподіляються по наступних етапах життєвого циклу будівельних проектів: передпроектному; проектному; будівництва; експлуатації; закриття (таблиця 1.).

Таблиця 1.

Типи інформаційних потоків як об'єктів загроз інформаційній безпеці будівельних проектів

Типові етапи життєвого циклу будівельного проекту	Учасники проекту	Інформаційна база	Типи інформаційних потоків як об'єктів загроз	Наслідки реалізації загроз порушення інформаційних потоків
1	2	3	4	5
Перед-проектний	Ініціатор	Декларація про наміри	Інформаційно-концептуальний	Спотворення вихідної інформації, що призводить до відмови від ідеї та втрати клієнтів
Проектно-інвестиційний	Замовник Проектні інститути Банк Юридичні організації Оціночні організації Дозвільні органи	Маркетингові звіти Техніко-економічне обґрунтування; Ескізний проект; Технічні умови; Кошторис проекту; Інша проектно-кошторисна документація; Дозвільні документи;	Інформаційно-обґрунтовуючий Інформаційно-маркетинговий Інформаційно-супровідний	Затримки в оформленні документації, втрати вигідних партнерів, додаткові витрати, відмова від проекту
Інвестиційно-будівельний	Забудовник Постачальники Субпідрядники Технагляд Інвестори	Статут будівництва; Договори з інвесторами, постачальниками і підрядчиками; Оперативний план виробництва робіт,	Інформаційно-матеріальний Інформаційно-фінансовий Інформаційно-енергетичний Інформаційно-об'єктний	Додаткові транзакційні витрати (щодо договорів, подолання лобювання); Зрив пусконаладжувальних робіт; Низька якість робіт
	Замовники	графік поставки матеріалів; Декларація про початок виконання робіт; Обов'язкова звітність за проектом; Пакет виконавчої документації, документи про розрахунки, відомості про виконання робіт;		Виникнення цивільної відповідальності (екологія і ін.); Збільшення вартості будівельно-монтажних робіт; Затримка здачі об'єкта в експлуатацію; Небезпечні випадки на будівельних майданчиках; Штрафи
Експлуатації	Покупець об'єкту	Приймально-здавальна документація по об'єкту будівництва; Фінансові документи по розрахунках Претензійні листи	Інформаційно-комерційний Інформаційно-ринковий Інформаційно-правовий Інформаційно-сервісний	Відповідальність за порушення строків здачі в експлуатацію та інших договірних умов Додаткові витрати гарантійних робіт Відмова від подальшої співпраці
Закриття проекту	Контролюючі органи	Звіт про виконання та результати, документи з розформування проекту	Інформаційно-оціночний	Погіршення репутації Додаткові витрати, збитки

На основі даних таблиці 1 з урахуванням різних видів комунікаційної інфраструктури та типів комунікаційних відносин пропонується підхід щодо класифікації загроз за видами інформаційних потоків, які відрізняються за своєю архітектурою, зокрема учасниками проекту, видом інформації, типом комунікаційної інфраструктури та комунікацій.

Таким чином, загрози інформаційній безпеці мають об'єктивний характер, тісний зв'язок із змінами в інформаційній сфері на основі розвитку інформаційних технологій. Виділення видів загроз по запропонованих ознаках з урахуванням етапів життєвих циклів дозволить здійснювати більш ефективне управління інформаційною безпекою підприємств будівельної галузі.

УДК 656.2:331.104

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ РЕГУЛЮВАННЯ СОЦІАЛЬНО- ТРУДОВИХ ВІДНОСИН НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чорнобровка І. В., к. е. н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт України - виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств, що мають стратегічне значення для забезпечення сталого функціонування та соціально-економічного розвитку країни в цілому. Важливу роль в досягненні означених орієнтирів відіграє висока якість організації соціально-трудова відносин та регуляція поведінки працівників галузі.

Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 р. схвалено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [1]. Вона зосереджена на вирішенні питань щодо реалізації заходів організаційно-економічної спрямованості, зокрема, підвищення якості підготовки кадрів, забезпечення належного соціального захисту працівників, посилення їх мотивації до праці шляхом впровадження нових форм та способів оплати праці. Але, незважаючи на наявність спеціальних нормативних актів (Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць, Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту, Правил внутрішнього трудового розпорядку для працівників структурних підрозділів залізничного транспорту та ін.) з питань регулювання соціально-трудова відносин у галузі, її нормативно-правове забезпечення можна визнати не досконалим.

За визначенням Чухно А. А. [2], соціально-трудова відносини — це комплекс взаємозалежностей і взаємодій між сторонами — найманими

працівниками і роботодавцями, суб'єктами і органами сторін за участі держави (органів законодавчої та виконавчої влади) і місцевого самоврядування, що пов'язані з найманням, використанням, відтворенням робочої сили і спрямовані на забезпечення високого рівня якості життя особистості, колективів і суспільства загалом.

Колективно-договірне регулювання соціально-трудова відносин на залізничному транспорті має свої особливості, що визначаються не лише її галузевою специфікою, складністю організації праці, але й особливостями структури управління, а також власну багаторічну історію. Вітчизняний науковець Апанасенко А. М. [3] виділяє шість етапів розвитку нормативного регулювання відносин у сфері праці на залізничному транспорті, що охоплюють період з 1917 року до сьогодення: від початкової диференціації оплати праці, робочого часу, впорядкування праці залізничників шляхом централізованого регулювання до діючого реформування трудового законодавства у сфері залізничного транспорту, встановлення специфіки правового регулювання трудової діяльності особливій категорії «працівники залізничного транспорту основної діяльності».

Світові тенденції актуалізації поведінкових аспектів управління персоналом підприємств зумовлює необхідність реалізації колективно-договірних засад її регулювання у галузі за участю профспілок залізничників і транспортних будівельників України як представників захисту залізничників в колективних переговорах, спорах стосовно соціально-економічних питань, пільг та інших проблем праці. За таких умов доцільним ми вважаємо удосконалення колективних, трудових договорів на залізничному транспорті шляхом доповнення існуючих положень пунктами про норми та правила корпоративної поведінки на підприємствах. При цьому важливо підкреслити, що корпоративна поведінка працівників впливає не лише на якість морально-психологічного клімату в колективах та імідж господарюючих суб'єктів, але, на їх основі, і на економічні показники діяльності, інвестиційну привабливість підприємств. Вдосконалення правових засад регулювання та саморегулювання корпоративної поведінки на основі введення певних стандартів, виходячи з аналізу сучасної практики управління поведінкою персоналу у світі, є одним з найважливіших заходів, необхідних сьогодні галузі залізничного транспорту для її комплексного оновлення.

Література:

1. Розпорядження КМУ від 16.12.2009 р. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon-i-normativ.info/index.php/compo/>

nent/lica/?base=1&id=530024&menu=657533&view=te
xt

2. Основи економічної теорії: підручник [Текст] / А. А. Чухно, П. С. Єщенко, Г. Н. Климок та ін.; За ред. А. А. Чухна. — К.: Вища шк., 2001. - 606 с.

3. Апанасенко А.М. Особливості регулювання трудових відносин на залізничному транспорті України [Текст] / А.М. Апанасенко // автореферат дис. кандидата юридичних наук за спец. 12.00.05 - трудове право, право соціального забезпечення. - Харків, 2010. – 24 с.

УДК 657

ДОЦІЛЬНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ

Яковенко В.Г., к.е.н, доцент (УкрДУЗТ)

Формування ринкового середовища в Україні та загострення міжнародної конкуренції в умовах глобалізації потребують кардинальної зміни поглядів на джерела та фактори економічного росту національної економіки. Тому спираючись на міжнародний досвід, досвід в розвитку інноваційних процесів, використання інформаційних технологій можна стверджувати, що пошук невикористаних резервів, оптимальних шляхів для ефективного довгострокового розвитку України слід вести в площині визнання теорії людського капіталу і реального впровадження її основних положень в практику ринкових перетворень, а саме, ідей відносно здійснення інвестування в розвиток людського капіталу.

Людський капітал як потенційний ресурс економічного розвитку країн впливає на якість і рівень життя населення та соціально-трудова відносина. У структурі різних видів капіталу нагромадження людського капіталу, його раціональне використання стає стратегічним ресурсом суспільного розвитку, ключовим чинником створення конкурентних переваг і зростання добробуту суспільства.

Поняття людський капітал увійшло в науку на початку 60-х років ХХ століття в західній економічній літературі. Виникнення та розвиток теорії людського капіталу пов'язано з іменами видатних вчених-економістів Т. Шульца, Г. Беккера, Л. Туроуга.

Людський капітал представляє собою самий цінний ресурс, набагато важливіший ніж природні ресурси або накопичене багатство. Людський капітал – це економічна категорія, яка характеризує сукупність сформованих та розвинених в результаті інвестицій виробничих здібностей, особистих рис та мотивації індивідів, які знаходяться в їхній власності,

використовуються в економічній діяльності, спонукають підвищення продуктивності праці, завдяки чому впливають на зростання доходів підприємства та національного доходу.

Тому спираючись на вище зазначене, людський капітал – це не просто сукупність зазначених характеристик, а саме сформований або розвинений в результаті інвестицій, а також накопичений певний запас виробничих здібностей (здоров'я, знання, навички, мотиви), які належать людині.

Теорія людського капіталу зводиться до того, що в центрі концепції інвестиційної політики є людина, яка розглядається як найбільша цінність для підприємства. Тому система управління підприємством повинна бути направлена на розвиток різноманітних здібностей працівників з метою максимального їх використання в процесі роботи, а робітник сприятиме розвитку організації, де працює. Інвестиції в освіту вигідні, як працівнику так і роботодавцю, причём другому більше, ніж першому. Рентабельність інвестицій в людські ресурси є завжди оптимальною. В результаті підвищення професійного рівня робітників вони отримують вище заробітну плату, але ефективність віддачі від їх діяльності значно більша.

Якщо розглядати людський капітал у широкому розумінні його соціально-демографічної й економічної сутності як сукупність фізичних, професійних та інтелектуальних здібностей людей, то очевидно, що інвестиції в його відтворення, на відміну від інших капіталів, мають певні особливості щодо цільового призначення, використання й суспільно необхідної ефективності. Це зумовлено специфікою суб'єкта — людини, котра є живою біосоціальною істотою з притаманними тільки їй особливостями відтворення. З одного боку, інвестиції необхідні для формування й розвитку людини, з іншого — вона своєю працею створює додану вартість для інвестування у формування нових поколінь і розвиток науково-технічного прогресу. Таким чином, інвестиції в людський капітал мають двоїстий характер, що зумовлено сутністю цієї категорії.

Теорія людського капіталу, котра ефективно застосовується на практиці в країнах з розвинутою ринковою економікою, безперечно доводить, що інвестиції в освіту, професійну підготовку та мобільність робітників значно підвищують вартість та ціну робочої сили та приносять значний прибуток, а також забезпечують конкурентоспроможність робітників на ринку праці.

Інвестиційний обіг має місце в умовах якісного оновлення та удосконалення фізичного капіталу та потребує не тільки значних інвестицій, а ще й активного використання досягнень НТП та

нових науково-освітніх технологій.

Таким чином, незважаючи на те, що людський капітал — це дорога субстанція суспільного буття, інвестиції в його створення і розвиток економічно і соціально вигідні. Інвестиції в людський капітал мають бути пріоритетним напрямом державної політики, оскільки ефективність суспільного виробництва прямо залежить від продуктивності праці фізично здорової людини, яка має належний професійний та інтелектуальний рівень.

УДК 657.24

РЕЗЕРВИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВ

*Янченко Н.В., к.е.н., доцент,
Франкевич Б., студент (ХНУБА)*

Сьогоднішні умови ринкових стосунків, що розвиваються, вимагають від підприємств бути конкурентоспроможними. Для того щоб нарощувати свою діяльність та функціонувати потрібно вживати заходи відносно удосконалення власної діяльності і підвищення її ефективності, мати переваги над конкурентами, впливати на ринкове середовище. Через це, в довгостроковому та короткостроковому періодах перед підприємцями і менеджерами виникає проблема пошуку і реалізації альтернативних рішень. Чи відноситься це до проблем випуску на ринок нових товарів, або способів їх виробництва, придбання засобів і предметів праці і ін. Ухвалення рішення, направлене на досягання поставленої мети - це порівняльна оцінка альтернативних або конкуруючих курсів дій, та вибір варіанту, який більше відповідає цілям організації, не володіючи прийомами і методами економічного аналізу діяльності організації це неможливо здійснити. З допомогою економічного аналізу обґрунтовуються плани і управлінські рішення, виробляються тактика та стратегія підприємства, здійснюється контроль за їх виконанням, виявляються резерви

підвищення ефективності, оцінюються результати діяльності підприємства і його підрозділів.

Підприємство є основною ланкою господарських систем в державах на всіх етапах розвитку економіки, так як на підприємствах здійснюються різного роду послуги, виробляється продукція, працівник встановлює безпосередній зв'язок із засобами виробництва. Підприємство самостійно здійснює свою діяльність, розпоряджається продукцією, яку випускає, отриманим прибутком, що залишився в його розпорядженні після сплати податків і інших обов'язкових платежів.

Чим краще на підприємстві використовуються основні виробничі фонди тим більшою мірою підвищуються ефективність виробництва підприємств, це дає змогу без зайвих додаткових капітальних вкладень збільшити обсяг виробництва продукції, підвищити прибуток, та зменшити витрати виробництва. Узагальнюючі та приватні показники застосовують щоб оцінити ефективність використання основних фондів.

Приватні показники розраховуються для окремих видів і груп основних фондів, а узагальнюючі показники дозволяють оцінити ефективність використання всіх основних фондів, що знаходяться на балансі підприємства.

Ефективність використання оборотних коштів є одним з напрямів зростання ефективності виробництва.

Від оборотності оборотних коштів залежить ефективність їх використання. Оборотні кошти підприємства постійно знаходяться в русі, здійснюючи кругообіг. З сфери звернення вони переходять в сферу виробництва, а потім з сфери виробництва знов в сферу звернення і так далі. При цьому оборотні кошти послідовно проходять три стадії: грошову, виробничу і товарну.

Щоб виявити резерви зниження собівартості продукції на підприємстві аналізують структуру витрат. Також велике значення на підприємстві має аналіз витрат та системне визначення для управління витратами з метою їх мінімізації. Структура витрат дозволяє виявити основні резерви по їх зниженню і розробити конкретні заходи щодо їх реалізації на підприємстві.

Секція

**«ЕКОНОМІЧНА ПСИХОЛОГІЯ, ЕТИКА, МОРАЛЬ І КУЛЬТУРА БІЗНЕСУ»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.В.Компанієць**

УДК 378

**ВТІЛЕННЯ ОСВІТЯНСЬКОГО ДОСВІДУ
КРАЩИХ ВУЗІВ ЄВРОПИ І США В
НАВЧАЛЬНИЙ ПРОЦЕС В УКРДУЗТ З
МЕТОЮ ПІДГОТОВКИ
КВАЛІФІКОВАНИХ СПЕЦІАЛІСТІВ В
ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ ТА
РЕФОРМУВАННЯ ЦІЄЇ ГАЛУЗІ**

Булига В.О., ст..викладач (УкрДУЗТ)

Ринок надання послуг в галузі освіти в Україні перенасичений, але при цьому якість освіти є низькою, стан наукових досліджень також реально низький. Для того, щоб покращити якість освіти в Україні в цілому та в УкрДУЗТ, зокрема, необхідне вивчення досвіду кращих вузів Європи та США, які в світовому рейтингу вузів займають перші позиції.

Вивчити цей досвід найкраще можна знаходячись в самому вузі. Отримання такої можливості пов'язане з вирішенням відразу декількох питань: контакт з іноземним вузом та готовність його до співпраці, оплата витрат на стажування викладачів та студентів, знання особами, які направлені на стажування іноземних мов для ефективності співпраці.

На рівні нашого вузу (УкрДУЗТ) сприяти вирішенню цього питання може відділ міжнародної співпраці, який повинен очолити проректор з міжнародної співпраці. Спеціалісти відділу повинні вільно володіти іноземними мовами. Завданням відділу є налагодження співпраці з іноземними вузами. При цьому робота повинна вестись у двох напрямках: 1) залучення іноземних студентів з країн колишнього СРСР для навчання в УкрДУЗТ (ця робота ведеться фактично і сьогодні); 2) співпраця з кращими іноземними вузами шляхом організації стажування українських викладачів та студентів в цих вузах, а також запрошення іноземних викладачів та студентів і організація їх стажування в УкрДУЗТ. Найбільш актуальним є пункт 2, оскільки на сьогодні такої співпраці на жаль в УкрДУЗТ фактично немає. Питання організації такої співпраці не є простим, але вирішення цього питання, на мій погляд значно підвищить конкурентоспроможність УкрДУЗТ на ринку освітнянських послуг в Україні, зробить процес навчання більш цікавим для студентів та викладачів, дозволить розвиватись університету. Що стосується оплати стажування та визначення

кандидатів на стажування, то питання оплати може бути вирішене на взаємній основі з іноземним вузом, за рахунок університету, за рахунок самих студентів та викладачів, питання обрання кандидатів на стажування вирішується на підставі прозорого конкурсу серед кращих студентів (успішність у навчанні, володіння іноземними мовами) та серед викладачів (якість викладацької роботи за оцінками студентів та колег, володіння іноземними мовами).

Співпраця повинна відбуватись з технічними вузами Європи та США, також цікавою буде співпраця з вузами Японії. Така співпраця буде сприяти підготовці кваліфікованих спеціалістів в галузі транспорту, і відповідно, сприяти реформуванню цієї галузі в Україні, наблизенню до кращих світових стандартів.

На мій погляд, організація всебічної співпраці з кращими вузами Європи та США, є вкрай необхідною для розвитку нашого університету, тому прошу розглядати цю доповідь як пропозицію до керівництва університету.

УДК 159.9.003.1

**КЛАССИФИКАЦИЯ ОСНОВНЫХ
ПОДХОДОВ К ИЗУЧЕНИЮ ПОНЯТИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПСИХОЛОГИ**

Воловельська І.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

Экономическая психология – это психология субъекта хозяйственных отношений, которая позволяет более глубоко понимать влияние психологического фактора не только в микроэкономических, но и в макроэкономических процессах. Поскольку формирование экономической психологии как единой науки еще незавершенно, неизбежно возникают определенные методические сложности в определении предмета исследования. Нами проанализированы различные подходы к определению этого понятия и разработана классификация, учитывающая все его характеристики более комплексно.

Современное состояние экономической психологии можно условно определить как стадию интенсивного развития. Оформились ее традиционные направления, определилась система понятий, создаются теоретические модели и

методический инструментарий.

Следует отметить, что явления и процессы в экономической психологии изучают в различных теоретических направлениях и с различных методологических позиций.

Расширяются междисциплинарные связи и продолжается процесс самоопределения границ экономической психологии. Поэтому, на данном этапе целесообразно будет обобщить все имеющиеся данные об этой науке и создать наиболее полную классификацию основных подходов ее исследования.

Мы постарались обобщить все существующие подходы и характеристики подходов к определению данной науки.

Полученная классификация имеет следующие признаки: по теоретическим направлениям изучения (школам); по областям исследования; в зависимости от социально-культурных областей; по направлениям исследования; по методам работы с информацией; по предметно-объектной направленности.

Следует также отметить, что неопределенность остается постоянной, иногда доминирующей особенностью условий существования человека.

Именно углубленное изучение экономической психологии, как науки даст возможность максимально решить проблему выбора лучшего решения исходя не только из экономических факторов внешней и внутренней среды, но и психологических факторов относительно лица, принимающего решения.

УДК 330.59

ДЕЯКІ АСПЕКТИ АНАЛІЗУ КАТЕГОРІЇ “ЯКІСТЬ ЖИТТЯ”

Комаренко О. А., асистент (УкрДУЗТ)

Філософія якості життя у кінці ХХ — початку ХХІ століття стає пріоритетною у державній політиці та соціальній роботі найбільш розвинених країн світу.

Під якістю життя у сучасних світових концепціях розуміють характеристику соціально-економічних, політичних, культурно-ідеологічних, екологічних факторів та умов існування особистості, положення людини у суспільстві.

Для аналізу та планування якості життя використовується низка показників (соціальних індикаторів), які відображають як об'єктивні характеристики (споживання матеріальних благ, тривалість життя, систему освіти та ін.), так і суб'єктивне сприйняття людьми умов існування.

У світовій літературі поряд з поняттям

якості життя (quality of life – QOL) використовується також термін “суб'єктивний добробут” (subjective well-being – SWB). У такому разі мова йде про якість життя індивіда, а безпосереднім об'єктом аналізу є система функціональних потреб індивіда та ступінь їх задоволення. Вимірюючи за різними шкалами ступінь задоволення індивідом своїми дієспісністю, станом здоров'я, психологічним станом, якістю “вбудованості” у соціальну інфраструктуру, відповідністю прийнятої у суспільстві моралі та системі цінностей і інтегруючи усі ці оцінки, можна вийти на інтегральний індикатор якості життя індивіда. У цьому випадку “якість життя” це результат суб'єктивної оцінки свого стану самими індивідами.

Певна річ, що оцінка якості життя відносна. Різні люди по-різному сприймають навіть одні й ті самі умови існування. Причина цих відмінностей, на наш погляд, кінцею причиною, визначається різноманітним розумінням сенсу та цілей життя кожною людиною.

Іншим аспектом є розгляд категорії “якість життя” застосовно всього населення країни. У даному випадку безпосереднім об'єктом аналізу є вже сукупність базових компонентів, створюючих середовище і систему життєзабезпечення населення:

1. якість населення (включає в себе очікувану тривалість життя, рівень освіти, кваліфікацію, народжуваність і смертність, шлюбність і т.д.);

2. добробут населення (відображає його реальні доходи, їх диференціацію, рівень споживання благ та послуг, рівень охорони здоров'я та культури, тощо);

3. якість соціальної сфери (відображає рівень умов праці, соціального захисту, фізичної та майнової безпеки людей і т.д.);

4. якість оточуючого середовища (включає дані про забруднення повітряного простору, ґрунту, води, тощо);

5. природно-кліматичні умови (характеризуються складом та об'ємом природно-сировинних ресурсів, кліматом, частотою форс-мажорних природних ситуацій).

Таким чином, якість життя населення країни розглядається як економіко-соціально-екологічний індикатор, що характеризує певний рівень задоволення сукупності соціальних та екологічних потреб, які мають економічну основу та формують конкретний образ життя.

УДК 339.7:17

ВИРТУАЛЬНАЯ МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА: СУТЬ И ЦЕННОСТНЫЕ ОСНОВЫ

Компаниец В.В., д.э.н, профессор (УкрГУЖТ)

С конца XX ст. в мировой экономике стремительно развивается разрушительный процесс: реальная экономика постепенно умирает и ей на смену приходит виртуальная экономика (далее ВЭ) – система, построенная по принципу финансовой пирамиды. Еще в 1980 г. мировые финансовые активы (акции, негосударственные долговые обязательства, государственные долговые обязательства, банковские депозиты) были примерно равны мировому ВВП (соответственно 12 и 10 трлн долл.). А в 2007 г. финансовые активы (с учетом деривативов) уже превышали мировой ВВП в 12 раз [цит. по 1]. В. М. Симчера показывает еще более неутешительную картину: все авалированные (т.е. учтенные и подтвержденные) активы мира на конец 2008 г. оценивались в 2,1-2,5 квадриллиона долларов, в то же время национальное богатство всех стран мира, по самым оптимистичным оценкам, составляло едва ли больше 120-130 трлн долл., а ВВП мира — 70-75 трлн долл. [2]. То есть авалированные активы во всем мире на этот период примерно в 20 раз превышали национальное богатство и более чем в 33 раза мировое ВВП.

Периодически пирамида ВЭ обваливается, что сопровождается экономическими кризисами, но обваливается не до конца. Почему же так живуча эта система?

Существует две главные причины. Первая, более понятная с точки зрения экономических процессов, состоит в создании «эффективного» механизма существования ВЭ. Его суть - перераспределение ресурсов в пользу ведущих стран мира через три основных рычага (этапа): выпуск необеспеченных долларов (создание фиктивных ценностей); получение реальных ценностей - перераспределение; изъятие пустых долларов из обращения (стерилизация) [более подробно см. 3].

Вторая, сокрытая от обычного исследователя экономики, лежит в области ценностной, духовно-нравственной. Она связана с изменением ценностных, культурных характеристик современного, прежде всего западного общества, и соответственно господством так называемой денежной цивилизации. Остановимся на этой причине более подробно.

Любым изменениям в экономической системе общества предшествуют изменения в духовно-нравственном портрете общества. Потому

ВЭ, нацеленная на неудержимое обогащение за счет спекуляций и обмана, возможна лишь в обществе денежной цивилизации (современной ее модификации, связанной с процессами транснационализации, глобализации, господства мировой финансовой олигархии). Необходимо отметить, что такой тип общества существует в истории человечества на протяжении нескольких тысяч лет, меняя лишь свою внешнюю форму (политическое устройство, господствующая религия и т.п.), но его суть неизменна - это общество, в котором главным «символом веры» становятся деньги.

К основным признакам денежной цивилизации относят:

- стремление большей части общества к накоплению богатства, превращающееся в цель жизни (под богатством понимается совокупность имущества, превышающая жизненные потребности человека - «достаток»);

- превращение накопления богатства в непрерывный, бесконечный процесс;

- мутации общественного сознания - возрастание желания накапливать богатство, не зависящее от фактического имущественного положения человека, что ведет к изменению социального поведения;

- для части людей богатство становится самоцелью, но для очень небольшой группы людей («избранных») оно выступает средством по достижению цели господства (власти) над всем обществом;

- для укрепления своих позиций в обществе группа «избранных» умело использует стремление остальных («плебса») к обогащению;

- «избранные» опираются на такие способы накопления богатства, которые обеспечивают наибольшую эффективность, прежде всего ростовщичество и спекуляцию (как торговую, так и финансовую);

- накопление богатства происходит прежде всего в денежной форме.

Ключевым является изменение сознания большей части общества и соответственно его поведения, что и влияет на изменение экономики.

Характерной чертой ВЭ является финансизация - процесс характеризующийся созданием не реального продукта, а фиктивного (финансового). Так, у компаний, которые были известны миру как производители высококачественных изделий (американской компании «Форд Моторз», германской электротехнической корпорации «АЭГ»), в балансах на долю финансовых активов приходится более половины. Соответственно, большая часть прибыли создается не производством, а финансовыми операциями. Финансизация является закономерным процессом в основе которого - ценностный выбор

предпринимателя, обоснованный стремлением не к созданию нового полезного продукта, а к получению быстрой прибыли. Изменение ценностей промышленника-предпринимателя вносит существенное изменение в облик экономики, превращая ее в виртуальную систему, и на смену созидания и творчества приходит разрушение.

В условиях ВЭ товарное обеспечение денег (валюты) очень ограничено и поэтому, для поддержания пирамиды ВЭ, ему на смену приходит нетоварное в виде различных методов управления человеческим сознанием. Сознание человека перестраивается таким образом, чтобы главное удовольствие, ощущение счастья он испытывал, во-первых, от удовлетворения телесных потребностей, как естественных, так и противоестественных (культивирование духа потребительства и гедонизма); во-вторых - от количества полученных денежных знаков, степени своего материального обеспечения (наращивание страсти наживы); чтобы надежду своего развития и развития своих детей человек видел только в силе денег, чтобы у него панический страх вызывало их отсутствие. Эта революция сознания происходит целенаправленно, ее главные инструменты – СМИ и образование, прежде всего экономическое.

Рациональное экономическое поведение становится невозможным, основной движущей силой поведения человека становится иррациональное стремление к обогащению. Люди (в т. ч. представители бизнеса, управленцы), за очень небольшим исключением, не могут понять сути происходящих в экономике процессов, осознать губительность выстроенного финансового механизма, увидеть свое место в финансовой пирамиде, понять ее конечность и катастрофические последствия для себя.

«Жажда денег» ведет к тому, что большая часть энергии общества направляется на производство не жизненно важных товаров, а различных «услуг», большая часть из которых не имеет отношения к удовлетворению естественных потребностей человека. Может быть, не все эти «услуги» ведут непосредственно к физическому уничтожению человека (как наркотики, табак, водка и т.п.), но тем не менее они наносят человеку вред, разлагая его нравственно и духовно. Например, большая часть «финансовых услуг», которые формируют тип человека-игрока, а не человека-творца.

«Жажда денег» привела к серьезной деформации структуры всей деятельности общества, которую уже некорректно называть «экономической» или «трудовой». Проявлением этого является нынешняя структура ВВП многих развитых стран. Например, ВВП США почти на

4/5 состоит из услуг, причем половина из них — финансовые.

В обществе, где возникают дефицит денег и «жажда денег», целью производства является максимизация прибыли, а не удовлетворение потребностей общества в товарах и услугах. Несчастный потребитель оказывается не более чем «средством». Причем «средством», которое постоянно обманывают, отравляют (вредными продуктами), умерщвляют (опасными лекарствами), оболванивают (рекламой и средствами массовой информации), развращают (например, разными секс-услугами) и т.п.

Итак, виртуальная мировая экономика – это огромная финансовая пирамида, выстроенная с целью завоевания денег и на этой основе власти. Ее существование стало возможным, прежде всего по причине господства в современном западном обществе, а также среди властных элит и бизнес сообщества не западных стран, ценностей денежной цивилизации. Функционирование ВЭ поддерживается «эффективным» финансовым механизмом, который, однако, ограничен и конечен. Сегодня пирамида ВЭ близка к своему обвалу. Но поскольку ее основание имеет ценностное измерение – материальную (денежную) доминанту сознания общества, она может обрести новую форму существования и модифицированный механизм. Необходим переход к экономике как к домостроительству, но он возможен лишь при изменении сознания общества.

Список литературы

1. Катасонов В. Ю. О проценте ссудном, подсудном, безрассудном. Том 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://coollib.com/b/291965/read>
2. Симчера В. М. Кризис современных фантомов [Текст] / В. М. Симчера // Бизнес и банки. № 41, 2009.
3. Компаниец В.В. Виртуальная мировая экономика: суть и механизм [Текст] / В. В. Компаниец // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності» (Кременчук, 10-12 грудня 2014 р.).- Кременчук: КрНУ., 2014 – 390 с., С. 342-344

УДК 65.00:656.2

МЕХАНІЗМ СОЦІАЛЬНО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Соціально-господарська відповідальність є добровільним внеском підприємств у розвиток суспільства в соціальній, економічній і екологічній сферах. Це відповідальність перед діловими партнерами й співробітниками, перед місцевими співтовариствами та населенням у цілому. Вищою формою соціально-господарської відповідальності підприємств є включення його до системи соціального партнерства, коли відбувається перегляд відповідальності бізнесу, влади і суспільства у вирішенні суспільно значущих проблем.

У сучасному світі соціально-господарська відповідальність є одним із значущих інструментів підвищення капіталізації підприємств, інструментом запобігання некомерційним ризикам. Розширення соціально-господарської відповідальності відкриває доступ до широкого кола інвестиційних ресурсів і допомагає добитися стійкого розвитку.

Виходячи з вищезазначеного стає зрозумілим, що в наш час жодне ключове рішення на залізничному транспорті не повинне прийматися без урахування інтересів зацікавлених сторін, до найважливіших груп яких належать держава, працівники, непрацюючі пенсіонери, клієнти, комерційні партнери, суспільство і різні співтовариства. Тому серед основних напрямків реалізації соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті слід виділити такі.

Взаємодія з персоналом. Включає залучення і професійний відбір персоналу; регулювання трудових відносин; оплату праці і мотивацію персоналу; соціальну підтримку працівників; розвиток (навчання, підготовка, перепідготовка й підвищення кваліфікації) працівників; охорону праці і професійну безпеку. Працівники в системі соціально-господарської відповідальності розглядаються як головний ресурс, що визначає економічні результати роботи, конкурентоспроможність і ринкову вартість. У зв'язку з цим забезпечення професійними кадрами по всіх напрямках діяльності і мотивація працівників до продуктивної та ефективної праці виступають найважливішою метою соціальної політики.

Відповідальність за продукцію і послуги. Підприємства залізничного транспорту повинні постійно підвищувати якість надання послуг

вантажовідправникам і пасажиром, упроваджувати новітні розробки в області інформування, підвищувати комфортність поїздок, встановлювати зворотний зв'язок із споживачем.

Екологічна політика. Її головною метою є прагнення до економії й раціонального використання природних ресурсів, зниження негативного впливу на навколишнє середовище.

Взаємодія з суспільством. Полягає у виконанні підприємствами залізничного транспорту державних і соціальних завдань, таких як пільгові перевезення, вирівнювання тарифів, регіональні інвестиції, добродійність. Підприємства залізничної галузі мають у розпорядженні значний виробничий, інвестиційний і інтелектуальний потенціал, а це створює нагоду брати участь у дослідженнях й проектах з розвитку науки, технологій, розроблення та впровадження інновацій. У кожному конкретному випадку визначаються форма й ступінь участі підприємств залізничного транспорту в реалізації відповідних програм або вирішенні конкретних проблем відповідно до пріоритетних для суспільства і залізничного комплексу сфер і напрямів економічного і соціального розвитку. Задача підвищення добробуту і рівня життя населення полягає в тому, що разом з участю в реалізації державних, регіональних і місцевих програм підприємства залізничного транспорту, що мають у своєму розпорядженні широку мережу об'єктів соціальної інфраструктури, мають нагоду надавати місцевим мешканцям освітні, медичні, комунальні та інші послуги.

Механізм соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті представлено на рис. 1.

Фундаментом соціально-господарської відповідальності є її цінності та принципи, які інтегруються в корпоративну культуру, відображають соціальну місію економічної діяльності, генерують додаткові стимули до мотивації, посилюють мобілізацію колективу, створюють репутацію.

Модель системи управління соціально-господарською відповідальністю на підприємствах залізничного транспорту являє собою послідовне проходження через етапи планування, реалізації, контролю й звітності, що допомагає інтегрувати сукупність зусиль в сфері соціально-господарської відповідальності й тривіальних управлінських завдань у єдиний блок бізнес-процесів. Диференційовані елементи системи соціально-господарської відповідальності об'єднуються в єдиний організаційний процес, де вони підтримуються на рівні ресурсів і процедур. Дуже важливо побудувати логічний, інтуїтивно зрозумілий організаційний процес, що робить внесок у формування соціально-економічного капіталу.

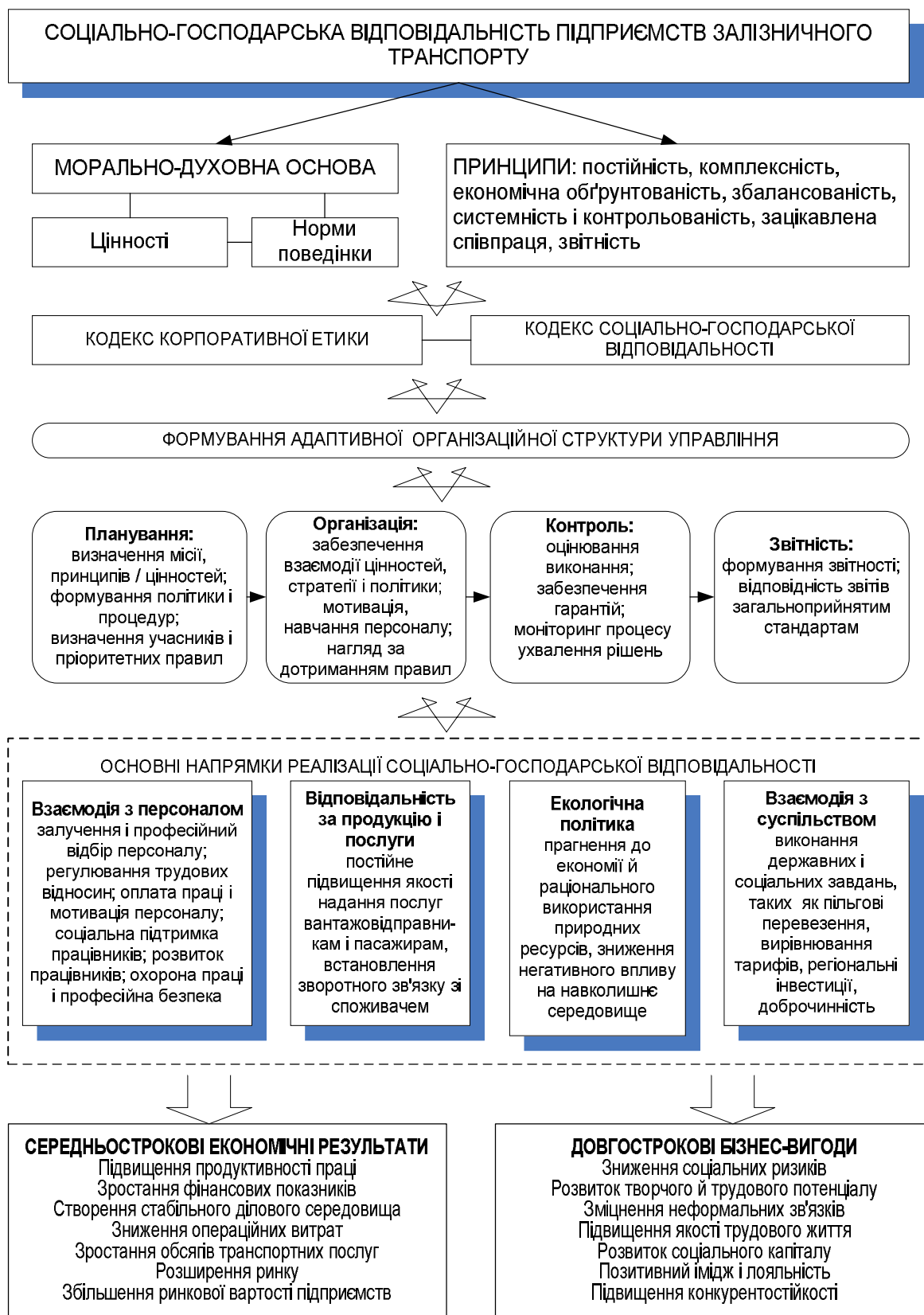


Рис. 1. Механізм соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті

Ефективна реалізація механізму соціально-господарської відповідальності на практиці в системі стратегічного й операційного менеджменту забезпечує отримання синергетичного ефекту завдяки поєднанню тактичного і стратегічного потенціалів в одному векторі, який дозволяє забезпечити підвищення капіталізації підприємств залізничного транспорту і підвищити їхньої конкурентоспроможності.

УДК 656.2.001.73

АФФІЛІАЦІЯ ЯК ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІ

Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Загальновідомо, що основна роль у ефективності роботи будь-якого підприємства належить від його персоналу. Раціонально організований процес управління трудовими ресурсами може стати рушійною силою при реалізації програм розвитку підприємства.

Провідний досвід і положення сучасної теорії показують, що підприємство досягає успіху тоді, коли має обґрунтований підхід до оптимізації використання трудового потенціалу. Це означає, що сучасний рівень виробництва не може розвиватися без ефективних мотиваційних систем персоналу. І серед можливих компонентів активізації високих виробничих результатів у працівників стоять психологічні фактори організації їх трудової діяльності.

Це є особливо актуальним в періоди економічної нестабільності: коли під впливом макроекономічних факторів, фактичні доходи працівників недостатньо відповідають обґрунтованому рівню, а соціальне забезпечення та матеріальне стимулювання не можуть компенсувати психологічний тиск на працівників.

Тому, у випадках, коли підприємство піддано зовнішньому впливу та при наявності нестабільного внутрішнього стану системи управління з обмеженістю фінансових можливостей щодо впровадження дієвих інструментів стимулювання працівників, необхідним є формування відповідного психологічного стану працівників.

Зокрема, у сучасних умовах життєдіяльності при управлінні персоналом особливу увагу треба приділяти особистісним якостям працівника і його вимогам до організації праці. Відповідно до цього міняються стимули, які найкращим чином можуть задовольнити його вимоги.

Головним стає те, що мотиваційна частина впливу на працівника повинна задовольняти його потребу в саморозвитку, самовдосконаленні.

Серед досліджень цієї проблематики

перспективним є напрямок знань про аффіліацію, як прагнення бути в суспільстві інших людей, потреба в створенні довірчих, теплих, емоційно значимих відносин.

Кожний з працівників у різному ступені має потребу в спілкуванні і тому необхідно враховувати ці особливості при підборі кадрів та організації їх трудової діяльності.

Тому так важливо для сучасних менеджерів вивчати основні ознаки, функції, елементи, принципи формування й методи підтримки відповідного соціально-психологічного стану, і застосовувати ці знання в практичній діяльності для досягнення цілей у своїй організації (підприємстві), тобто формувати відповідну корпоративну культуру.

Формування корпоративної культури за рахунок аффіліації припускає вірність співробітника цілям, інтересам, цінностям, місії організації, спрямованості діяльності й збереження власності організації. А від залежить успішність професійної діяльності і відповідно результати роботи підприємства.

УДК 331.108:656.2

ФОРМУВАННЯ КОРПОРАТИВНОЇ КУЛЬТУРИ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Юсунова Т.М., ст. викладач (УкрДУЗТ)

В наш час перед залізничною галуззю поставлено важливу задачу щодо підвищення ефективності її діяльності. Результати значною мірою залежать від злагодженої роботи працівників, розуміння та сприйняття ними процесів реформування. Забезпечити єдність, розкриття потенціалу робітників покликана корпоративна культура.

Поняття «корпоративна культура» є одним з базових понять в менеджменті. Під корпоративною культурою розуміють систему матеріальних і духовних цінностей, проявів, що взаємодіють між собою, властивих даному підприємству, які відображають його індивідуальність і сприйняття себе і інших в соціальному і речовинному середовищі, що виявляється в поведінці, взаємодії, сприйнятті себе і навколишнього середовища.

Слід зазначити, що корпоративна культура – це невидима частина підприємства, яка не може бути детально регламентована документами, а можуть бути декларовані лише окремі її принципи, і, нарешті, вона може існувати без жодних письмових правил. Це ускладнює процес її оцінки, аналізу і координації розвитку.

Формування «сильної корпоративної культури» передбачає виявлення основних цінностей підприємств залізничного транспорту, які вже сформувалися і визначення майбутніх основних цінностей.

Аналізуючи існуючі цінності на підприємствах залізничного транспорту слід зазначити, що один з величезних приводів для гордості залізничників є спадкоємність поколінь. Значний відсоток працівників залізничних підприємств є вихідцями з сімей, де хто-небудь працював на залізничному транспорті. Все їх життя проходить в середовищі, наповненому розмовами про транспорт, про виробництво, про вимоги, які пред'являє професія. З ранніх літ вони опановують необхідні правилами поведінки і стилістику мислення, копіюючи зразок батьків. Тому, вихідці з залізничних династій, що у подальшому працюють на підприємствах залізничного транспорту, максимально пристосовані до професійного середовища і є носіями корпоративної культури, корпоративності і традицій на неусвідомлюваному рівні.

Найважливіше значення має наявність профільної освіти та її рівень. Профільна освіта сприяє тому, що за короткий термін більшість з студентів опановує не тільки професійними знаннями, але і психологічними, і культурологічними стереотипами професійно-орієнтованого середовища. Особливу роль в соціалізації надає живе спілкування з носіями корпоративності при проходженні виробничої практики, стажуваннях, виконанні дипломних і

дослідницьких робіт на виробничій базі. При цьому, велике значення має кількість професорсько-викладацького складу учбових закладів, що мають виробничий досвід. Викладачі, які прийшли на кафедру не відразу від студентської лави і аспірантури, а отримавши досвід виробничої і організаторської діяльності, в процесі навчання студентів відображають корпоративні інтереси того професійного середовища, з якого вони повернулися в учбовий заклад.

На даному етапі формування корпоративної культури особлива увага повинна бути направлена на молоді кадри і їх розвиток. Необхідний ряд соціальних гарантій для молоді, наприклад, можливість придбати житло на пільгових умовах. Подальша політика залізничного транспорту в рамках Молодіжної програми повинна будуватися на забезпеченні повної інтеграції молодих співробітників в процес розвитку залізничних підприємств і передбачати всі напрями розкриття їх особового потенціалу.

Турботою корпоративної культури повинне стати збереження і виведення на якісно новий рівень всіх основних напрямів соціальної політики.

Таким чином, вдосконалення управління на підприємствах залізничного транспорту безпосередньо пов'язано з формуванням «сильної корпоративної культури», яка дозволить забезпечити міцність, довговічність і якість процесів організації управління і відповідно ефективність діяльності галузі.