

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

КИЇВДІПРОТРАНС

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
ХІІ Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(24.04 - 25.04.2014)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
ХІІ Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIIth International Scientific Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2014

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XII Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2014 р., 250 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи Укрзалізниці, розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями народного господарства та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансування транспорту і дослідження в галузі економічного перекладу.

Збірник призначений для науково-технічних робітників залізниць України, підприємств транспорту, викладачів вищих навчальних закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц.	Т. В. Полішко
Д.е.н., проф.	А. А. Покотілов
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., проф.	В. І. Копитко
Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
К.е.н., доц.	М. В. Гненний

Адреса редакційної колегії:

49010, м. Дніпропетровськ, вул. Акад. Лазаряна, 2, ДНУЗТ

Конференція проводиться за підтримки Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2014 р.

Секція 1

Інституціональні передумови розвитку ринкової інфраструктури транспортних систем в контексті глобалізації економіки

Nafta źródłem rozwoju i kryzysu

Dr Tadeusz Pliszka, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszow, Polska
Dr. Hab., Anatolij Tkach, Politechnika Rzeszowska, Rzeszow, Polska

Nafta jest strategicznym surowcem w tym zwłaszcza dla rozwoju i funkcjonowania transportu. W II połowie XX w. w świecie odnotowano wysoką dynamikę wydobycia i wykorzystania ropy naftowej, co przełożyło się na wzrost gospodarczy w tym na rozwój transportu, drogownictwa, kolejnictwa floty morskiej i powietrznej.

Słowa kluczowe: Nafta, kryzys, ropa naftowa, gaz, ochrona środowiska, zyski.

Celem opracowania jest zwrócenie uwagi na to, że paliwa w tym oparte na nafcie; warunkują sukces ekonomiczny, dla regionów świata, na których występują bogate złoża nafty i biedę dla tych, których dostęp został ograniczony, przez co są zmuszeni do importu nafty.

W okresie od 1950- 1970 średnia światowa dynamika zużycia energii stanowiła 4,9%. W tym wskaźniku znaczącą rolę odgrywa gaz i ropa naftowa /22 i 37%/, pozostawiając węgiel kamienny na dalszej pozycji /26%/. W ciągu 50 lat w Polsce zużycie węgla kamiennego, jako surowca energetycznego zmniejszyło się o połowę, przy jednoczesnym kilkakrotnym wzroście zużycia gazu i ropy naftowej.

Korzystanie z gazu i nafty owocowało negatywnymi skutkami w naturalnym środowisku, poprzez zanieczyszczenia gleby, wody i powietrza. Wielu naukowców twierdzi, że nafta i jej substytuty wpłynęły na tzw. globalne ocieplenie.

Szczególną cechą gospodarowania są kryzysy. W II. Połowie XX w. w świecie zanotowano trzy dotkliwe dla ludzkości kryzysy związane z naftą. Były to następujące kryzysy:

1. Kryzys w roku 1972, kiedy to nastąpił pierwszy tzw. szok naftowy.
2. Kryzys przełomu lat 1980 i 81. Wówczas ceny wzrosły aż 12- krotnie w odniesieniu do cen nafty z 1972 r. Kryzys dotknął w zasadzie całej liczącej się w świecie gospodarki i objawił się poprzez;
 - a. Spadek produkcji przemysłowej,
 - b. Wzrost bezrobocia,
 - c. Wzrost inflacji,
 - d. Regres gospodarczy państw rozwiniętego świata.

3. Kryzys lat 90.

Wstrząs spowodował zmianę myślenia, ale również uświadomienie ograniczoności zasobów. Politycy i ekonomiści zrozumieli potrzebę:

1. Oszczędności i konieczności budowy i realizacji planów oszczędnościowych.
2. Poszukania substytutów ropy naftowej.
3. Tworzenia paliw na bazie olejów roślinnych, tzw. biopaliw.

Potrzeby ludzkiej populacji przekraczającej 7, 1 mlda osób są wysokie i ciągle rosnące. Społeczność ludzka poprzez swoją coraz wydajniejszą pracę stara się zaspokoić potrzeby niezbędne, ale i bardzo wysublimowane. Dowodem na to jest fakt, że wysoki odsetek głodujących na świecie ludzi relatywnie zmniejsza się, co jest widoczne analizując problemy demograficzne na przestrzeni XX i początku XXI wieku.

Przedstawiony stan wynika również na skutek wydobywania i wykorzystania nafty. Problem leży w tym, że zasoby nafty są ograniczone. Niezależnie od wielkości zasobów, geograficzne rozłożenie nafty jest bardzo nierównomierne. Stąd dostęp do źródeł nafty generuje koszty społeczne, problemy organizacyjne, techniczne, ekonomiczne i polityczne.

Do pewnego momentu a dokładnie do 1964 r. odkrycia nowych zasobów wzrastały. Wydobycie również wzrastało. Po odkryciu zasobu następował wzrost wydobywania, stabilizacja wydobywania, spadek na skutek wyczerpywania zasobu i pozostawienie terenów po wyczerpaniu nafty. Dla dalszej eksploatacji nafty wchodzono na nowy teren.

W sytuacji, gdy praktycznie wszystkie złoża zostały odkryte pozyskiwanie zasobów staje się coraz trudniejsze i bardziej kosztowne. Dzisiejsze technologie powodują, że:

1. Poszukiwań dokonuje się przy pomocy technologii satelitarnych.
2. Firmy wydobywcze wchodzi na coraz trudniejsze tereny, np. regiony polarne, tropikalne, złoża pod dnem oceanów.

3. Ulepszeniu uległa technologia wyszukiwania, wydobywania i ekstrakcji surowca.

Według geologów na czas dzisiejszy /2014r/ złóż nadających się do wykrycia już nie będzie. Ostatnio odkryte wielkie tereny ropoносne odkryto w latach 60. z których wyróżnia się złoża na terenach:

1. Zachodniej Syberii w 1967 r.
2. Nord Slope na Alasce w 1968 r.
3. Morza Północnego w 1968 r.

Federalna Służba Geologiczna USA (USGS – United States Geological Survey) przedstawiła w czerwcu 2000r. raport, z którego wynika, że przy ostrożnej prognozie do odkrycia ropy w nowych złożach pozostało 500 mld. baryłek, przy ocenie optymistycznej 1.600 mld. baryłek. Za punkt odniesienia przyjęto 1996r. Po kilkunastu latach okazało się, że sprawdził się wariant pesymistyczny. Oznacza to, że przy obecnych zdolnościach rozpoznawczych rezerwy do odkrycia w okresie do 2030r w zasadzie wyczerpały się. Rzeczywistość okazała się taka, że od 80. Lat XX wieku wydobywa się zdecydowanie więcej aniżeli odkrywa. Stosunek odkrycia do wydobycia ma się tak, że na jedną baryłkę odkrytą przypada 3 baryłki wydobywane.

Nafta jest surowcem nieodnawialnym, a zatem przyszłość związana z tym surowcem jest łatwa do przewidzenia. Światowe złoża są wyczerpalne. Z tym wiąże się ostra konkurencja, która przyjmie zasadniczo dwie opcje:

1. Posiadacze zasobów (eksporterzy) będą podwyższać ceny.
2. Importerzy będą poszukiwać tanich dostaw i będą przestawiać się na substytuty.

W takie gierki z pewnością włączą się czynniki polityczne, które będą wpływać na przyszły kształt światowych mocarstw.

Jeśli przyjmie się, że światowe zasoby ropy wynoszą ok. 6000 mld. baryłek a techniczne możliwości pozyskania średnio wynoszą 40% zasobu, to potencjał ropy wynosi 2400 mld. baryłek. Dotychczas zużyto ok. 1100 mld. baryłek, co oznacza, że do pozyskania pozostało 1300 mld. baryłek /2400 – 1100/, czyli niewiele ponad 50% zasobów. Przy usprawnieniu wydobycia np. o 10% dałoby to dodatkowe 600 mld. baryłek ropy.

Te rezerwy ciągle wzrastają i np. między początkiem lat 80. A 2010 rokiem rezerwy podwoiły się. W kwestii zasobów można wnosić uwagi, co do metodologii wyliczenia zasobów. Wyliczenie rezerw z koca lat 80. Uległo przeszacowaniu, kiedy to kartel OPEC przedstawił sposób kontrolowania cen ropy. Ustalono limity wydobycia proporcjonalnie do zgłoszonych zasobów. Większy zasób dawał szansę większego wydobycia i sprzedaży. Efekt był taki, że zwiększono wydobycie, mimo, iż znaczących odkryć nie było. Weryfikacja faktycznych złóż ze względu na tajemnice nie była możliwa. Wzrost mógł wynikać z tzw. kreatywnej księgowości, ale również z tytułu postępu technologicznego.

Zwiększanie wydobycia ropy napotyka na realne trudności takie jak:

1. Konieczność wejścia z platformami wiertniczymi daleko w głąb Południowego Atlantyku, ok. 300 km od brzegów Brazylii i na głębokość 2.5 km i odwiertami na kilka km pod dnem oceanu.
2. Warunki klimatyczne Arktyki, przy wiecznej zmarzlinie, nocy polarnej i dryfujących krach lodowych.
3. Bardzo gęste i mocno zanieczyszczone złoża /manifa/ na terenie Arabii Saudyjskiej.
4. Dżungla Amazonii, obszar dziki, bez infrastruktury, z unikalną florą i fauną.

Rosnące zapotrzebowanie w naftowej cywilizacji jest nieubłagane, prawie cały światowy transport oparty jest na nafcie, ogrzewanie mieszkań również w dużej części wymaga gazu i ropy a zatem wydobycie mimo kosztów społecznych rośnie i przybliża do granicy zasobów.

Zasoby ropy naftowej nie kończą się na nafcie konwencjonalnej. Oprócz tej wyróżnia się jeszcze ropę niekonwencjonalną. Według szacunków jest jej około 10.000 mld. baryłek, co oznacza kilkakrotne przekroczenie rezerwy konwencjonalnej. Dla przykładu odkryte złoża piasku bitumicznego i łupków bitumicznych:

1. Kanady i Wenezueli oszacowano na 3000 mld. baryłek.
2. USA i Ameryki oszacowano także na 3000 mld. baryłek.

Nieodłącznym elementem wzrostu wydobycia są koszty inwestycyjne, eksploatacyjne i społeczne. Najbardziej narażona jest przyroda, której wpływ na zdrowie ludzkie jest niedoszacowane.

Źródła ropy niekonwencjonalnej są potencjalnym wyjściem z ewentualnego wyczerpania się zasobów konwencjonalnych. Hamulcem do sięgania do zasobów niekonwencjonalnych są wysokie koszty inwestycyjne i eksploatacyjne. Dla pozyskania jednej baryłki ropy z piasków bitumicznych potrzeba podgrzać 2 tony smolistej gęstej mazi zawierającej piasek i glinę /bitumen/ i spalić 30 m³ gazu ziemnego.

W związku z zapotrzebowaniem dużej ilości ciepła dla upłynnienia zasobów bitumicznych powstało wiele propozycji rozwiązujących zadanie. Niektóre technologie testuje się inne pozostają jak na razie w sferze projektów i tak:

1. W Kanadzie w prowincji Alberta zaplanowano wybudowanie elektrowni atomowej, dla zapewnienia dużej ilości ciepła.

2. W Kalifornii naukowiec o nazwisku Manley Natland przedstawił projekt o możliwości odpalania setek bomb jądrowych w terenach roponośnych, które na głębokości setek metrów pod ziemią poprzez wybuchy rozgrzewałyby zasoby i w ten sposób ułatwiałyby ich wydobywanie.

3. Chemik z Ottawy Karl Clark przeciwstawił metodzie z bombami jądrowymi, wydobywanie ropy poprzez wymywanie ropy gorącą wodą. Stosując tę metodę górnicy naftowi wykarczowali ok. 150 tys km² kanadyjskie tundry (pow. ok. 1/2 powierzchni Polski/, zamieniając ją w olbrzymią kopalnię odkrywkową.

Metoda Karla Clarka pozwoliła uniknąć podziemnego napromieniowania, natomiast spowodowała zapotrzebowanie na olbrzymie ilości wody dla oddzielenia piasku od bitumenu. Problem tkwi w tym, że tworzone są olbrzymie zbiorniki brudnej wody zawierającej substancje rakotwórcze. Wielkość jest tak duża, że jest widoczna gołym okiem z orbity okołoziemskiej. Specjaliści oceniają, że toksyczność zbiorników może trwać nawet do tysiąca lat. Codziennie zbiorniki przepuszczają do gleby i rzek ok. 11 mln litrów zanieczyszczeń.

Z jednej strony obserwuje się pogoń za rosnącym zapotrzebowaniem na ropy i dużymi zyskami. Z drugiej strony niemożliwym staje się utrzymanie tego procesu bez niepoliczalnych strat w środowisku naturalnym.

Duet; tania ropy (energia) i zdrowe czyste środowisko przyrodnicze staje się nie do pogodzenia. Zdaje się, że człowiek nie jest w stanie sam zapanować nad swoją i innych chciwością. Wciąż jednak pozostaje nadzieja, że człowiek potrafi zapanować nad równowagą w korzystaniu i ochroną środowiska naturalnego.

Nafta usprawniła transport ludzi i materiałów i to na wszystkich szlakach; lądowych, wodnych i powietrznych. Pośrednio przyczyniła się do wielkiej liczby ludzkich ofiar i strat materialnych. Przetworzenie ropy w produkt technicznie użyteczny wyzwala duże ilości tzw. gazów cieplarnianych. Okazuje się także dobitnie, że wielkość zasobów jest ograniczona. Wiek XX rozpoczynaliśmy stosunkowo małowymagającą populacją liczącą 1.570 mln ludzi a zakończono liczbą 6.070 mln. Był to wzrost wykładniczy.

W tym właśnie XX wieku ropy „zadecydowała” o losach wojennych, rozwoju techniki i nauki. Nafta była przyczyną trzech poważnych kryzysów ekonomicznych.

Wiek XXI będzie prawdopodobnie charakteryzował się spadającą dynamiką przyrostu ludności i w 2043r osiągnie liczbę 9.000 mln ludzi. W tym kontekście zapotrzebowanie na ropy w XXI wieku i dla bardziej wymagającej populacji będzie przypuszczalnie kilkakrotnie wyższe w stosunku do zapotrzebowania w XX wieku. Spowoduje to potrzebę zastosowania bardziej agresywnych ale i czystszych technologii od stosowanych obecnie. Pozostanie to nie tylko w ludzkich rękach, ale przyroda poprzez katastrofy „upomni” się o swoje.

Проблеми кластеризації залізничного транспорту в умовах вступу в ЄС

Коренюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Трансформації в сучасному суспільстві відбуваються з дивовижною швидкістю. Україна, як і практично всі країни Європи, опинилася на перехресті всіх новітніх процесів сучасного світового господарського розвитку. Дедалі більше зростає актуальність розробки оптимальної моделі майбутнього країни, шляхів і механізмів просування до нього.

На початку XIX сторіччя світова економіка все більше відчуває на собі зростаючий вплив процесів глобалізації, які дають могутній імпульс формуванню нової системи міжнародних економічних та політичних відносин. Глобалізація виявляється в повній сумісності з процесами локалізації конкурентних переваг у різних видах діяльності, що призводить до спрямування національними урядами своєї соціально економічної політики до формування кластерів підприємств.

Економічна нестабільність в світовій економіці в останнє десятиріччя примусила багато країн звернути увагу на невикористаний потенціал регіональних економік і вдосконалення регіональної структури, як резерву підвищення ефективності функціонування економічної системи. Серед близьких за профілем компаній тенденція розміщувати свої виробництва і функціонувати в найбільшій географічній близькості в останні роки стала домінуючою. Формою такого функціонування виступають кластери які доказали свою ефективність в економіці розвинутих країн.

В умовах інтеграції національної економіки в економічну систему ЄС набуває вагомого значення транспортний сектор, зокрема залізничний транспорт. Традиційно в Україні він є лідером серед інших видів транспорту щодо обсягів перевезень. Так, структуроформуючі галузі національної економіки, такі як металургія, машинобудування та сільське господарство, взагалі, не можуть ефективно функціонувати без залізничних перевезень. В ЄС транспортна галузь складає понад 7 відсотків ВВП і надає 5 відсотків робочих місць у європейських країнах, а у абсолютному виразі це складає 6,5 млн. чол.

Практика розвитку промислових кластерів стає найбільш популярною у світовому співтоваристві. Політика, спрямована на створення промислових кластерів сприяє реалізації концепції сучасного планування економічного розвитку, що ґрунтується на визначенні взаємозв'язків фірм і галузей промисловості.

Кластер – добровільне об'єднання фірм у певній сфері підприємництва, пов'язаних між собою технологічно, і, як правило, за ознакою технологічної близькості. Кластери у залізничному транспорті, переважно складаються з малих та середніх підприємств. Об'єднання фірм у кластери дозволяє кожному з учасників одержувати переваги, що виникають в процесі об'єднання зусиль заради масштабності виробництва. Підприємства, що входять у кластер зберігають свою незалежність.

До регіональних промислових кластерів відносяться групи фірм, сконцентровані географічно, зазвичай у середині регіону.

Розроблено три основні рушії сили промислової кластеризації:

- стратегічні і оперативні ділові можливості міжфірмових альянсів специфічного виду;
- традиційний регіональний фактор ринкових переваг;
- специфічна роль некомерційних інститутів, таких як університети, коледжі, торгові союзи, професійні асоціації.

Об'єднання підприємств у кластери дозволяє їм підвищувати рівень інноваційності, конкурентоспроможності на ринку. Кластери створюють передумови для припливу іноземних інвестицій, більшість учасників не є прямими конкурентами, а мають спільні проблеми і потреби, покращують продуктивність і посилюють конкуренцію, дають можливість для ефективнішого співробітництва з урядом та діловими колами.

Умови формування кластерів:

- близькість до ринків;

- забезпеченість професіональним трудовим капіталом(близькість до університетів);
- наявність постачальників засобів виробництва й інших ресурсів;
- доступність специфічних місцевих ресурсів;
- взаємодія та взаємодоповнюваність створюють ефект масштабу;
- наявність сучасної інфраструктури;
- скорочення вартості трансакцій;
- вільний обмін та доступ до інформації.

В Україні виникла потреба у формуванні транспортно-логістичного кластеру. В такому випадку ефективний розвиток транспортно-логістичного кластеру має здійснюватися на основі укладання паритетних угод між галузями транспорту в рамках відповідних кластерів.

Метою створення такого транспортного консолідуючого центру має стати ефективне обслуговування вантажопасажирських перевезень підприємствами залізничного транспорту. Визначити ефективність роботи кластера можна за шістьма критеріями - швидкість, надійність доставки вантажів і пасажирів, обґрунтованість тарифів, рентабельність перевезень, обсяг перевезень, забезпечення процесів перевезення IT-технологіями.

Розвиток кластерів не завжди є безпроблемним. Основною складністю, що його супроводжує, є те, що ймовірність успіху буде низькою для багатьох регіонів, якщо не всі етапи аналізу реалізовані та не оцінена виконуваність кластерних ініціатив. Виходячи з вищевказаного, потенційні ризики та бар'єри кластерного розвитку залізничного транспорту включають наступне:

1) створення галузевої кластерної програми потребує детальних відомостей та знання економіки регіону;

2) не достатньо розвинута технологічно-інституціональна структура (кластери використовують регіональні установи для отримання інформації та допомоги в оновленні технологій, економічному вивченні, торгівлі цінними паперами, та навчанні і тренінгах на всіх рівнях в своїх галузях. Технологічна інфраструктура є базою для будувannya економіки, що базується на кластерах, та її відсутність є серйозним недоліком у кластерах, що зростають);

3) регіональну ізолюваність та обмеженість (поки соціальний капітал є середовищем, що передає інформацію в межах кластеру, конкурентоздатність дуже залежить від здатності імпортувати нову інформацію та ідеї з більших відстаней);

4) компанії, що створили кластер пізніше, можуть не витримати конкуренції (переваги членів кластеру надають кластерам, створеним раніше, очевидну конкурентну перевагу над тими, хто прийшов пізніше і зімітував вже існуючий кластер.

Кластери, створені першими, зберігають кошти, надають спеціалізовану інфраструктуру, інституціональну підтримку, та добре розвинуту мережу, що є неможливим для нових або менших кластерів.

Отже, потреба кластеризації залізничного транспорту в умовах вступу в ЄС вимагає подальших наукових фахових досліджень на різних рівнях, включаючи, як академічну, так і вузівську науку, зокрема профільних університетів.

Дана проблема має вирішуватися, як на рівні держави, так і на рівні окремих регіонів. Має бути розроблена та ратифікована законодавчо-правова та нормативна база ефективного функціонування кластерів в національній економіці за аналогом розвинутих країн. В Україні уже підготовлені передумови для розробки такого підходу до формування кластерів. І виникає організаційна проблема щодо її реалізації.

Вирішення питання кластеризації залізничного транспорту сприятиме оптимізації роботи вітчизняної мережі залізничних доріг об'єднання «Укрзалізниця», що сприятиме росту ВВП держави та інтеграції в економічну систему ЄС.

Маркетингова діяльність у постіндустріальний період розвитку

Покотілов А. А., Радіонова Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

З урахуванням специфіки постіндустріального періоду розвитку людства, заснованого на інформаційній та інноваційній революціях, маркетинговий інструментарій також зазнає змін.

Доіндустріальний період характеризується інтуїтивними формами маркетингу, коли виробник товарів і послуг налагоджував особисті зв'язки з покупцями. Тому, особливих наукових методів для вивчення потреб покупців не було потрібно. Індустріальний період пов'язаний з відпрацюванням механізмів з управління окремими об'єктами, вивченням покупця, його поведінкових особливостей. Формуються основні механізми, підходи, концепції маркетингу. Застосування конвеєрних технологій, що забезпечують виробництво масових товарів, призводить до розриву традиційних зв'язків між покупцем і продавцем і формує штучні механізми, що відшкодовують цю втрату. У постіндустріальний період формується комплексний системний підхід до маркетингової діяльності. Відбувається більш глибоке розуміння того, що одних тільки психолого-соціологічних методів для вивчення споживача недостатньо, тому що такий інструментарій прийнятний тільки з метою короткострокового планування. Звичайні інструменти маркетингу перестають працювати, коли ми говоримо про планування на довгострокову і сверхдолгосрочний перспективи.

Головною функцією стратегічного маркетингу в цьому зв'язку стає прогнозування розвитку ринків, науково-технічного прогресу, галузей, продуктів. Для довгострокового, стратегічного маркетингового планування потрібні зовсім інші методи досліджень, які б давали чітке розуміння розвитку суспільства, споживача, ринків, науково-технічного прогресу. Відповідальність маркетингу зростає. Помилка при виборі напрямку розвитку тягне до колосальних наслідків, аж до розорення компаній.

Ще одна спостережувана сьогодні тенденція - нові можливості сегментації споживачів. Цьому сприяє інформаційна революція, яка дозволила створювати бази даних споживачів. Народження індивідуального маркетингу призводить до максимально можливого задоволення виявлених потреб споживачів.

Маркетинг, визначаючи напрямки розвитку бізнесу, несе в собі ще й соціальну відповідальність, тому що формує звички споживачів. Нестримна пропаганда споживання, яка в останні десятиліття особливо активно велася в розвинених країнах, призводить до надлишку володіння речами, що зумовлює виснаження природних та екологічних ресурсів. Моральні аспекти у формуванні норм споживання стають сьогодні перед людством особливо актуальними. Необхідно розробити стандарти, прийняті, як мінімум, на регіональному, як максимум, на міжнародному рівнях, що регламентують введення кількісних і якісних норм для товарів і послуг, з метою забезпечення високого рівня життя кожній людині в гармонії з природою.

Нове, сформоване суспільство, вибудоване на глобальному використанні інформаційних систем, є загрозою для відсталих країн, відсталих виробництв. Вже складно змусити споживача купити вітчизняний товар, якщо він апріорно не несе в собі новітні досягнення науки і техніки.

Таким чином, маркетинг в постіндустріальний період розвитку людства вимагає нових методологічних підходів, які дозволять максимально точно прогнозувати на довгострокову перспективу розвиток потреб суспільства, людини і виробити стандарти, з метою визначення стратегічних орієнтирів розвитку бізнесу, держави, що забезпечують гармонію взаємодії природи і людини.

Інституціональні передумови розвитку ринкової інфраструктури транспортних систем в контексті глобалізації економіки

Ткач А. А., Жешувська Політехніка, м. Жешув, Польща
Плішка Т., Жешувський університет, м. Жешув, Польща

Глобалізація світогосподарських відносин охоплює усі сфери функціонування міжнародної економіки. Серед них значне місце займають транспортні системи світу: національні, регіональні, континентальні та міжконтинентальні. Виступаючи основою функціонування світової економіки, вони є також і елементами та об'єктами глобальної виробничої інфраструктури, що формується і частково функціонує на ринкових засадах.

Транспортні системи національного, регіонального, внутрішньоконтинентального та міжконтинентального рівнів виступають елементами, об'єктами глобальної ринкової інфраструктури і тим самим забезпечують подальше поглиблення інтеграції між національними народногосподарськими комплексами, створюють умови ефективного функціонування регіональних і глобального ринків. Разом з тим, у розвитку транспортних систем світу виникають проблеми, зв'язані з домінуванням сучасних як об'єктів транспортної, так і елементів ринкової інфраструктури та необхідності модернізації традиційних підходів до розвитку видів транспорту і ринкової інфраструктури щодо вимог сучасних глобалізаційних процесів.

Статтю присвячено теоретико-методологічному аналізу інституціональних передумов формування і функціонування транспортної інфраструктури через призму ринкової інфраструктури.

Аналіз генезису транспортних систем в процесі формування глобальної виробничої інфраструктури свідчить про те, що його розвиток здійснюється через створення внутрішньоконтинентальних та міжконтинентальних транспортних систем, що реалізуються за допомогою розвитку залізничного, автомобільного, трубопровідного, річкового, морського та повітряного видів транспорту.

Дослідники вважають, що на основі науково технічного прогресу в останнє десятиріччя суттєво покращилась міжнародна транспортна інфраструктура завдяки розвитку нових поколінь авіаційного, автомобільного, водного та залізничного транспорту, а також швидкому нарощуванню мережі міжнародних трубопроводів.

Вони визначають світову транспортну систему як сукупність усіх видів транспорту та ланок транспортного процесу на всіх рівнях: національному, міжнародному, міжконтинентальному та світовому. Саме ретроспективний аналіз світових транспортних систем дозволяє повніше розкрити довготривалі тенденції глобального розвитку. Вважається, що транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

Разом з тим, в опублікованих роботах недостатньо досліджено напрями та форми впливу транспортних систем на формування глобальної виробничої інфраструктури, яка виступає передумовою та фактором ефективного функціонування інтернаціонального відтворювального циклу. Функціонування різних транспортних систем через окремі види транспорту дозволить проаналізувати їх роль у формуванні наддержавної обслуговуючої системи - глобальної інфраструктури. Аналіз та розкриття впливу кожного структурного елементу транспортної системи на формування наднаціональної інфраструктури може показати взаємозв'язок науково-технічного прогресу в транспортній сфері та рівня входження кожної країни у глобальну систему, що формуються.

На межі тисячоліть розвиток світової економіки залежить від міжнародних економічних відносин, реалізація яких проходить завдяки такому важливому інфраструктурному елементові - як транспорт. Домінуюче значення у розвитку транспорту у другій половині ХХ ст. відіграв швидкий технологічний прогрес в період НТР 60-70 років, за назвою транспортна

революція. На основі НТП в останні десятиріччя суттєво покращилась міжнародна транспортна інфраструктура.

Розвиток світових транспортних систем відображає довгострокові тенденції глобального розвитку сучасної міжнародної ринкової інфраструктури. Темпи розвитку та якісні зміни в транспорті у ХХ ст. можна порівняти з тим, що було досягнуто за всю попередню історію. Це відноситься, перш за все, до нових транспортних галузей - автомобільного, авіаційного та трубопровідного транспорту, а також класичного, традиційного - морського. Загальний обсяг вантажів перевезених морським транспортом, за останнє сторіччя зріс у 50 разів. Отже, якщо транспорт як складовий елемент міжнародної виробничої інфраструктури на ранніх етапах розвитку суспільства тільки опосередковував усі обмінні процеси, то в сучасних умовах, основною його функцією є поєднання виробничих ресурсів у наднаціональному відтворювальному процесі та реалізація товарів та послуг на світовому ринку. Транспорт є тією ланкою, котра швидко поєднує продавців та покупців і скорочує часовий та просторовий розрив між виробництвом та споживанням.

Виступаючи елементом як національної, так і міжнародної інфраструктури транспорт забезпечує процес виробництва та можливість ефективного використання виробничих ресурсів. Без сумніву, що це можливо тільки за умови коли ціни (тарифи) на послуги транспорту є такими, що приносять дохід при їх переміщенні у зовнішньому економічному просторі. Одночасно транспорт виступає фактором економічного зростання. Збільшення масштабів виробництва продукції залежить як від зростання її випуску, так і поглиблення спеціалізації, що в свою чергу вимагає більше сировини, більших розмірів ринку і відповідно більшого навантаження на транспорт. Тому останній є тим барометром, який показує на зниження чи підвищення темпів розвитку національних економік та світового господарства в цілому.

Міжнародна транспортна система характеризується досить неоднорідною інституціональною та соціальною структурою. Її стан в значній мірі визначається економічною потужністю національного капіталу та змінами у характері перевезень. Вона включає приватні, державні та змішані компанії. Держава у значній мірі курує розвиток національних транспортних систем, оскільки транспорт є матеріально - та енергомістким сектором економіки з довготривалим інвестиційним циклом та високим рівнем фізичного та морального зношення. У транспорті створюється біля 10 % ВВП (у с/г - 2,5%), у транспорт вкладається 20% усіх приватних капіталовкладень, транспортом споживається 15-18% усієї енергії, під об'єктами транспортної інфраструктури зайнято до 5% території світу.

Транспорт виконує різні функції у підсистемах світового господарства при реалізації зовнішньоторгових зв'язків. Усі види транспорту та ланки транспортного процесу в їх взаємодії на національному, міжнародному, міжконтинентальному та глобальному рівнях складають світову транспортну систему. Поряд з цим необхідно відмітити, що транспортна мережа, як зв'язок, енергопостачання на окремих континентах та регіонах має тенденцію до фрагментарності, оскільки раніше вона створювалася, в основному, для реалізації національних інтересів, тим самим залишивши, так звані, проміжки між окремими державами. Глобальна транспортна система сформувалась під впливом кількісного зростання пасажирських перевезень, які створили умови, стали фактором та засобом світових міграційних процесів. Транспортні системи світу можна аналізувати за двома ознаками: рівнем та зрілістю розвитку транспорту як елементу виробничої інфраструктури в національному, регіональному та міжнародному масштабах, а також за географічним місцем розташуванням - внутрішньоконтинентальні та міжконтинентальні транспортні системи.

Важливу роль у функціонуванні глобальної виробничої інфраструктури займає інституціональна ринкова інфраструктура як головний регулятор її розвитку на сучасному етапі.

Секція 2

Економіка та управління
транспортними системами

Можливість комерціалізації інноваційних технічних рішень на безліцензійній основі

Агієнко І. В., Грідасова А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Комерціалізація інноваційних технічних рішень є важливою складовою економічного розвитку кожної держави. Особливої актуальності цей процес набуває для України в умовах кризи, що набирає обертів.

Процес перетворення ідеї в технічне рішення, яке набуло статус інновації, передбачає такий етап як набуття прав на цей результат інтелектуальної діяльності в рамках чинного законодавства. Тобто автор будь-якої розробки на першому етапі втілення своєї ідеї в життя (на комерційній основі чи безкоштовно) мусить добре розуміти, що ідеї не є об'єктом права інтелектуальної власності. А якщо справа стосується технологій (інформаційних, виробничих тощо), то охорона може бути надана тільки запатентованому технічному рішенню – винаходу чи корисній моделі.

Власник майнових прав на ці об'єкти права інтелектуальної власності після отримання патенту має можливість комерціалізувати їх протягом певного терміну, який визначається чинним законодавством. В Україні, як і в більшості країн світу, що приєдналися до Паризької конвенції про охорону промислової власності, ці терміни становлять для винаходу 20, для корисної моделі 10 років. Цивільний кодекс України, а також Закон «Про охорону прав на винаходи та корисні моделі» передбачає, що після закінчення цього терміну майнові права на запатентоване технічне рішення не охороняються і використовувати його можна на безоплатній основі будь-кому без згоди автора чи іншого правовласника.

Але більшість новітніх технічних розробок є актуальними для використання у перші роки їх появи у відповідних патентних базах, і однією з найпоширеніших форм комерціалізації результатів інтелектуальної діяльності в межах означених термінів є процес передачі прав на них за ліцензійними угодами. Торгівля ліцензіями – прибутковий бізнес, і вигоду має як сторона – покупець прав на винахід (корисну модель), так їх правовласник.

Ціна ліцензії залежить від багатьох факторів, один з найважливіших з них – актуальність запатентованого технічного рішення, відповідність ідеї потребам ринку технологій. І світова практика має багато прикладів вдалого трансферу технологій.

Але цей механізм комерціалізації має окремі деталі, які дають змогу використовувати інноваційні технічні рішення без згоди правовласників до закінчення терміну охорони їх майнових прав.

В рамках правового поля інтелектуальної власності, яке окреслено чинним законодавством України і міжнародними нормами патентного права, існує система так званої підтримки патенту. Тобто в межах терміну охорони майнових прав на технічне рішення виникає поняття «чинність патенту». Воно пов'язане з необхідністю вносити щорічну плату до патентного відомства країни кожен рік протягом всього терміну охорони майнових прав. У разі відсутності таких платежів патент є «не чинним», а це означає, що майнові права на таке запатентоване технічне рішення фактично не охороняються, і використовувати його можна без згоди правовласника на безліцензійній основі.

Це є «блиск і зубожіння» сучасної патентної системи, який найбільш яскраво можна відстежити на прикладі вітчизняної патентної бази. Чимало актуальних для сучасної економіки винаходів, які містять унікальні інноваційні ідеї, охороняються патентами, що відзначені приміткою «не чинний». Тобто правовласник – найчастіше це сам винахідник – з різних причин (наприклад, за браком коштів і часу) не має змоги відстежити кон'юнктуру ринку і передбачити наміри потенційного покупця ліцензії, тому зупиняє підтримку патенту.

З одного боку, це шкодить комерційним інтересам авторів, з іншого – відкриває широкі можливості для вітчизняних виробничників, для яких існує реальна можливість використання унікальних розробок, значно скоротивши шлях від ідеї до інновації. І одним перших кроків на цьому шляху може бути ретельний аналіз патентної бази України, яка займає не останнє місце у світі за обсягом і швидкістю поповнення. Особливо це актуально для залізничної галузі в нинішніх умовах.

Эффективность развития предприятий железнодорожного транспорта: системно-синергетический подход

Аджавенко М. М., ГЭТУТ, м. Київ

Структурные сдвиги в ценностях научного знания, морали и идеалах общества; рост роли человека в системе общественно-экономической жизни актуализируют системно-синергетический подход в исследованиях процессов современного мира.

Возрастание роли человека в общественно-экономической системе, структурные сдвиги в картине мира, в идеалах, морали и ценностях знаний, приводят к становлению и развитию этической составляющей в науке, что и повышает роль системно-синергетического подхода в представлении мира, который возникает как познавательный процесс, и имеет дело со сложными открытыми самоорганизующимися системами. Сущность обозначенного современного научного знания связывают, в первую очередь, с становлением и развитием некоторых эпохальных научных направлений, а именно, теорией нестационарной Вселенной, теорией биологической эволюции и основанной на ней концепции биосферы и ноосферы, теорией фазовых переходов, теорией бифуркаций и катастроф, теорией фракталов, а также синергетики. Синергетика, как теория открытых нелинейных, неравновесных иерархических сложных систем, понимается как междисциплинарное научное направление, что связано с различной природой систем.

Новый современный этап развития науки связан с революцией в средствах хранения и получения знания, внедрением науки во все сферы человеческого бытия. На каждом этапе развития науки систематически предпринимались попытки обобщения знаний в отношении самоорганизации, что позволяло продвинуться в понимании обозначенного процесса.

Сложность решения проблемы самоорганизации связана с тем, что само это понятие не имеет чёткого определения не только в различных областях знаний. Даже в пределах одной области знания это понятие имеет различную смысловую нагрузку в различных разделах.

В развитии теории синергетики, как нового научного направления выделяют несколько научных школ: бельгийская школа И. Пригожина, немецкая школа Г. Хакена, американская школа Института исследования сложных адаптивных систем в Санта-Фе, Московская синергетическая школа, основанная А. А. Самарским и С. П. Курдюмовым.

Теория синергетики, разработанная разными школами, приходит к одним выводам, а именно, что во всем многообразии высокоорганизованных систем, обладающих приспособляемостью, самосовершенствованием и самовоспроизведением, существует определённый универсальный механизм, обеспечивающий управление процессом самоорганизации.

В рамках синергетики такие понятия как хаос и порядок, неустойчивость и устойчивость, вероятность, непредсказуемость, динамичность становятся фундаментальными взаимосвязанными характеристиками современного мира. Синергетика, которая рассматривает самоорганизующиеся системы, сегодня значительно расширяет знание о мире, расширяется коммуникация между природой и человеком.

Процесс самоорганизации в обозначенных системах обусловлен их способностью сохранять равновесное отношение со средой. Чем более ярко выражена такая способность, тем система более адекватна, или тем более высока её живучесть. В оценке качественных характеристик систем также требуется введение меры, которая отражает их направленность и степень проявления.

Еще одной важной проблемой современного научного диспута является «сложность», решение которой наталкивается на отсутствие однозначно определённых терминов. В отношении оценки качества самоорганизующихся систем широко используются понятия «хорошая» или «плохая» система, «простая» или «сложная» система, что не позволяет решить поставленный вопрос анализа системы. Одним из решений обозначенной проблемы

стало появление теории нечётких множеств и толерантных пространств, которые во многом дополнили классические подходы описания самоорганизующихся систем.

Существенной трудностью оказалось решение таких вопросов как оценка состояния сложной системы, определение понятия нормы состояния системы и её элементов, соизмеримость их отношений.

Все обозначенное требует обобщения знаний в различных областях, так как в каждой из них решены лишь частные вопросы самоорганизации. Потребность в интеграции знаний различных областей науки является естественным шагом на пути решения столь важной проблемы, как создание самоорганизующихся систем. Необходимость решения этой проблемы определена всем ходом развития науки и дальнейшим совершенствованием сложных систем «человек объект управления среда» или современных «человеко-машинных» систем.

Структурные сдвиги современного экономического знания рассматриваются в контексте формирования экономической синергетики исходя из того, что идеи самоорганизации неравновесных систем достаточно адекватны для познания многих эволюционных процессов в обществе.

Возникновение синергетики стало ответом на кризис линейного мышления, убеждения в разрушительной роли неравновесности и неустойчивости, трактовании хаоса, как деструктивного явления, игнорировании случайности как несущественного, побочного фактора обратимого и прогнозируемого развития.

Сформировавшееся новое направление исследования закономерностей развития в сложных системах – теория синергетики – позволяет активизировать системоформирующие связи в них, что приводит к согласованным в пространстве и времени коллективным эффектам. Эффективность функционирования обозначенной системы возрастает неадекватно внешним воздействиям под действием различных сил, которые формируют и могут вызвать качественные переходы разных порядков.

В. Б. Занг отмечает «...синергетическая экономика относится к области экономической теории, касается временных и пространственных процессов экономической эволюции, в частности, имеет дело с неустойчивыми нелинейными системами и фокусирует внимание на нелинейных явлениях в экономической эволюции, таких как структурные изменения, бифуркация и хаос».

Сущность синергетической экономики состоит в расширении теории традиционной экономической динамики и попыткой объяснить полученные результаты в рамках новой теории, которой и является синергетика. Синергетическая экономика переносит центр тяжести на такие концепции, как неустойчивость, которые не затрагивает традиционная экономика.

Таким образом новые реалии и факторы экономической жизни, определяющие характер, темп, направление развития предприятий железнодорожного транспорта, дает основание для внесения предложения об использовании нового подхода в исследовании их эффективности развития, которая ориентируется не на экономию, стабилизацию, расширение производства, а на синергетическое развитие через активизацию системоформирующих факторов и направление их на создание прорывных технологий и базовых инноваций, освоение новых рынков.

Современные проблемы экономики и управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта

Аксенов И. М., Разумова Е. Н., НТУ, м. Київ

Сегодня сложный и – опасный кризис окутал все механизмы и структуры государства. Кризисная ситуация в стране обострилась во всех ее экономиках, в том числе железнодорожной и, в частности, в ее составляющей – в пассажирском комплексе. Преодоление кризиса и формирование условий повышения устойчивости экономики данного комплекса – настоятельная необходимость обеспечения его финансово-экономической стабильности и улучшения социально-экономического положения многотысячного коллектива железнодорожников. Главная задача – решить экономическую проблему пассажирских перевозок ликвидировать их убыточность. Если не принять срочных мер, это будет длиться неопределенное время.

Дальнейшее решение экономических проблем пассажирских перевозок и управления ими на наш взгляд, должно осуществляться по таким направлениям:

- совершенствовании управления пассажирским комплексом на основе системного подхода и системного анализа к решению экономических проблем пассажирских перевозок, высокоэффективных информационных технологий, современных телекоммуникаций и др.

- экономии топливно-энергетических ресурсов и целом ряде «мелочей», которые обеспечивают высокую продуктивность труда и эффективность производства, в первую очередь, рациональном использовании рабочего времени;

- исключении необоснованных реформирований, не только в пассажирском комплексе, но и в масштабах отрасли; а самое главное – не назначать на должности менеджеров высшего звена не специалистов конкретного вида деятельности, «умеющих решать масштабные задачи, преданных какой-то руководящей партии»;

- совершенствовании организационных структур железнодорожных предприятий и рациональном формировании их штата;

- полном удовлетворении спроса на перевозки;

- увеличении доли железных дорог на рынке транспортных услуг за счет привлечения сюда пассажиров и их удержания на основе повышения качества перевозок и реализации активных мероприятий маркетинговыми подразделениями;

- активизации инвестиционной деятельности, направленной на развитие материально-технической базы пассажирского комплекса, совершенствовании и внедрении ресурсосберегающих технологий, обновлении пассажирского подвижного состава;

- совершенствовании тарифной стратегии и ценовой политики на основе маркетингового подхода к адресному гибкому регулированию цен на перевозки и дополнительные услуги, отражении в уровне тарифов основных факторов, влияющих на ценообразование – размеры доходов населения, качество и способы предоставления услуг, их полезность для пассажиров, ценовая политика альтернативных видов транспорта, каналы сбыта, организация рекламы, праздничные и предпраздничные дни, время массовых отпусков, каникулы школьников и студентов и т. д.;

- создании условий для дальнейшего сокращения эксплуатационных, инвестиционных и других затрат, прежде всего, за счет ресурсосбережения, контроля за производительностью и уровнем оплаты труда, запасами и ценами материальных ресурсов, развития маркетингового подхода к нормированию затрат;

- повышении эффективности взаимодействия с областными и другими властными субъектами, основанном на долгосрочных соглашениях о сотрудничестве и взаимной юридической ответственности за не выполнение принятых обязательств;

- формировании, применительно к современным условиям рыночных отношений, необходимой законодательной и нормативно-правовой базы и др;

Для решения названных и других задач, руководству пассажирского комплекса необходимо разработать конкретные планы и меры по их реализации. В планах должны быть предусмотрены и четко описаны мероприятия планомерного снижения всех видов расходов, создания четкой целенаправленной системы инвестиций для развития пассажирского комплекса, модернизации его инфраструктуры, замене морально и физически устаревшего пассажирского парка вагонов и локомотивов, износ которых составляет в настоящее время более 86 %, разработке новых технологий, решения задач, связанных с обеспечением качества пассажирских перевозок, безопасности движения и социального развития.

Из перечисленных направлений, в первую очередь, следует обратить внимание на недопущение назначений менеджерами высшего звена не специалистов конкретного вида деятельности, «умеющих решать масштабные задачи». От реформ таких менеджеров и «ученых», разрабатывавших Программы их осуществления, без понимания сущности организации и управления, железнодорожному транспорту нанесен ущерб, сопоставимый со специально совершенной диверсией.

Второе важнейшее направление – совершенствование тарифной политики. Динамика рыночных отношений в стране, рост конкуренции между видами транспорта, кризисное финансовое положение железных дорог, динамически изменяющиеся условия внешней среды и требования потребителей, коренным образом меняют принципы формирования уровня цен на услуги, предоставляемые железными дорогами потребителям (пассажирам).

В работе с ценами требуется разумное творчество потому, что из множества факторов, влияющих на результативность деятельности пассажирского комплекса, стабилизацию его финансового положения, ценовая политика занимает особое место. В настоящее время она становится важнейшим фактором, способствующим получению максимальной прибыли.

Влияние решений, которые принимаются в области ценообразования, в настоящее время испытывает каждый транспорт. Устанавливать цены на пассажирские перевозки без серьезного маркетингового анализа и возможных последствий разных вариантов изменения их уровня не может себе позволить ни один вид транспорта, ни их предприятия, какую бы позицию на рынке транспортных услуг они не занимали.

К реформам в пассажирском комплексе, как и всей отрасли, следует привлекать ученых, инженеров, и компетентных специалистов, знающих процесс перевозок - основной вид деятельности, за счет которого формируются прибыль. Не привлекать к научным исследованиям ученых не специалистов транспорта. Практикой подтверждено, выполненные такими «учеными» научные темы исследования шли в архив.

В данный исторический момент для экономики Украины важнейшими являются вопросы использования времени, чтобы специалисты понимали, когда говорят: «время – деньги» и не думали – все стоит денег, кроме времени. То есть, в первую очередь, необходимо решать простые, повседневные, житейские вопросы, те которые «очищают горючее от песка, при наличии которого ни один двигатель эффективно работать не может». Без решения таких мелочей не возможно успешно решать любые сложные задачи.

В условиях кризисной ситуации в стране все управленческие решения не должны приниматься волонтарно, а на основе результатов маркетинговых исследований. Путем использования системного анализа. Волонтаризм приводит к тому, что железные дороги слишком дорого за него платят. Самый свежий пример – закупка «Хюндаев».

Методичний підхід до визначення раціональних швидкостей руху пасажирських поїздів та раціональних зон їх курсування

Бараш Ю. С., Гненний О. М., Чаркіна Т. Ю., Момот А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для підвищення ефективності швидкісного та високошвидкісного руху необхідно визначити зону їх оптимального впровадження. Якщо середня швидкість швидкісного руху в Україні буде дорівнювати 140 км на годину, що відповідає максимальній швидкості 170-200 км на годину, то максимальна відстань, на яку можна запускати швидкісний потяг можна визначати за формулою (1).

$$L = t \cdot V_{ув}, \quad (1)$$

де $V_{ув}$ – середня розрахункова швидкість руху пасажирського поїзду.

t – максимальний термін поїздки пасажира у швидкісному поїзді.

В Європі прийнято обмежувати термін швидкісної поїздки 8-ю годинами, а в Україні поки встановлена межа 7 годин. З позиції конкуренції з авіаційним транспортом термін поїздки не повинен перевищувати – 4,5-5 годин.

На основі вказаних термінів поїздки відстані курсування швидкісних поїздів в Україні буде становити (табл. 1). На основі сказаного вище можна заключити, що в Україні доцільно впровадити швидкісний рух майже в усіх напрямках.

Таблиця 1

Максимальна відстань курсування швидкісного поїзда за різними умовами поїздки

Умови поїздки	Термін подорожі, год.	Середня швидкість руху, км/год.	Максимальна відстань, км	Примітка
Комфортна подорож	3	140	420	
Мінімальна втома	4	140	560	
Максимальний термін поїздки за Європейськими правилами	8	140	1120	
Максимальний термін поїздки за Українськими правилами	7	140	980	
Конкуренція з авіаційним транспортом за терміном подорожі	5	140	700	
Конкуренція з авіаційним транспортом за ціною подорожі	8	140	1120	

Попит на існуючі пасажирські перевезення визначається за звітними статистичними даними головного пасажирського управління Укрзалізниці. Для цього слід розрахувати коефіцієнт рухливості (мобільності) населення у дальньому сполученні за формулою (2).

$$K_{рух} = \frac{ВП}{КН}, \quad (2)$$

де $K_{рух}$ – коефіцієнт рухливості населення залізничним транспортом дальньому сполученні, частка.

ВП – кількість відправлених пасажирів залізницями України, за звітними статистичними даними Укрзалізниці, млн пас.;

КН – кількість населення України за звітними статистичними даними, чол.

В Україні цей показник розраховують як середню кількість поїздок одним мешканцем протягом року одночасно у приміському та дальньому сполученні і дорівнює – 1,4, у перспективі – 1,6. Дослідженням впливу швидкості руху пасажирських поїздів на попит швидкісних перевезень займалися науковці О. М. Гненний, Т. Ю. Чаркіна та М. О. Єрьоміна. О. М. Гненний досліджував впровадження швидкісного руху в Україні ще у 2003-2004 роках

на замовлення Укрзалізниці з позиції можливого доходу, який принесуть залізничному транспорту високошвидкісні перевезення. Для цього він визначав межу підвищення тарифів за допомогою формули (3):

$$DC_{вш} = DC_{нас} + \frac{C_{год}}{L_{ср}} \cdot (T_{нас} - T_{вш}), \quad (3)$$

- де $DC_{вш}$ – середня доходна ставка у високошвидкісному русі, грн/пас-км;
 $DC_{нас}$ – середня доходна ставка у пасажирському русі, грн/пас-км;
 $C_{год}$ – оцінка часу пасажира, грн./пас-год.;
 $L_{ср}$ – середня дальність перевезень у високошвидкісному русі, км;
 $T_{нас}$ – середній час перебування пасажира у дорозі на відстань, що дорівнює середній дальності перевезень у високошвидкісному русі, год.;
 $T_{вш}$ – середній час поїздки пасажира у високошвидкісному русі, год.

Вартість квитка, яку пасажир погодиться заплатити за поїздку у високошвидкісному потягу можна визначити виходячи з еквівалентності з його точки зору загальних витрат на поїздку за допомогою формули (3).

Т. Ю. Чаркіної формула (3) була трансформована з метою визначення математичної залежності вартості поїздки (ВП) у швидкісному пасажирському поїзді від різних швидкостей руху для середньозваженої дальності подорожі (4).

$$ВП = DC_{вш} \cdot K_{шв} \cdot L_{роз} \quad (4)$$

- де $K_{шв}$ – коефіцієнт підвищення вартості проїзду в пасажирському поїзді залежно від швидкості поїзду.
 $L_{роз}$ – розрахункова дальність поїздки.

Розрахунки виконувалися для різних швидкостей. Усі швидкості руху поїздів порівнювалися з середньою швидкістю звичайного пасажирського поїзду. За формулою 3 розраховувалася нова доходна ставка для швидкісного поїзду з різними швидкостями руху, а потім за формулою (4) розраховувалася середня вартість проїзду. З табл. 2 випливає, що вартість залізничного квитка без податку на додану вартість залежить не тільки від швидкості пасажирського поїзду, а й коефіцієнту підвищення вартості поїздки, на величину якого впливає, собівартість швидкісних перевезень, платоспроможність населення та соціальна спрямованість перевезень для деяких прошарків населення.

Таблиця 2

Прогнозна середня вартість поїздки пасажира у швидкісному та високошвидкісному поїзді

Розрахункова швидкість пасажирського поїзда, км/год.	Швидкість звичайного пасажирського поїзда, км/год.	Приріст швидкості руху пасажирського поїзду, км/год.	Економія терміну поїздки, год.	Існуюча дохідна ставка, в грн. за 1 пас.-км	Приріст дохідної ставки в грн. за 1 пас.-км	Нова дохідна ставка без врахування коефіцієнту швидкості, в грн. за 1 пас.-км	Коефіцієнт підвищення вартості поїздки залежно від швидкості поїзда	Нова дохідна ставка з урахуванням коефіцієнту швидкості, в грн. за пас-км	Середня вартість поїдки без ПДВ на 600 км в грн.
85	75	10	1,0	0,17	0,029	0,199	1,2	0,2388	143,28
100	75	25	2,0	0,17	0,058	0,228	1,4	0,3192	191,52
120	75	45	3,0	0,17	0,087	0,257	1,6	0,4112	246,72
150	75	75	4,0	0,17	0,115	0,285	2,0	0,57	342
200	75	125	5,0	0,17	0,144	0,314	2,5	0,785	471
250	75	175	5,6	0,17	0,162	0,332	3,0	0,996	597,6
300	75	225	6,0	0,17	0,174	0,344	3,5	1,204	722,4

Оптимізація потужності вантажних вагонних депо України

Барвіненко І. В., Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Діюча структура ринку залізничних перевезень відноситься до природної монополії, однак, відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту та Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» Укрзалізниця перетвориться на публічне акціонерне товариство. Це дозволить залучити інвестиції і вдосконалити управління в умовах сучасного ринку.

В свою чергу вантажні вагонні депо мають перейти до конкурентного сегменту. Якщо врахувати, що після реформування деповська вагоноремонтна база буде виділена в окреме підприємство, то дану задачу можна віднести до класу задач з визначення оптимальних розмірів підприємств.

Оптимальні розміри підприємств – це науково обґрунтовані та перевірені практикою розміри підприємств, завдяки яким забезпечуються мінімальні витрати різноманітних ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) на виробництво і доставку до споживача сукупної маси товарів, у т.ч. окремого екземпляра, у результаті чого досягається найвища ефективність виробництва.

Для вагонного господарства Публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця»

(ПАТ «УЗ») це формулювання буде мати такий вигляд: оптимальні розміри деповської вагоноремонтної бази – це науково обґрунтовані та перевірені практикою потужності, спеціалізація та методи ремонту в окремих структурних підрозділах (вагоноремонтних депо) з урахуванням забезпечення їх об'єктами ремонту, завдяки яким досягаються мінімальні витрати різноманітних ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) на виробництво, у результаті чого досягається мінімальна собівартість ремонту.

Оптимізація – це приведення системи (економічної соціальної, економічної) в оптимальний (найдосконаліший) стан. Вибір найраціональнішого рішення залежить від критерію оптимальності – вирішальної ознаки (показника), мети, згідно з яким має розвиватися певна система, забезпечуючи найвищу ефективність. Такий критерій поєднує кількісно-якісні параметри з переваженням кількісних і є орієнтиром для досягнення поставлених цілей.

З метою оптимізації розмірів деповської вагоноремонтної бази і вибору найкращого варіанту реформування необхідно розробити економічний критерій, який допоможе прийняти правильне управлінське рішення.

Критерій оптимальності повинен бути простим і універсальним, а також враховувати всі основні фактори, які впливають на розвиток вагонних депо. В свою чергу, модель реформування повинна забезпечити керованість, стабільність і ефективність роботи вантажних вагонних депо. Для вантажних депо полігону за різних варіантів їх розвитку програма ремонту буде незмінною, оскільки всі варіанти мають однакові доходи.

Таким чином, в даній ситуації необхідно використати у якості критерію оптимальності модифіковані приведені затрати (МПЗ), за допомогою якого здійснюється вибір кращого варіанту із множини.

Вирішення проблеми оптимізації деповського ремонту вантажних вагонів України являє собою багатоцільову задачу:

- з визначення оптимальних потужностей окремих структурних підрозділів;
- спеціалізації депо на ремонті конкретних типів вагонів;
- визначення методу ремонту вагонів;
- оптимального розподілу програми ремонту вантажних вагонів по конкретних депо;
- перепрофілювання надлишкових депо, передачі їх в оренду або ефективного продажу.

Щодо користування вагонами інвентарного парку

Белінська М. Г., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ
Жовтонога М. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основне завдання залізничного транспорту – це забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам різних форми власності та видів діяльності. Виконання цих функцій залізницями України ускладнюється скороченням інвентарного парку, що є результатом реформ залізничного транспорту в частині його передачі до складу дочірніх підприємств. Зазначене ставить перед залізничниками важливі питання щодо забезпечення безперебійного процесу перевезень, подальшого спільного використання вагонів інвентарного парку, залучення до перевезень власних вагонів та відповідної системи організації взаєморозрахунків за використання цих вагонів.

Враховуючи реалії сьогодення, щодо зменшення інвентарного парку в умовах реформування залізничного транспорту з одночасним зростанням потреб галузі у перевезеннях, проведено дослідження нормативної тарифної бази для визначення ролі інвентарного парку вагонів у сучасних вантажоперевезеннях та аналіз вантажоперевезень у вагонах всіх форм власності й визначення частки вагонної складової у тарифі від перевезень у вагонах інвентарного парку та іновагонах.

За останні роки суттєво змінилась структура вагонного парку залізниць країн СНД та Балтії. Значне збільшення власних вагонів пояснюється створенням операторських компаній, яким передається у власність інвентарний парк вагонів.

В даний час зберігається тенденція щодо передачі у власність вагонів підприємствам, які входять до сфери управління Укрзалізниці, спостерігається збільшення власних вагонів інших операторів залізничного транспорту. Динаміка зміни структури вагонного парку УЗ свідчить про сталу тенденцію щодо зменшення інвентарного парку з одночасним зростанням власного.

Така закономірність свідчить про стабільність зв'язків вантажовідправників з приватними перевізниками та їх можливості оперативніше реагувати на зміну попиту та пропозицій на ринку перевезень, що дозволяє успішно конкурувати з державним сектором. Тому для підвищення доходності вантажних перевезень актуальним є вирішення питання щодо перегляду технології використання вагонних парків всіх форм власності.

Встановлена різниця в доходах в залежності від форми власності вагонів пояснюється впливом курсу гривні до валюти розрахунку, тому що в іновагонах переважно перевозяться високовартісні транзитні вантажі, розрахунки за перевезення яких провадяться у валюті.

Дослідженнями встановлено, що вантажоперевезення у вагонах інвентарного парку залізниць України не є домінуючими на ринку транспортних послуг. Тільки при залученні інвентарного парку інших залізничних адміністрацій відповідно до принципів спільного використання таких вагонів та власних вагонів можуть бути забезпечені потреби суспільства у послугах залізничного транспорту. Підтвердженням доцільності щодо більш ефективного використання цих вагонів є той факт, що залізниці отримали більше чистого доходу від перевезень у власних вагонах, оскільки витрати на утримання та ремонт власних вагонів понесли самі власники вагонів. Ця теза підтверджується проведеними розрахунками. Тому, в умовах коли залізниці України не можуть задовольнити потребу у придбанні нового рухомого складу, виконанні необхідної кількості ремонтів та модернізації вагонів, питання залучення до перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні у власних вагонах на взаємовигідних умовах для власника та залізниць потребує детального вивчення. Перспективним є розв'язання питання щодо подальшого спільного розвитку нормативних баз з формування тарифів та використання вагонів.

Вплив сучасного ринку транспортних послуг на взаємовідносини учасників перевізного процесу

Близнюк Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Протягом останніх 20-30 років, враховуючи процеси глобалізації сучасної економіки, світовий ринок транспортних послуг зазнав значних трансформацій, серед яких слід відзначити лібералізацію ринку, вдосконалення інтегрованості, розвиток транспортної інфраструктури та ін.

Україна знаходиться на початковому етапі реформування галузі, важливим елементом якого є зміна застарілої щодо сучасних вимог ринку організаційної структури та викорінення монополістичних тенденцій, що тривалий час стримували розвиток галузі в цілому.

Для чіткого розуміння впливу сучасних тенденцій ринку транспортних послуг на ефективність роботи учасників перевізного процесу важливо виконати наступні завдання:

1. Чітко визначити суб'єктів, що взаємодіють на ринку, визначити їх ролі та функції у здійсненні перевізного процесу, створити матрицю цілей їх діяльності.

2. Відслідкувати та проаналізувати, зробити прогноз тенденцій, що складатимуться на ринку транспортних послуг та визначити їх вплив на взаємодію учасників перевізного процесу.

1. Не можна залишати без уваги той факт, що шляхи розвитку залізничної галузі України формується відповідно до вимог міжнародних угод та має цінне підґрунтя досвіду країн з розвиненої ринковою економікою. Важливим досвідом для нас став процес відділення операційної діяльності залізниць від інфраструктури, поштовхами для якого стали:

– Вимоги щодо підвищення прозорості діяльності залізниць. За рахунок того, що власник рухомого складу здійснював перевезення на своїй інфраструктурі мали місце високі незворотні витрати.

– Необхідність надання недискримінаційного доступу до інфраструктури. Монополістичні тенденції не сприяли входженню на ринок нових суб'єктів.

– Враховуючи особливості залізничного транспорту складали близька 30 % загальних операційних витрат, що унеможливило порівняння з іншими видами транспорту.

Відділення інфраструктури від операційної діяльності відбувалося у два шляхи: інституційний та організаційний. Перший полягає у відділенні компаній-перевізників як окремих організацій із власним капіталом, веденням бухгалтерської звітності та персоналом. Інфраструктура у деяких випадках залишалася у державній власності (Португалія, Швеція), або переходила у державну власність (Великобританія). Урядом назначається орган, основною функцією якого є контроль посередництво у вирішенні суперечок між компаніями-перевізниками та власниками інфраструктури. В основу організаційного розподілу покладено створення окремих бізнес-одиниць із високим ступенем свободи діяльності. Існують деякі варіанти такого розподілу, першим з яких є створення бізнес-одиниць, що здійснюють свою діяльність у межах компанії-перевізника. Такі компанії мають незалежні органи управління та ведуть окремий бухгалтерський облік, але не мають правової автономії. Іншим варіантом є створення автономних підрозділів у рамках холдингової компанії.

Відносини суб'єктів перевізного процесу можна зобразити у вигляді трикутника Держава – Компанії-перевізники – Інфраструктура. Держава виступає власником активів (інфраструктури) і гарантом суспільних інтересів. До функцій уряду можна віднести:

1. Формування транспортної політики
2. Надання концесій компаніям-операторам та менеджерам інфраструктури
3. Матеріальне забезпечення будівництва, утримання та оновлення об'єктів інфраструктури

4. Підтримка у вигляді субсидій компаній-операторів, діяльність яких є збитковою за рахунок соціальної направленості

Компанії-перевізники – це незалежні компанії, що виступають посередниками між власниками інфраструктури та пасажирів і вантажовідправниками. Вони сплачують плату за доступ до інфраструктури і надають таким чином послуги з вантажних та пасажирських перевезень, отримуючи винагородження у вигляді збільшення ціни на долю свого прибутку.

Орган управління інфраструктурою відповідає за розвиток, утримання інфраструктури залізничного транспорту, розподіляє та управляє інфраструктурними потужностями.

Завдяки відокремленню операційної діяльності від інфраструктури, прояснилися фінансові грошові потоки та процес розподілу субсидій, а також ролі та завдання ключових учасників залізничних перевезень: уряду, компаній-перевізників, органів управління інфраструктурою. Так, уряд відіграє важливу, незамінну роль: керуючись метою підвищення соціального добробуту урядом визначається курс розвитку галузі, формується транспортна політика.

Власник залізничної інфраструктури має забезпечувати недискримінаційний доступ до інфраструктури компаніям-перевізникам за економічно-обґрунтовану плату.

Роль компаній-перевізників зосереджена на своїй основній діяльності - перевезення пасажирів і вантажів максимально ефективно і раціонально.

Особливістю відокремлення операційної діяльності від інфраструктури стала поява великої кількості незалежних компаній-перевізників, які, в той же час, не можуть існувати без тісної взаємодії. Більш ефективною їх діяльність буде у випадку існування спільних цілей та перспектив розвитку за умов звільнення від загальної відповідальності – кожна компанія несе відповідальність лише за свої дії.

З метою попередження субоптимізації важливою є спільність основних цілей усіх суб'єктів господарювання залізничної галузі. Такою цілю може виступати задоволення потреб споживачів транспортних послуг, пасажирів та вантажовідправників та *покращенні рівня якості послуг*.

Слід враховувати, що для пересічного пасажирів або вантажовідправника відділення компаній-перевізників та власників інфраструктури не має принципового значення, адже основним для них є те, щоб їх вантаж (або самі пасажирів) були доставлені у зазначений час в зазначене місце за договірних умов. Отже, для досягнення зазначеної цілі, мають виконуватись наступні вимоги:

- безпека
- надійність: безперебійна робота та скорочення затримок та запізнь
- мобільність: забезпечення росту пасажиро- та вантажообігу та створення сприятливе навколишнє середовище;
- актуальна інформаційна система: основна потреба споживача (правильне, своєчасне, послідовне і сучасне інформування)
- забезпечення зручності та комфортності подорожі: оптимізація часу у дорозі і впровадження системи подорожі «від дверей до дверей», а також комфорт і доступність станції і потягів, доступний для всіх;
- ефективність: забезпечення доступності транспортних послуг за рахунок підвищення ефективності витрат як компаніями-операторами, так і власниками інфраструктури;
- стійкість: збереження лідируючих позицій та постійне впровадження інновацій.

Як компанії-оператори, так і менеджери інфраструктури роблять свій внесок у досягнення цих цілей. Внесок кожного суб'єкту має бути чітко визначений і оцінений.

Шляхи покращення кредитного рейтингу Укрзалізниці

Бобиль В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Виникнення проблем у розвитку залізничного транспорту зумовлено прогресуючим старінням основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів становить 56 %, у тому числі рухомого складу - 68 %. Потребує суттєвої модернізації інфраструктура залізниць. Протяжність колій, ремонт яких не проведено своєчасно, досягла 30 % від загальної. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, створюється реальна загроза безпеці руху на залізничному транспорті, виникнення техногенних катастроф;

Вирішення зазначених проблем неможливе без відповідного фінансування, у тому числі і за рахунок банківських кредитів. Основні кредитні лінії, що були надані Укрзалізниці протягом 2012-2013 рр., вказані в таблиці 1.

Таблиця 1

Основні кредитні лінії Укрзалізниці за 2012 – 2013 рр.

Позичальник	Кредитор	Сума, млн. грн	Термін кредиту	Річна ставка, %
Одеська залізниця	Київська Русь	25	28.12.2012-25.01.2013	30
Одеська залізниця	Укргазбанк	23	28.12.2012-20.01.2013	27
Донецька залізниця	Київська Русь	30	6.11.2012-31.01.2013	25
Донецька залізниця	Фінанси та кредит	20	28.12.2012-04.01.2013	25
Південно-Західна залізниця	Укрексімбанк	200	31.10.2012-30.10.2012	24
Південна залізниця	Райффайзен Банк Аваль"	122	25.12.2012-9.06.2013	23
Львівська залізниця	Райффайзен Банк Аваль"	41	27.12.2012-01.11.2013	22
Одеська залізниця	АктаБанк	10	8.06.2012-7.06.2013	21
Донецька залізниця	ТАСкомбанк"	33	27.12.2012-09.01.2103	21

Як видно з таблиці 1, річна процентна ставка за наданими кредитами Укрзалізниці становить від 21 до 30 % (прийнятною ставкою за такими кредитами на ринку вважається ставка у розмірі 18 %). Такі високі процентні ставки можна пояснити низьким кредитним рейтингом Укрзалізниці (табл. 2).

Таблиця 2

Кредитний рейтинг Укрзалізниці за 2013 р.

Назва агентства	Іноземна валюта		Національна валюта	
	Рейтинг	Прогноз	Рейтинг	Прогноз
Standard&Poor's	B-	негативний	B-	негативний
Fitch	B-	негативний	B-	негативний

Отже, як показує аналіз даних, через високі кредитні ризики більшість закордонних банків відмовляється надавати свої ресурси, а вітчизняні банки кредитують Укрзалізницю за високими ставками.

Збільшити кредитний рейтинг Укрзалізниці можливо шляхом реформування галузі, а саме: розмежування господарських функцій і функцій державного управління; розмежування в системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, створення умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі та розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів; формування структури управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення конкурентного сектору; удосконалення системи тарифів на послуги залізничного транспорту.

Інструменти зниження ризиків Укрзалізниці

Бобиль В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підприємства залізничного транспорту відіграють вирішальну роль в економіці України і через те повинні не тільки вміти діагностувати потенційні ризики, а й мати відповідний механізм нейтралізації їх негативного впливу.

Ризик – це ймовірність відхилення від спланованих економіко–фінансових показників діяльності підприємства (при цьому наслідки відхилення можуть коливатися в межах від позитивних до негативних).

З цього визначення виводиться й загальна складова категорії «ризик», а саме:

- наявність ризику в усіх видах економічної діяльності (економічна складова);
- неможливість точного прогнозування зміни чинників зовнішнього середовища;
- ймовірність одержання як прибутку, так і збитків.

До основних ризиків Укрзалізниці відноситься:

1. Ризик зменшення вантажних перевезень в результаті погіршення економічних умов. Інструменти зниження ризику: підтримка гнучкості в інвестиційній програмі; заходи щодо зниження витрат та збільшення продуктивності праці для забезпечення росту показників рентабельності; диверсифікація парку у відповідності до потреб клієнтів для підвищення диверсифікації споживачів послуг.

2. Відносно високий рівень зносу інфраструктури та рухомого складу. Інструменти зниження ризику: продовження роботи з модернізації та розширення інфраструктури, парку локомотивів та вагонів; надання державної підтримки з фінансування стратегічно важливих інфраструктурних проектів; диверсифікація джерел фондування.

3. Висока доля витрат на персонал. Інструменти зниження ризику: заходи щодо підвищення продуктивності праці та оптимізації персоналу; професійна перепідготовка співробітників для збільшення продуктивності.

4. Ризик рефінансування короткострокових запозичень. Інструменти зниження ризику: робота з подовження термінів погашення своїх боргових зобов'язань (у т.ч. за Єврооблігаціями); розробка стійкої стратегії фондування та рефінансування.

Зазначимо, що основними факторами збільшення вищеназваних ризиків є:

- відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі;
- недосконалість законодавчої бази у частині залучення інвестицій;
- низькі тарифи на перевезення пасажирів і відсутність дієвого механізму компенсації збитків під час надання суспільних послуг, що призводить до перехресного субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Значно зменшити розмір сучасних ризиків Укрзалізниці можна через певне реформування залізничного транспорту, що має передбачати:

- підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання;
- створення умов для рівного доступу до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами;
- удосконалення системи управління залізничним транспортом;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць;
- інтеграція залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи;
- створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики;
- забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту.

Сучасні проблеми управління витратами інфраструктури залізниць

Божок А. Р., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У процесі реалізації програми реформування залізничного транспорту змінюються економічні, експлуатаційні та правові умови функціонування залізниць. Утворення вагонних компаній обумовлює перерозподіл експлуатаційних витрат, зміни в їх структурі, формуються нові особливі вимоги до їх розрахунку. Перш за все це стосується витрат, пов'язаних із використанням інфраструктури залізничного транспорту в умовах появи компаній-операторів рухомого складу.

Сьогодні для ефективного управління витратами залізниць та забезпечення їх прозорості необхідним стає розподіл їх за видами діяльності, тарифними складовими та укрупненими видами робіт із зазначенням у звітності залізниць інфраструктурної складової тарифу на перевезення. Вимоги до виділення інфраструктурної складової закріплені у Комплексній Програмі реформування залізничного транспорту. З метою встановлення ціни з перевезень на рівні економічно обґрунтованих витрат виділення тарифних складових має бути забезпечено в усіх тарифах на вантажні і пасажирські перевезення незалежно від виду рухомого складу, роду вантажів і типів сполучень. У подальшому мають бути виокремлені і інші складові у розрізі укрупнених видів робіт і статей витрат.

Як свідчить практика залізниць зарубіжних країн, розподіл доходів і витрат інфраструктури дозволяє встановити взаємозв'язок між основними напрямками формування собівартості перевезень; деталізувати шляхи підвищення доходів і ефективності фінансової діяльності в цілому. Крім того, виділення тарифних складових дозволяє підвищити прозорість фінансових потоків і контроль за ними на основі щомісячного моніторингу структури складових витрат за видами перевезень.

Аналізуючи надання послуг інфраструктури як відокремленого виду діяльності витрати розподілятимуться між: перевезеннями, які здійснює Укрзалізниця – вантажними перевезеннями; пасажирськими перевезеннями дальньому сполученні; у приміському сполученні та наданням послуг інфраструктури іншим перевізникам (надання доступу на колії загального користування). При цьому варто зазначити, що інфраструктура залізничного транспорту має свою специфіку, яка полягає у складі і структурі витрат, ступені залежності від обсягу перевезень, високому взаємозв'язку зі всіма ланками транспортного процесу і видами діяльності. У складі експлуатаційних витрат мережі залізниць доля витрат інфраструктури складає близько половини всіх витрат, із вантажних перевезень – 55% і пасажирських – 30%.

При управлінні даними видами витрат важливо враховувати відмінність структури витрат на утримання й експлуатацію інфраструктури за видами перевезень, галузевими господарствами, групами витрат та їх елементами.

Зважаючи на те, що залізничний транспорт є фондомісткою галуззю з високою часткою пасивних основних фондів доцільно розробити комплексні підходи до вирішення проблеми простою та недозавантаженості окремих ділянок інфраструктури. Мається потреба у розробці методів розрахунку витрат, пов'язаних з даними ділянками, і відокремлювати витрати на утримання тимчасово не завантаженої ділянки інфраструктури.

Таким чином, на сьогодні необхідним є створення ефективного механізму управління витратами інфраструктури. Для цього необхідно провести методичну підготовку і узгодити між собою такі основні елементи даного механізму: прогнозування, планування і нормування витрат; контроль виконання бюджетів; облік і аналіз витрат; дослідження причин відхилень фактичних величин витрат і собівартості від планових; порівняльний аналіз величин витрат за окремими господарствами і видами перевезень; виявлення організаційних, технічних і технологічних резервів зниження витрат і собівартості; запровадження систем мотивації персоналу для економії витрат.

Загальний підхід до проблеми прогнозування та оновлення парку пасажирських вагонів

Божок Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

До парку пасажирських вагонів включаються вагони, які безпосередньо перевозять пасажирів та надають їм послуги з харчування (вагони-ресторани) та перевезення багажу (багажні вагони). Кількість необхідних пасажирських вагонів безпосередньо залежить від попиту населення на перевезення, який визначається обсягом пасажирських перевезень (табл. 1).

Таблиця 1

Аналіз зміни обсягів пасажирських перевезень та кількості пасажирських вагонів за 10 років

Показники	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Пасажирообіг у дальньому сполученні, млрд. пас-км	28,3	31,1	34,4	35,1	35,1	35,2	31,1	33,3	33,8	33,9
Кількість перевезених пасажирів у дальньому сполученні, млн. чол.	129,1	131,4	132,2	135,6	133,6	134,3	119,8	128,7	131,9	134,2
Наявна кількість пасажирських вагонів на кінець року	8200	8100	7900	7800	7700	7600	7400	7300	7100	6800

Як бачимо із табл. 1 з кожним роком Укрзалізниця відчуває гостру потребу у пасажирських вагонах через постійне збільшення попиту на залізничні перевезення. Саме тому необхідно визначити раціональну кількість пасажирських вагонів з урахуванням впровадження на Україні денних швидкісних поїздів, прогнозних обсягів пасажирських перевезень у дальньому сполученні, існуючих типів рухомого складу та способів і ефективності його використання. Вирішення цієї задачі включає в себе наступні етапи:

- 1) визначення можливої кількості напрямків, де можуть бути введені денні швидкісні поїзди;
- 2) розподіл кількості пасажирів між швидкісними та звичайними перевезеннями;
- 3) розрахунок потрібного парку пасажирських вагонів окремо для швидкісних та для звичайних перевезень з урахуванням всіх можливих факторів;
- 4) визначення джерел фінансування оновлення парку пасажирських вагонів.

Для вирішення проблеми ефективного використання пасажирських вагонів у сучасних умовах необхідно визначити їх потребу на прогнозні 2014 – 2020 роки. Зміна потреби у вагонах у майбутньому прийнята пропорційно до зміни кількості перевезених пасажирів. Слід зауважити, що прогнозна потреба в нових пасажирських вагонах враховує:

- впровадження до 2020 року швидкісного та високошвидкісного руху;
- впровадження денних швидкісних поїздів та більшості території України;
- можливе покращення показників експлуатаційної роботи у пасажирському русі;
- можливе зростання населеності вагонів за рахунок підвищеної пасажировмісності сучасних вітчизняних та закордонних моделей.

Построение индекса произвольного процесса

Босов А. А., Лоза П. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Многие процессы или явления, протекающие во времени, характеризуются несколькими показателями, и тогда для уменьшения размерности исходной информации, с минимальной потерей, возникает задача, с помощью линейных преобразований, определить такие показатели, которые между собой не коррелированы, но незначительное их число, с достаточной степенью точности, описывало бы исходный процесс. Данная задача решается с помощью метода главных компонент. Целью является построение индекса исследуемого процесса по выбранным главным компонентам. Определение индекса осуществляется по методу анализа иерархий.

Предложен алгоритм построения индекса по наблюдаемым показателям, при построении которого, удалось избавиться от субъективизма экспертов, используя метод анализа иерархий.

И тогда, если процесс является управляемым, то получаем возможность оценки как принимавшихся решений, так и определения рациональных решений исследуемого процесса.

Пусть в любой момент времени некоторый процесс характеризуется набором показателей $x_i, i = \overline{1, n}$.

Тогда возникает задача введения некоторого индекса, который бы с определенной степенью точности отражал бы поведение процесса во времени.

Если в моменты времени t_1, t_2, \dots, t_m фиксировались значения показателей, то располагаем матрицей значений показателей. Данная матрица имеет n строк и m столбцов, а x_{ij} будет представлять собой значение показателя x_i в момент времени t_j .

Процедура построения индекса будет состоять из двух этапов.

На первом этапе с помощью линейных преобразований переменных $x_i, i = \overline{1, n}$ определяются новые показатели $z_i, i = \overline{1, n}$ не коррелирующие между собой.

На втором этапе производим линейную свертку k главных компонент по методу анализа иерархий.

Таким образом, комбинируя метод главных компонент и метод анализа иерархий, получаем индекс процесса как некоторую функцию исходных показателей.

В результате для дискретных процессов предложен метод построения индекса произвольного процесса.

Данный метод представляет собой комбинацию метода главных компонент и метода анализа иерархий. Предложенный метод, как пример, используется для расчета индекса социальных последствий работы железной дороги и может быть использован для оценки мероприятий, посвященных социальной сфере и определения такого набора мероприятий, которые укладываются в заданные объемы финансирования и максимально улучшают социальную сферу.

Государственно-частное партнерство в сфере деповского ремонта грузовых вагонов Украины

Булгакова Ю. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровска

В условиях корпоратизации железнодорожного транспорта Украины необходимо усовершенствовать действующую систему управления деятельностью вагоноремонтной базы (как и любой другой организационной структуры) с учетом новых требований современного рынка.

Принимая во внимание специфику деятельности грузовых вагонных депо, связанную с процессом ремонтного производства, и структурные преобразования в вагонном хозяйстве, которые произошли и будут реализованы в перспективе, необходимо создать все условия для адаптации их деятельности к требованиям современного рынка.

В процессе реформирования Укрзалізничці вагонное хозяйство может войти в структуру Публичного акционерного общества «УЗ» (ПАО «УЗ») двумя составляющими, а именно:

1. Инфраструктура, которая обеспечивает техническое обслуживание подвижного состава (промывочно-пропаривальные работы, дезактивация, дегазация, перестановка и т.д.);
2. Вагоноремонтные заводы (ВРЗ) и украинские государственные центры (УГЦ), на балансе которых закреплены вагоноремонтные депо и парк грузовых вагонов («Укрспецвагон», «Укррефтранс», «Лиски», ВРЗ «Дарницкий», ВРЗ «Стрийский»).

В соответствии с приказом Генерального директора Укрзалізничці 15 грузовых вагонных депо включены в состав пяти ВРЗ и УГЦ. Они должны обеспечить потребности ПАО «УЗ» в деповском ремонте грузового подвижного состава.

Возникает вопрос о перспективах остальных ремонтных депо, которые нуждаются в значительных капитальных инвестициях для обеспечения своей деятельности на уровне проектной мощности и предоставления качественных ремонтных услуг при минимальных модифицированных приведенных затратах.

Развитие этой части вагоноремонтной базы является долгосрочным инвестиционным проектом, поскольку предполагает реконструкцию и техническое переоснащение грузовых вагонных депо. Для реализации этого проекта государству необходимы дополнительные источники финансирования. Зарубежный опыт свидетельствует о том, что возможность привлечения инвестиций можно обеспечить путем применения механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). Он предполагает сотрудничество государства и частного предприятия на основе инвестиционного контракта. В условиях корпоратизации железнодорожного транспорта внедрение ГЧП является наиболее рациональным способом решения проблемы излишка мощности вагоноремонтной базы и неэффективности ее деятельности.

Для грузовых вагонных депо, которые не вошли в состав ВРЗ и УГЦ, это означает допуск частных предприятий для осуществления ремонтной деятельности, предоставление государством гарантий, разделение рисков в соответствии с подписанным контрактом, привлечение финансовых, технологических, управленческих и экспертных ресурсов.

Эти вагонные депо будут предоставлять услуги по деповскому ремонту грузовых вагонов для всех пользователей, в том числе и для частных компаний-операторов, промышленных предприятий, которые имеют собственный подвижной состав. Также депо, работающие на принципах ГЧП, будут выполнять заказ для ПАО «УЗ», в случае появления дополнительной потребности в деповском ремонте.

Таким образом, ГЧП ускорит развитие деятельности вагонных депо, повысит качество и сократит себестоимость предоставляемых ремонтных услуг, оптимизирует расходы ПАО «УЗ» на содержание и эксплуатацию вагоноремонтной базы.

Електронні залізничні квитки як елемент сервісної логістики

Вертель В. В., ДЕТУТ, м. Київ

Впровадження інформаційних технологій дозволяє оптимізувати процес обслуговування пасажирів: надання будь-якого виду послуг стає більш «прозорим», споживач транспортних послуг «наближується» до підприємства пасажирського господарства і в результаті скорочується тривалість його обслуговування.

Метою впровадження інформаційних технологій є підвищення обсягу реалізації проїзних документів і супутніх послуг шляхом використання мережі Internet. Запропонована технологія заснована на принципово новій системі організації взаємозв'язків з потенційними пасажирами, системі оплати послуг, системі обліку, контролю та програмного забезпечення, що дозволяє підвищити доходні надходження від перевезення пасажирів на залізницях України.

Просліджуючи весь ланцюг надання послуг у пасажирських перевезеннях від початку (моменту продажу квитка) і до його закінчення (висадки пасажирів на станції призначення), маємо можливість виявити значні недоліки в обслуговуванні пасажирів, що пояснює необхідність застосування логістичного сервісу в даній галузі.

Сервісне обслуговування пасажирів – це сукупність функцій та видів діяльності усіх підрозділів залізниці, що забезпечують зв'язок «залізниця-пасажир» у розрізі кожного матеріального та інформаційного потоку за показниками номенклатури, якості, кількості, ціни, місця та часу у відповідності з потребами транспортного ринку. Види сервісного обслуговування характеризуються досить великим колом показників, які об'єднуються у такі групи: сервіс задоволення попиту, сервіс надання транспортної послуги, сервіс післяпродажного обслуговування, сервіс інформаційного обслуговування та сервіс фінансово-кредитного обслуговування. Часткове впровадження електронних залізничних квитків підвищило рівень сервісного обслуговування за напрямками, що наведені на рис.

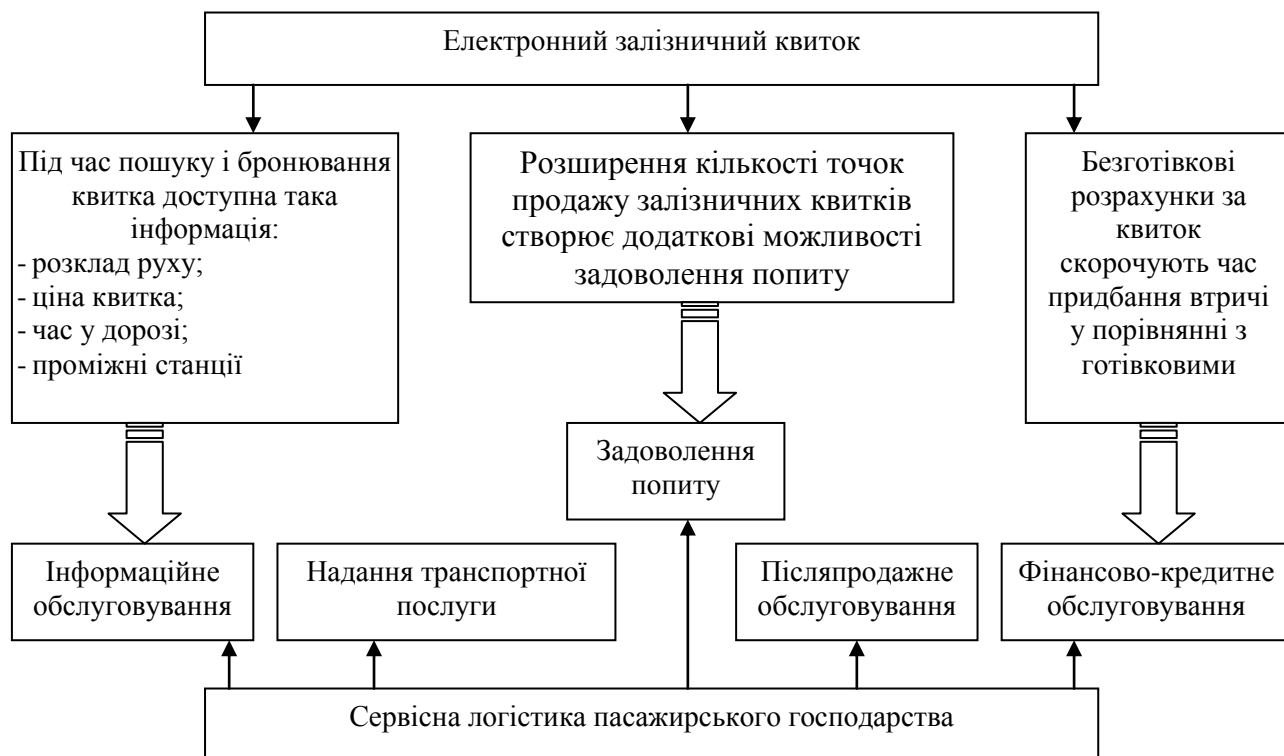


Рис. Електронний залізничний квиток як елемент логістичного сервісу

Необхідно відмітити, що одним з критеріїв, який сприяє підвищенню попиту на транспортні послуги, є якість, яка в значній мірі залежить від інформаційного

обслуговування потенційних пасажирів, що передбачає періодичне доведення до пасажирів і населення відомостей, необхідних для прийняття рішень у процесі вибору та купівлі послуг саме залізничного транспорту.

За попередніми даними, кількість випущених банківських розрахункових карток тільки міжнародних платіжних систем Visa і MasterCard зростає щороку вдвічі. Безготівкові платежі через ці системи при здійсненні покупок у торговельно-сервісній мережі країни зросли за рік приблизно на 30 %. На сьогоднішній день спостерігається наступне: торгові підприємства не обслуговують платіжні картки, оскільки їх недостатня кількість у населення, а потенційні пасажирів не зацікавлені в отриманні платіжних карток, так як відсутня достатня приймальна мережа. Така ситуація не може вирішуватися самостійно, а може бути розв'язана лише шляхом зовнішнього втручання. Українські банки згодні інвестувати кошти у сферу безготівкового обігу.

За приблизними оцінками в Україні для підтримки грошового обігу необхідно близько 3,5 млрд. штук монет. За середнього номіналу монети 10 копійок загальна сума номіналів становитиме суму, еквівалентну 2 млрд. грн. Середня тривалість «життя» монети – приблизно 10 років (за умови, якщо інфляцією не вийматимуться з обігу монети низьких номіналів). Отже щорічні витрати на підтримку обігу металевих грошей становитимуть приблизно 20 млн. доларів, а загалом витрати на щорічну підтримку грошового обігу в Україні становитимуть не менше 2,2 млрд. грн. Цей розрахунок проведено без урахування поточних витрат на інкасацію, транспортування, упаковку, перерахунок, облікові операції, контроль, охорону, які можуть значно підвищити витрати. Навіть зниження на 20-25 % потреби в готівці за рахунок введення нових платіжних інструментів – платіжних карток, може дати щорічну економію коштів для державного бюджету, еквівалентну 0,6-1 млрд. грн.

Для зменшення грошової маси у державі широкого розповсюдження набувають програми інформатизації, направлені на розширення безготівкових розрахунків. Викладене вище обґрунтовує доцільність впровадження електронних квитків на залізничному транспорті. Електронний квиток як елемент логістичного сервісу пасажирського господарства має ряд переваг у порівнянні з паперовим:

- для пасажирів: скорочується час, необхідний для купівлі квитка, збільшуються можливості щодо часу купівлі, створюється можливість розрахунку кредитними картами, надається он-лайн якісне інформаційне обслуговування;

- для залізниці: розширюється мережа продажу залізничних квитків не потребуючи додаткового штату касирів, досягається економія на обслуговуванні робочого місця касирів за рахунок їх скорочення, зменшуються витрати пов'язані з обігом готівкових грошей;

- для банківських установ: виникає попит на додаткові платіжні картки (у т.ч. кредитні), відбувається додаткове надходження коштів до процесінгового центру під час обслуговування потенційних пасажирів;

- для України в цілому: зниження потреби в готівкових коштах сприяє економії коштів для державного бюджету.

Нажаль повноцінний продаж залізничних квитків в Україні діє лише на певних напрямках. Також лишаються невирішеними проблеми щодо продажу електронних квитків у міжнародному сполученні, що спричинено відсутністю єдиного інформаційного простору між системами бронювання і продажу залізничних квитків України і сусідніх держав. Ця проблема частково вирішена у глобальних дистрибутивних системах продажу авіаційних квитків Galileo.

За рахунок надання якісного сервісного обслуговування пасажирів, насамперед за рахунок більш повного впровадження електронних залізничних квитків, стане можливим підвищити рівень привабливості залізничного транспорту для потенційних пасажирів та конкурентоспроможність залізниць на ринку пасажирських перевезень.

Адаптація зарубіжного досвіду державного управління транспортним сектором

Висоцька М. П., НАУ, м. Київ

Початок еволюції Європейського транспортного законодавства припадає на середину 60-х років. На той час основна увага приділялась розвитку автомобільних шляхів. Розбудова автодоріг, покращення інфраструктури, зростання сервісу та стрімке зростання пропускної здатності автомобільних шляхів у країнах Західної Європи створило жорстке конкурентне середовище для залізничних вантажних та пасажирських перевезень. Залізничний транспорт Європи, який займав домінуючі позиції на ринку перевезень в першій половині двадцятого століття почав занепадати.

Європейський комітет статистики розкриває таку структуру транспортного ринку ЄС за вантажообігом: автомобільний транспорт – 45,35%, водний – 40,5%, залізничний – 10,98%, трубопровідний – 3,1%, авіаційний – 0,07%.

Великою перевагою автомобільного транспорту є гнучкість та висока адаптивність до вимог користувачів транспортних послуг. Однак, економічне становище цього виду транспорту більш хибке, ніж може здатися.

Порівняно висока середня собівартість перевезень автомобільним транспортом пояснюється рядом причин: питомий опір руху на безрейкових дорогах значно вище (залежно від стану доріг), ніж на залізницях. Відповідно автомобільний транспорт вимагає при вантажних перевезеннях і більшої потужності машин на одиницю перевізної роботи. Як наслідок, питома витрата палива на автомобільному транспорті вище, ніж на залізничному, причому витрачається більше дороге рідке паливо.

Витрати по початковій і кінцевій операціях на автомобільному транспорті менше, ніж на залізничному. Навпаки, витрати по пересуванню на автомобільному транспорті в багато разів вище, ніж на залізницях. Як наслідок, дальність перевезення впливає на собівартість 1ткм перевезення автомобільним транспортом лише на порівняно невеликих відстанях, у той час як на залізничному транспорті це зниження є значним на відстані до 300 – 500 км.

На рівні Євросоюзу дотепер прийнято недостатньо заходів для забезпечення основ регулювання соціальних умов в автотранспортній галузі. Цим якоюсь мірою пояснюється висока конкурентоспроможність галузі.

Рада Європи, діючи відповідно до спільної транспортної політики, практично була вимушена запровадити відповідні заходи для забезпечення стабільності транспортного ринку та створити умови подолання виявленого нею кризового стану, а також розробити ефективний механізм для зниження розладів, які виникають з причини структури транспортного ринку.

З метою фіксування транспортних тарифів та умов, контролювання перевезень при розподілі ринків перевезень, з метою недопущення зайняття домінуючого становища на ринку перевезень однією фірмою та створення умов для започаткування конкурентного середовища в сфері залізничного транспорту радою Європейською Комісією було зроблено перший крок шляхом прийняття Регламенту Ради (ЄЕС) № 1017/68 від 19 липня 1968 року про застосування правил конкуренції в сферах залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту.

Встановлення правил конкуренції для сфер залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту повинно було стати частиною спільної транспортної політики та загальної економічної політики. Правила конкуренції в сфері відступають від загальних правил конкуренції, підприємства повинні мати можливість визначати правила, які застосовуються у будь-якому окремому випадку.

Цим регламентом зобов'язано уряди не допускати створення несхожих умов для еквівалентних операцій з іншими торговельними сторонами, таким чином, ставлячи їх у конкурентно не вигідне становище та передбачено заборону укладання контрактів з умовами, які передбачають прийняття іншими сторонами додаткових зобов'язань, які за своїм

характером або згідно з комерційним використанням не мають зв'язку з наданням транспортних послуг.

Найбільшою конкурентною перевагою автодорожнього транспорту є його здатність доставляти вантажі в усі частини Євросоюзу і навіть усього континенту при неперевершеній гнучкості. Однак така здатність склалася при винятково парадоксальних обставинах. Вантажоперевізники створили атмосферу твердої конкурентної боротьби з іншими видами транспорту і між собою. В міру зростання експлуатаційних витрат (на паливо і нове обладнання) конкуренція досягла такого піку, коли для виживання в суперницькому середовищі підприємства змушені обходити норми, що стосуються тривалості робочого часу, ліцензій і навіть принципів основ дорожньої безпеки. Порушення законодавства стають занадто масовими. Небезпека полягає в тому, що оскільки експлуатаційні витрати в країнах-кандидатах нижче, з їх вступом у Євросоюз конкуренція цін між підприємствами ще більше загостриться. Втрачає переконливість аргумент, по якому автотранспорт нібито ставиться в невідгідне положення через фінансові переваги, одержувані залізницями від державної влади. Він приводиться у виправдання того, що в плані інфраструктури автодорожній транспорт також одержує пільги від держави. Вважається, що експлуатація автодоріг обходилася б у шість разів дешевше, якби ними користувався тільки легковий транспорт. І цих пільг не скасує ніяка різниця в рівні плати за проїзд, встановленому для вантажних і легкових автомобілів.

Проте сьогодні частка ринку, захоплена автотранспортом, не може замаскувати хиткості фінансового положення багатьох транспортних компаній, особливо дрібних, для яких усе важче зберігати часто навіть видимість прибутковості, незважаючи на тиск, що робиться на ціни відправниками вантажу і промисловістю, особливо під час кризи, викликаній підвищенням цін на дизпаливо.

Незважаючи на це, майже за 50 – річну еволюцію транспортного законодавства та механізму державного управління галуззю у ЄС дотепер не розроблені заходи для реструктуризації галузі. Безсумнівним фактором тут виступає острах дій промисловців і паралічу основних транспортних маршрутів. З огляду на нинішню ситуацію, може показатися кращим оновити практику і дати компаніям більш міцну основу, сприяючи їх укрупненню і диверсифікації. Досить великі підприємства, що мають необхідну фінансову базу для вкладення капіталів у технологічний прогрес, зможуть устояти на міцній основі з появою на автотранспортному ринку конкурентів зі Східної Європи, де вартість праці в даний час нижче, ніж у західноєвропейських країнах. Варто підтримати малий бізнес, згрупувати їх у структури, здатні краще забезпечувати якість послуг.

Резерви автотранспортної галузі обмежені через її значну роздробленість і тиск, що робиться на ціни відправниками вантажу й промисловістю. З цієї причини деякі автотранспортні вантажоперевізники удаються до демпінгових тарифів і намагаються обійти соціальне законодавство й норми безпеки, щоб забезпечити собі перевагу.

У цьому контексті гармонізація мінімуму положень контрактів на перевезення, що стосується перекидання витрат, повинна допомогти захистити перевізників від тиску відправників вантажу. Зокрема, контракти на перевезення повинні містити положення, які дозволяли б, приміром, переглядати тарифи у випадку різкого підвищення цін на дизпаливо. Не слід забувати, що, саме автотранспорт встановлює ціни на перевезення.

Таким чином зарубіжний досвід державного управління транспортним сектором розкриває необхідність постійного вдосконалення нормативно-правової бази, розробки адекватних вимогам транспортного ринку заходів, з ціллю створення високоякісної автотранспортної системи.

Подолання опору персоналу при включенні служби контролінг в організаційну структуру організації

Вишнякова А. В., Марценюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах динамічного зовнішнього середовища організації повинні пристосовуватися до нього, бути гнучкими. Тому кожне підприємство стикається із впровадженням змін, які стосуються його структури чи стратегії, зміни цільових груп або постачальників. Трансформації в організаціях не тільки не проходять непомітно, а й по-різному оцінюються як керівництвом, так і співробітниками, погляди яких не завжди співпадають. Така проблема виникає при введенні системи контролінгу, яка є новою для українських організацій, але поступово впроваджується в практичну діяльність підприємств. Запровадженню перешкоджають недосконалість системи та соціально-психологічні фактори, які викликають опір з боку персоналу підприємства. До соціально-психологічних факторів відносять два види опору: груповий та індивідуальний.

Джерелами групового опору є інерція структур, небажання порушувати стабільність, загроза відносинам влади та задоволення працівників існуючим положенням. Причинами індивідуального опору є страх перед невідомим, загроза для статусу працівників, незрілість та «індивідуальний інформаційний фільтр», що заважає розумінню нових методик. Подолати опір впровадженню можливо різними способами (імітація, майстерність, виживання, підтримка статусу, гра, нове), які краще комбінувати. Імітація полягає у тому, що одні підприємства наслідують інші, бо знаходяться у схожих ситуаціях. Тому на прикладі західних підприємств, які ефективно функціонують, можна переконати своїх працівників у доцільності застосування системи контролінгу. Впливаючи на професійну гордість кваліфікованих спеціалістів, можна підвищити усвідомлення необхідності змін та підштовхнути їх до вживання нових методів. Варто підкреслити творчі аспекти контролінгу.

Застосування у кризовій ситуації методів контролінгу може врятувати підприємство від банкрутства. Якщо працівники це розуміють, опору впровадженням практично не буде. Знання методів контролінгу допоможе підприємству зміцнити свій статус, підвищити себе в очах конкурентів. Можна представити контролінг як «іграшку», щоб зацікавити людей. Аналітичні таблиці можуть бути гарно оформлені, звіти з контролінгу доступно написані. Людей-новаторів, яким подобається все нове, можна залучити на свій бік. Якщо люди в колективі їх поважають, то вони підтримають зміни, запропоновані новаторами.

На нашу думку, подолати опір можна при безпосередньому поясненні вищим керівництвом своїх дій. Якщо підлеглі будуть знати причини створення системи контролінгу і розуміти важливість такого рішення, вони зможуть взаємодіяти з новим відділом без перешкод. Також необхідно пояснити співробітникам сутність поняття «контролінг», адже воно дещо співзвучне з контролем, тому викликає подібні асоціації, хоча має на меті регулювання діяльності та управління підприємством за допомогою засобів управлінського обліку, обліку витрат.

Отже, впровадження контролінгу в Україні в умовах ринкової економіки є важливим та актуальним. Для ефективної роботи нового відділу підприємства слід пояснити іншим співробітникам мету створення служби контролінгу, її задачі та необхідність існування. Подолання опору змінам буде сприяти ефективному розподілу ресурсів, кращій роботі захисного механізму від зовнішніх і внутрішніх ризиків, підвищенню можливості стабільного розвитку організації. Систему контролінгу слід розглядати як довгострокову програму, яка спрямовує діяльність підприємства протягом тривалого періоду.

Оцінка економічної ефективності інвестиційних програм

Гненний М. В., Гненний О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах інвестиційна діяльність суб'єктів господарювання в сфері реальних інвестицій реалізується, як правило, шляхом формування у відповідності з їх інвестиційними стратегіями програм реальних інвестицій, що представляють собою комплекси взаємопов'язаних та синхронізованих у часі інвестиційних проектів, спрямованих на досягнення спільних цілей, які задаються обраною суб'єктом господарювання інвестиційною стратегією.

Одним з етапів формування інвестиційної програми є оцінка її економічної ефективності. Наразі існує досить розвинена методологічна база визначення економічної ефективності інвестиційних проектів. Проте потребує дослідження та розробки відповідних методичних підходів питання оцінки синергетичного економічного ефекту програмної взаємодії, які дозволять оцінити економічну ефективність програми саме як системи взаємопов'язаних проектів, тобто перейти від оцінки окремих інвестиційних проектів до оцінки ефективності їх комплексної реалізації.

На нашу думку, оцінка економічної ефективності програми реальних інвестицій може бути проведена за такими етапами:

- визначення тривалості життєвого циклу кожного з інвестиційних проектів зі складу програми та програми в цілому;
- прогноз грошових потоків за базовими сценаріями проектів;
- формування множини сценаріїв реалізації кожного інвестиційного проекту, що враховують вплив чинників невизначеності та ризиків;
- визначення внутрішньої норми доходу на інвестований капітал кожного із сценаріїв для кожного інвестиційного проекту з програми;
- кількісна оцінка рівня ризикованості кожного інвестиційного проекту;
- визначається ставки дисконту для кожного інвестиційного проекту на підставі зв'язку норми доходу та рівня ризику;
- визначення чистої приведеної вартості кожного з інвестиційних проектів за базовими сценаріями та ставками дисконту, які враховують ризик;
- формування базового сценарію реалізації програми за синхронізованими в часі базовими сценаріями реалізації інвестиційних проектів та прогноз програмних грошових потоків;
- формування множини сценаріїв реалізації програми, що враховують вплив чинників невизначеності та ризиків;
- визначення внутрішньої норми доходу на інвестований капітал кожного із сценаріїв реалізації програми;
- кількісна оцінка рівня ризикованості інвестиційної програми в цілому;
- визначається ставки дисконту для програми в цілому на підставі зв'язку норми доходу та рівня ризику;
- визначення чистої приведеної вартості інвестиційної програми за базовим сценарієм та ставкою дисконту, яка враховує ризик;
- перевірка умови щодо забезпечення ефективності програми в цілому.

Основним критерієм ефективності програми є величина її чистої приведеної вартості, яка більша або дорівнює нулю. Додатковим критерієм ефективної взаємодії інвестиційних проектів у складі програми є вимога, щоб чиста приведена вартість програми була не нижчою, ніж сумарна чиста поточна вартість включених до неї інвестиційних проектів, оцінених окремо. Тобто цей критерій вимагає забезпечення позитивного синергетичного ефекту програми. Запропонований підхід може бути використаний для оптимізації складу програми. У цьому випадку критерієм оптимальності є максимізація чистої приведеної вартості програми.

Аналіз соціального самопочуття робітників залізничних підприємств методом експертних оцінок

Гненний М. В., Гребенюк Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Відмітними особливостями залізничного транспорту в порівнянні з іншими галузями сфери матеріального виробництва є значна галузева специфіка виробництва і віддаленість більшої частини його виробничих об'єктів від промислових і адміністративних центрів, крупних населених пунктів. Тому залізничний транспорт має власну соціальну сферу - підприємства торгівлі, громадського харчування, установи охорони здоров'я, освіти, культури і спорту.

Єдність системи зумовлює централізоване формування і розподіл доходів від перевезень, зосередження фінансових ресурсів для розвитку мережі, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, придбання і ремонту рухомого складу, вмісту верхньої будови колії та ін. Структура державного залізничного транспорту, що діє сьогодні, сприяє стійкому управлінню транспортним процесом і експлуатаційною роботою в масштабі мережі доріг в складних умовах нестабільної роботи ряду галузей промисловості.

Структурна перебудова залізничного транспорту України, що проводиться, направлена на забезпечення відповідності нинішніх і перспективних розмірів перевезень вантажів і пасажирів задіяним ресурсам для зниження рівня виробничих витрат, підвищення продуктивності праці в умовах конкурентного ринкового середовища. Основними засобами інтенсифікації транспортного процесу повинні стати структурна перебудова залізниць, глобальна інформатизація і вдосконалення системи управління галуззю.

Розглядаючи проблеми функціонування залізничного транспорту необхідно говорити про кадри як одній з основних рушійних сил розвитку транспорту. Тому в процесі дослідження був проведений аналіз взаємозв'язку між вмістом трудової мотивації і соціальним самопочуттям працівників залізничного транспорту.

Під соціальним самопочуттям розуміється інтегральна суб'єктивна оцінка людиною вмісту свого буття. Таке визначення включає всі аспекти взаємозв'язку людини і довкілля, у тому числі ті з них, які характеризують міру задоволення потреб, відповідності між соціальними чеканнями і реальністю. Відповідно до цілей дисертаційного дослідження був проведений експертний опит ряду керівників, заступників, головних фахівців підприємств залізничного транспорту.

Основні проблеми, які експерти називають як найбільш гострі особисто для себе, в більшості випадків стосуються роботи конкретного підприємства і стану залізничного транспорту в цілому - близько 60% опитаних. Низька продуктивність праці в галузі, впровадження нових технологій, збереження об'ємів перевезень, поліпшення умов роботи підприємств, здобуття високого прибутку - є предметом уваги і інтересів опитаних. Велику заклопотаність у експертів викликає фінансове положення галузі і окремих доріг. У тому числі погіршуюче становище матеріально-технічної бази в галузі, ціни на транспортні послуги, матеріальний стан підприємств, низька заробітна плата. Серед найважливіших проблем опитані рахують власне здоров'я і здоров'я членів сім'ї, гідний відпочинок, невпевненість в завтрашньому дні. Перелік факторів, які є вирішальними для робітників залізничної галузі з точки зору задоволення працею може змінюватися в різні періоди.

При проведенні дослідження розглянуті наступні фактори, що впливають на соціальне самопочуття робітників залізничних підприємств.

1. Загальногалузеві:
 - 1.1 ступень включення в міжнародну транспортну мережу;
 - 1.2 місце залізничного транспорту в економіці країни;
 - 1.3 фінансовий стан галузі;
 - 1.4 збільшення об'ємів перевезень: вантажних та пасажирських;
 - 1.5 ціни на транспортні послуги;

- 1.6 матеріально-технічний стан галузі;
- 1.7 впровадження нових технологій
- 1.8 підвищення продуктивності праці в галузі
- 1.9 інші фактори
2. Внутрішньовиробничі:
 - 2.1 фінансовий стан окремих залізниць;
 - 2.2 матеріально-технічний стан окремих підприємств;
 - 2.3 впровадження нових транспортних технологій;
 - 2.4 підвищення продуктивності праці на окремих ділянках;
 - 2.5 створення виробничої інфраструктури підприємств;
 - 2.6 розширення кола транспортних та виробничих послуг
 - 2.7 інші фактори
3. Особисті:
 - 3.1 впевненість в завтрашньому дні (збереження робочого місця);
 - 3.2 рівень заробітної плати;
 - 3.3 гідні та безпечні умови праці;
 - 3.4 власне здоров'я;
 - 3.5 здоров'я членів сім'ї;
 - 3.6 гідний відпочинок
 - 3.7 рівень престижності роботи залізничника.

Аналіз аргументів і фактів, що розкривають основу самопочуття людей, показує, що на першому місці стоять завдання, вирішення яких виходить за рамки компетенції не лише окремого залізничного підприємства, але і галузі в цілому: високі ціни на енергоносії, несумісність цін на ПММ в засобах виробництва з ціною на послуги транспорту. Це спричиняє за собою і турботи наступного рівня - знос техніки, низьку заробітну плату галузі. Відповідно даній ситуації зростає соціальна напруга в галузі. Характерно, що соціальне самопочуття населення виступає цільовою функцією реформування в більшості цивілізованих країн. На жаль, в Україні цей підхід не прийнятий на озброєння ініціаторами реформ, і перехід до ринку здійснюється без врахування і поза орієнтацією на поліпшення соціального самопочуття населення.

Суспільні катаклізми, відображаючись в особистій долі кожного працівника транспортної галузі, додають драматичний відтінок соціальному життєвідчуттю людей. Дані моніторингу громадської думки говорять про невідповідно високу соціальну ціну реформ, що проводяться, супроводжуються різким падінням соціального самопочуття людей.

В даний час воно досягло низьких відміток. Абсолютна більшість опитаних відчувають сильний дискомфорт, який обумовлений:

- масовим зниженням рівня життя працездатного населення, у тому числі і в транспортній галузі;
- руйнуванням традиційних життєвих цінностей і стереотипів поведінки, кризою менталітету у людей робочих спеціальностей;
- суб'єктивною неготовністю великих груп працівників до ринкових стосунків;
- соціальною незахищеністю і безпорадністю працівників залізничного транспорту перед суспільними змінами.

Швидкість трансформації антиринкової свідомості в ринкову не встигає за ходом реформ, а формування ринкових поведінкових стереотипів проходять ще повільніше, ніж трансформація свідомості суспільних груп. Спрацьовує ефект подвійного запізнювання, який не обліковується організаторами реформ.

Отже, даний аналіз показує, що пильний інтерес до цієї проблеми з боку науки, держави і суспільства зрозумілий. Що стосується залізничного транспорту країни, то потреби лінійних підприємств в сучасних і кваліфікованих фахівцях не задовольняються в певній мірі.

Оцінка втрати вартості майна унаслідок фізичного зносу з урахуванням невизначеності

Гненний О. М., Чернова Н. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

При оцінці майна в матеріальній формі, як правило, постає задача визначення зносу об'єкта оцінки, під яким розуміється втрата його вартості. На теперішній час відомо декілька методів визначення фізичного зносу об'єктів оцінки у матеріальній формі. Найбільш загальним з них є метод ефективного віку, бо саме цей він встановлює відповідність фізичного зносу із зменшення ресурсу об'єкта оцінки. Проте потребують суттєвого удосконалення методи встановлення залишкового та загального строків корисного використання (експлуатації). Необхідно враховувати той факт, що обидва ці показники стосуються майбутнього. Тому вони мають невизначену природу і не можуть бути встановлені точно, а прогнозуються.

Тому постає задача розробки методу визначення фізичного зносу об'єктів у матеріальній формі, які відновлюються за рахунок ремонтів, на основі імовірнісного моделювання термінів експлуатації, а також обсягів та вартості їх ремонтів.

Для розробки моделі залишкової вартості заміщення об'єктів оцінки, які відновлюються за рахунок проведення ремонтів та не експлуатуються за системою планово-попереджувальних ремонтів (ремонт виконується при виникненні несправностей), необхідно з'ясувати, на яку величину проведення ремонту підвищує вартість об'єкта. Так, проведення ремонту може вирішувати одну з двох задач, або обидві задачі разом: переведення об'єкта з непрацездатного у працездатний стан; часткове відновлення ресурсу об'єкта. У будь-якому випадку, переведення об'єкта зі стану "до ремонту" у стан "після ремонту" досягається за рахунок витрат на ремонт. Тому різниця між вартістю об'єкта "після ремонту" та "до ремонту" дорівнює поточній вартості витрат на його проведення.

Якщо у процесі ремонту досягається лише відновлення працездатності технічної системи, яка є об'єктом оцінки, залишковий термін економічного життя об'єкта оцінки за рахунок проведення такого ремонту не змінюється. У цьому випадку у системі координат "термін експлуатації" – "вартість", вартість за рахунок ремонту буде відновлюватись до прямої лінії, що проходить через точки (0; вартість заміщення) та (загальний термін економічного життя (ресурс часу); вартість ліквідації).

У іншому випадку, коли за рахунок проведення ремонту відбувається часткове відновлення ресурсу технічної системи, тобто залишковий термін економічного життя об'єкта після проведення ремонту буде більший за залишковий термін економічного життя до проведення ремонту, у системі координат "термін експлуатації" – "вартість" вартість за рахунок ремонту буде відновлюватись до рівня, що перевищує згадану вище пряму лінію.

Таким чином, залишкова вартість заміщення об'єкта оцінки (з урахуванням лише фізичного зносу) у певний момент часу в системі координат "час" – "вартість" знаходиться на відрізку, який сполучає точки "вартість на момент закінчення останнього ремонту до дати оцінки" та "вартість на момент початку наступного ремонту" (або "вартість у момент переходу технічної системи до граничного стану", якщо об'єкт оцінки не підлягає ремонтам у майбутньому). При цьому, вартість у момент часу безпосередньо перед виконанням наступного ремонту менша за вартість після виконання цього ремонту на величину поточної вартості витрат на ремонт.

При цьому показники в моделі залишкової вартості, які стосуються майбутніх подій (час проведення майбутнього ремонту, залишковий термін економічного життя, загальний термін економічного життя подібного об'єкта), є випадковими величинами, що впливає з невизначеності, що об'єктивно притаманна майбутньому.

Альтернативні підходи до організації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Гудкова В. П., ДЕГУТ, м. Київ

Дослідження ефективності рішень багатокритеріальних задач викликає певні труднощі, пов'язані з необхідністю урахування протилежних інтересів. В рамках збалансування суспільно-транспортних суперечностей, що супроводжують формування відносини в сфері перевезення пасажирів, мова йде про необхідність забезпечення ефективної роботи економічної і соціальної підсистем на мікро- та макрорівнях. Ключове завдання полягає у визначенні стану і перспектив розвитку соціально-економічних зв'язків сфери перевезення пасажирів за різних умов їхньої організації, обґрунтування ефективних засобів забезпечення врівноваженого функціонування і розвитку підприємств галузі, отримання індивідуальних і комплексних оцінок локальних та макроекономічних ефектів від реалізації можливих альтернатив. Зважаючи на закономірності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, особливості організації пасажирських перевезень та специфіку соціалізації економічних відносин в системі транспортного обслуговування населення методичні основи оцінки ефективності повинні ураховувати вимоги кастомізації та соціалізації відносин. Слід розглянути декілька варіантів побудови узагальнених (композиційних) сценаріїв майбутнього функціонування і розвитку підприємств у сфері перевезення пасажирів.

Перший узагальнений сценарій є вихідним і полягає у збереженні існуючих умов. Враховуючи сучасні реалії збереження існуючих умов спричиняє дисбаланс соціально-економічних інтересів та призводить до деструктивних проявів у формуванні економічних показників. В такому разі головними негативними явищами в системі транспортного обслуговування населення стають збитковість господарської діяльності, повільні темпи простого і фрагментарність розширеного відтворення виробничих ресурсів, низький рівень якості транспортної продукції, відсутність внутрішніх можливостей галузевого економічного зростання. Безумовно зазначений сценарій під час своєї реалізації супроводжується найбільшою кількістю проблем, очевидно, що саме вони спонукають до змін та викликають необхідність удосконалення відносин, але цей варіант потрібен для порівняння та діагностики обґрунтованості запропонованих заходів.

Другий узагальнений сценарій зводиться до повної компенсації пільг за рахунок бюджету та збереження існуючої моделі регулювання тарифів. Головним завданням даного сценарію є забезпечення надання масових транспортних послуг суспільно-достатньої якості за пільговими умовами. Виходячи з оцінки вагомості пріоритетів можна зорієнтуватися у ступені задоволення суспільних інтересів в наслідок реалізації сценарних заходів. Як свідчать результати дослідження у випадку передбаченого у законодавстві покриття збитків і компенсації пільг за рахунок бюджету соціально-економічні інтереси задовольняються на 16,9 % без урахування і на 36,4 % з урахуванням критерію масовості.

Третій узагальнений сценарій передбачає суцільне повно-сплатне надання транспортних послуг. В даному випадку мова йде про застосування суто ринкових механізмів у напрямі надання комплексних послуг та індивідуалізації споживання. В такому разі соціально-економічні інтереси задовольняються на 63,6 %, проте суттєво скорочуються масштаби транспортного обслуговування населення.

Четвертий узагальнений сценарій будує сукупність соціально-економічних відносин на основі квазісервісного підходу. Такого роду побудова передбачає утворення сфери пасажироперевезень за принципами соціально-економічного компромісу, структурної компліментарності, функціональної локалізації, інформаційного прагматизму та певною сукупністю специфічних принципів, що забезпечують зрівноваження зв'язків окремо у комерційному і соціальному секторах. У такому разі пропонується фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повна компенсація пільг за рахунок бюджету з одночасним повно-сплатним наданням транспортних послуг індивідуального споживання.

Реструктуризація підприємства як засіб забезпечення виживання та відновлення конкурентоспроможності транспортних систем

Гуренко І. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Стабілізація сучасної економіки та поступове нарощування економічного потенціалу країни безпосередньо пов'язані з реалізацією активної структурної політики, яка вважається ключовим елементом загальної стратегії розвитку усіх підприємств, транспортних систем і в цілому суспільного виробництва.

Сучасний стан економіки на макро- і мікрорівні характеризується деформованою структурою виробництва. Тому одним із стратегічних завдань більш ефективного розвитку виробничого потенціалу є його структурна перебудова. Останню можна здійснювати, з одного боку, за допомогою проведення ефективної політики реструктуризації та санації потенційно конкурентоспроможних підприємств, а з іншого – через ліквідацію чи повне перепрофілювання збиткових і збанкрутілих підприємств.

Процес реструктуризації можна розглядати як спосіб зняття суперечності між вимогами ринку й застарілою логікою дій підприємства. По суті, реструктуризація підприємства трактується як здійснення організаційно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на зміну структури підприємства, управління ним, форм власності, організаційно-правових форм, як здатність привести підприємство до фінансового оздоровлення, збільшити обсяг випуску конкурентоспроможної продукції, підвищити ефективність виробництва.

Отже в умовах розвитку ринкового середовища реструктуризація підприємств – це здійснення адміністративно-економічних, правових, технічних заходів, спрямованих на зміну структури підприємства, його управління, форм власності, організаційно-правових форм, здатних привести підприємство до фінансового оздоровлення, збільшення обсягів випуску конкурентоспроможної продукції, підвищення ефективності виробництва. Метою проведення реструктуризації є створення повноцінних суб'єктів підприємницької діяльності, здатних ефективно функціонувати за умов переходу до ринкової економіки та виробляти конкурентоспроможну продукцію, що відповідає вимогам товарних ринків.

Отже, процедуру реструктуризації можна визначити як комплекс заходів, спрямованих на відновлення стійкої технічної, економічної та фінансової життєздатності підприємств.

Реструктуризація підприємства спрямовується на розв'язання двох основних завдань: по-перше, як найскоріше забезпечити виживання підприємства; по-друге, відновити конкурентоспроможність підприємства на ринку. Відповідно до цих завдань і розглядають взаємозв'язані форми і види реструктуризації підприємств та організацій.

Таким чином, реструктуризація підприємства як засіб оздоровлення та оновлення підприємств дозволяє протидіяти кризовим явищам, уповільнювати ці процеси (активна оборона) та сприяти стабілізації ситуацій за допомогою більш ефективного використання менеджменту, резервів, додаткових ресурсів на основі заздалегідь розроблених заходів антикризового управління.

Наукові підходи до оцінки податкового навантаження на прикладі діяльності ПАТ «Дніпровагонмаш»

Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Створення ефективної системи оподаткування в Україні та спрощення системи економічних відносин між державою і суб'єктами підприємницької діяльності залишається актуальним і на сьогоднішній день, незважаючи на прийняття Податкового кодексу України.

При цьому важливим питанням є оцінка податкового навантаження, як на макрорівні (для держави), так і на мікрорівні (для фізичної чи юридичної особи). Разом з тим розробка та обґрунтування методичних підходів до розрахунку податкового навантаження для промислових підприємств залишаються не достатньо висвітленими і потребують подальшого вивчення.

Дослідження наукових досліджень за вказаною проблематикою показало, що більшість науковців виділяють 2-а підходи для оцінки рівня податкового навантаження: абсолютний і відносний. Абсолютний підхід передбачає визначення сумарної величини усіх податків та інших обов'язкових платежів які були сплачені платником податків протягом певного періоду. У свою чергу, відносний підхід для оцінки рівня податкового навантаження, це відношення суми сплачених податків та інших обов'язкових платежів до певної бази (величини обчислення). Для суб'єктів підприємницької діяльності в якості такої бази можуть розглядатися: обсяг доходу (виручки) від реалізації продукції (робіт, послуг); валовий прибуток (прибуток від виробничої діяльності); собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг) та ін.

На нашу думку, в якості універсальної методики для оцінки податкового навантаження підприємства, може бути використаний показник суми фактичного витрачання грошових коштів на сплату податків і обов'язкових платежів. Для розрахунку податкового навантаження може бути використана форма № 3 «Звіт про рух грошових коштів» (в розрізі операційної діяльності) у складі річної фінансової звітності.

Так в якості об'єкта дослідження був вибраний суб'єкт підприємницької діяльності ПАТ «Дніпровагонмаш» на протязі 2009-2012 років. Основною діяльністю товариства є проектування, ремонт і виготовлення вантажних залізничних вагонів. Його частка на ринку вагонобудування України складає 13,8 % (база оцінки частки продукту на ринку – загальне виробництво вантажних вагонів підприємствами України), на ринку вагонобудування країн СНД – приблизно 5,4 % (база оцінки частки продукту на ринку – загальне виробництво вантажних вагонів підприємствами країн СНД). Основна частина виготовлених вагонів йде на експорт у Росію. Відповідно має місце значне бюджетне відшкодування сплачених податків. Результати дослідження показали зниження податкового навантаження за рахунок зростання обсягу експортної частини реалізованої продукції.

Позитивним у застосуванні показників фактичного витрачання грошових коштів на сплату податків стосовно оцінки податкового навантаження (як абсолютних так і відносних) є їх універсальність, простота обчислення та об'єктивність. Є можливість врахувати бюджетне відшкодування.

Застосування показника фактичного витрачання грошових коштів на сплату податків, стосовно оцінки податкового навантаження, дозволяє ув'язати витрати на сплату податків із економічною діяльністю підприємства. А це, у свою чергу, поліпшує процес планування фінансово-економічної діяльності суб'єкта підприємницької діяльності. Разом з тим, слід відмітити і недоліки такої оцінки податкового навантаження. Це розбіжності у значеннях при використанні різних баз обчислення. Причиною їх виникнення є розрив у часі між нарахуванням податків, процесом реалізації і датою фактичного отримання бюджетного відшкодування.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності України

Дикань В. В., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах розширення міжнародної співпраці і поглиблення інтеграційних процесів формування міжнародних транспортних коридорів (МТК) стає важливим чинником вирішення транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, культурних та інших зв'язків. Для України питання про міжнародні транспортні коридори має особливе значення, оскільки завдяки її географічному положенню вона має реальний шанс перетворитися на транзитну державу з комплексом ефективних магістралей, що вплинуть на зв'язки Європи з Азією. Відтак зрозуміло, що одним з основних напрямів забезпечення конкурентоспроможності України є створення, функціонування та розвиток транспортних коридорів, включення їх у міжнародну мережу.

У 1994 р. II Загальноєвропейська (Критська) транспортна конференція визначила 9 основних маршрутів МТК, III Загальноєвропейська транспортна конференція (1997 р.) до 9 коридорів додала 4 загальноєвропейські транспортні зони. Слід відмітити, що 4 з цих 9 МТК – №3, №5, №7, №9 – проходять територією України. Окрім розвитку існуючих маршрутів, Україна активно розширює транзитні можливості. Зокрема, з метою забезпечення мінімальної відстані перевезень з Польщі, Скандинавських і Прибалтійських країн в порти Чорного моря, Україна і Польща погодили створення додаткового коридору «Балтійське море (Гданськ) – Чорне море (Одеса)» та альтернативного коридору Європа-Азія, з використанням коридорів № 5 і 3, і далі від Фастова по маршруту Знамянка - Дніпропетровськ - Донецьк - Червона Могила, через Волгоград, Астрахань, Магат, Бейнеу, в Туркменістан та Іран, що скоротить відстань перевезення вантажів з Європи на 700-1300 км, в порівнянні з північним напрямом – коридором № 2 (через Оренбург, Арись). Також організовані перевезення і реалізуються заходи для їх зростання при експлуатації поромного сполучення Україна – Грузія, з використанням існуючого поромного комплексу в Іллічівську і нового в Поті. Спільно з діючою переправою Азербайджан (Баку) - Туркменістан (Туркменбаші) створено коридор ТРАСЕКА (Європа - Кавказ - Азія) найбільш короткий шлях в країни Закавказзя і Середньої Азії, який підтримується Європейською комісією і всіма зацікавленими країнами.

Однак, наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі. Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків, і насамперед на найважливішому напрямку «Європа-Азія».

Розвиток МТК впливає на всі сфери суспільного життя та галузі національної економіки: є суттєвим джерелом наповнення Державного бюджету країни; дає змогу створити нові робочі місця в регіонах, сприяє покращенню життєвого рівня населення, шляхом підвищення рівня оплати праці та зниженню рівня безробіття; супроводжується запровадженням високих європейських стандартів як у сфері транспорту, так і в інших галузях економіки країни; підвищує інвестиційну привабливість країни; сприяє розвитку бізнесу в супутніх сферах діяльності, зростанню завантаженості виробничих потужностей вітчизняних промислових підприємств, розвитку наукоємних високотехнологічних виробництв, прискоренню прогресивних структурних та інституціональних змін у вітчизняній економіці; екологізації тощо.

На шляху до формування МТК Україна має вирішити ряд проблем, з яких найбільш стримуючою дією відрізняється політико-економічна криза в державі. В ситуації, що склалася вірогідність виключення України з транзитного бізнесу є достатньо реальною. Політична нестабільність та непередбачуваність України надзвичайно шкідливі для розвитку напряму міжнародного транзиту. Слід розуміти, що найкоротша відстань не гарантує обрання замовником певного маршруту перевезення. При цьому, крім відстані, враховуються такі фактори, як швидкість (спрощений порядок) переміщення вантажів або пасажирів через кордон; наявність пілг на митні та інші збори; наявність єдиного органу керування; стабільність правової бази; рівень безпеки перевезень тощо. Відтак стабілізація політичної ситуації є необхідною передумовою економічної успішності України. Важливо консолідувати зусилля політиків під час досягнення цієї мети, оскільки економічне піднесення України потрібне всім, незалежно від політичних поглядів.

Світовий досвід показує, що ефективність формування транспортних коридорів забезпечується на основі використання наступних принципів: збалансований розвиток окремих ділянок транспортних коридорів, включаючи сумісність технічних стандартів, відсутність «вузьких місць» в пропускних спроможностях; концентрація ресурсів на найефективніших напрямках з усуненням, по можливості, деструктивної конкуренції між окремими міжнародними напрямками; підвищення рівня транспортного обслуговування за рахунок розвитку транспортно-логістичної та інформаційної інфраструктури; прийнятні терміни проходження вантажів від виробника до споживача продукції порівняно з конкурентними маршрутами; належна якість перевезень: своєчасність доставки, збереження вантажів, повнота інформації про стан вантажу і його місцеположення у будь-який момент часу, та ін.

Слід розуміти, що МТК найближчого майбутнього повинні бути системою зв'язаних транспортно-розподільних логістичних вузлів, оперативно і адекватно реагуючих на потреби світової економіки і функціонуючих в глобальній логістичній мережі ланцюгів поставок або товаропровідній мережі, які постійно трансформуються. Тільки максимально швидка адаптація до змін середовища функціонування дозволить їм залучити товаровиробників за рахунок зміни умов перевезення і спектру послуг. Реалізація подібного стратегічного підходу можлива тільки за умови створення і нарощування інформаційного поля МТК.

Світовою транспортною спільнотою задача розв'язується шляхом побудови інтегрованої системи: люди – транспортна інфраструктура – транспортні засоби, з максимальним використанням новітніх інформаційно-управляючих технологій. Такі системи і стали називати інтелектуальними. Під останніми розуміють системну інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами і користувачами, що орієнтована на підвищення безпеки і ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту.

Концептуально важливо окреслити роль держави в розвитку МТК на території України, зокрема можна виділити такі напрямки: координаційна роль – полягає в створенні інституційної основи для розробки національної архітектури МТК і координаційних планів їх розвитку; регулююча роль – створення правового поля, стандартизація параметрів у сфері безпеки і технічної сумісності; стимулююча роль – підтримка досліджень й реалізації проектів МТК, у тому числі економічна мотивація активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних видатків місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів або інших складських об'єктів регіонального значення; інвестиційна роль – залучення приватного капіталу на умовах державно-приватного партнерства.

Таким чином, розвиток МТК дозволяє отримати ряд конкурентних переваг (в першу чергу, збільшення обсягів перевезень, підвищення їх якості й отримання доходів за транзит, а також інших додаткових ефектів), що свідчить про ключове значення МТК в забезпеченні конкурентоспроможності України.

Дослідження досвіду ефективного розвитку інноваційної діяльності

Єрмоєнко-Григоренко О. А., ДонІЗТ, м. Донецьк

Для вітчизняної економіки має зацікавленість досвід країн, що найбільш динамічно розвиваються. Їм вдалося істотно просунути в розвитку інноваційної активності та підвищенні конкурентоспроможності своїх національних економік, незважаючи на мало сприятливий загальний економічний клімат, супротив традиційних інститутів і нестачу ресурсів. Дослідження зарубіжного досвіду стимулювання інноваційної діяльності буде зроблене на прикладі Південної Кореї.

Модернізація економіки в Південній Кореї на початковому етапі передбачала запозичення зарубіжних технологій, однак поступово відбувся перехід до власного високотехнологічного виробництва.

Корейська патентна система вважається однією з найбільш результативних у світі. Корейське відомство з інтелектуальної власності (КІРО) з 1997 року переорієнтувалося на запозичення принципів регулювання патентної діяльності США. Патентна політика зіграла важливу роль у розвитку малого підприємництва та капіталізації університетів. Раніше професорам необхідно було передавати свої патенти урядів, тобто зроблені в державних інститутах винаходи вважалися надбанням Республіки. Перегляд патентних прав полегшив технологію передачі патентів через юридичну особу.

Перелік і зміст програм інноваційної політики в Південній Кореї:

1) Програма «На кордоні 21 століття». Розвиток базових технологій, а також ключових технологій у пріоритетних галузях господарства;

2) KOSBIR - Korea Small Business Innovation Research. Підтримка малого та середнього інноваційного бізнесу.

Завдяки такій політиці Південній Кореї вдалося не тільки швидко подолати технологічне відставання, але й стати одним з найбільших експортерів високотехнологічної продукції.

Цікавий досвід Південної Кореї, перш за все, з точки зору створення та розвитку інноваційних мереж і кластерів, що мають тенденцію до регіональної концентрації в межах старих промислових агломерацій. Інноваційні мережі відрізняються розвиненою спеціалізацією, підтримують тісні зв'язки з вищою школою, державними НДІ та іншими приватними фірмами. Прикладом можуть служити Долина Даедук, технопарк Поханг і Долина Тегеран навколо Сеула.

В умовах сучасного науково - технічного прогресу конкурентоспроможними можуть бути тільки ті підприємства, які винаходять і впроваджують у виробництво інноваційні технології. Значну роль у процесі розроблення і подальшого впровадження інновацій у виробництво відіграють технологічні парки. Уряд Великобританії першим з європейських країн усвідомив переваги нових форм взаємодії науки і промисловості. Одним з перших був утворений науковий парк Трінті-коледж у Кембріджі. Для розвитку сучасної промисловості у периферійних районах створюються наукові та технологічні парки навколо вищих навчальних закладів.

Кембриджський науковий парк створений головним чином у відповідь на заяву британського уряду про необхідність зміцнення взаємовідносин університетів з наукомістким сектором промисловості на основі широкого обміну ідеями і людьми та колективного використання бібліотек і обладнання.

Загалом ці взаємовідносини покликані служити таким головним цілям:

– зміцненню існуючих і заохоченню створення нових наукомістких фірм з метою подолання проблем, викликаних безробіттям і зниженням рівня національного добробуту внаслідок кризи традиційних галузей промисловості в умовах міжнародної конкуренції;

– формуванню вигідних університетам каналів зворотного технічного і фінансового зв'язку, які забезпечують взаємодію з наукомісткими фірмами.

Тісна співпраця університетів з наукомістким сектором промисловості обумовлена наступними причинами:

- необхідність долати комерційні проблеми, в чому може допомогти значний науковий та технологічний потенціал вищого навчального закладу;

- потреба в поширенні нових технологій, які, поряд зі знаннями про їх наукову основу, найкраще поширюються через особисті контакти між людьми, які працюють у різних сферах;

- важливість підвищення рівня зайнятості, в тому числі за рахунок створення фірмами нових робочих місць для висококваліфікованих фахівців, випускників університету, знайомства студентів з наукомісткою промисловістю, що допомагає їм визначитися з напрямками своєї професійної діяльності;

- значущість для університетів каналів зворотного зв'язку з промисловістю, наявність яких допомагає реалізувати комерційний потенціал нових ідей. Факультетам завжди корисно отримувати інформацію про потреби й очікування наукомісткого бізнесу з перших рук. Легше всього це здійснюється, якщо такий бізнес розташований буквально за факультетським порогом;

- підвищення добробуту. Нація, яка підтримує цілюще джерело ідей, забезпечує собі процвітання. У великому університеті відкриття здійснюються заради відкриттів, але економічні негаразди, що особливо сильно відбилися на науці, з усією серйозністю поставили питання про створення матеріальних і духовних благ через комерціалізацію нових ідей, яких завжди вдосталь.

Міжнародний досвід функціонування технопарків свідчить про доцільність їх використання як ефективного механізму інноваційного розвитку економіки будь-якої країни, в тому числі і в Україні в процесі формування її сталої економіки.

Українські технопарки (перші з яких з'явилися 1999 року) вельми далекі від класичних взірців, оскільки базою мали не вищі навчальні заклади, а науково-дослідні інститути Національної академії наук України (НАНУ).

Крім того, жоден вітчизняний технопарк не має промислової зони – всі учасники мають реалізовувати проекти на власних майданчиках, і жоден не має на меті створення малих наукомістких підприємств – розраховують на застосування створених продуктів на існуючих підприємствах України.

При використанні в умовах України західного досвіду створення і функціонування інноваційної інфраструктури необхідно враховувати, що ні зараз, ні в найближчому майбутньому не доводиться розраховувати на бюджетне фінансування технопарків, інкубаторів й інших інноваційних структур.

Практично єдиною можливою державною формою підтримки є спеціальний режим інноваційної діяльності, передбачений Законом про технопарки і Законом про інноваційну діяльність. Проте і вони забезпечують компенсацію не більше 10-12 % витрат підприємств на виконання інноваційних проектів.

Особливість українських технопарків полягає в тому, що податкові преференції встановлені законом не для технопарку в цілому, а для конкретних інноваційних проектів, що проходять державну експертизу і затверджених в установленому порядку.

Найбільш розвинуті виділяють лише чотири з них, а саме: Харківський технопарк "Інститут монокристалів" (ІМК), Технопарк "Інститут електрозварювання ім. Є.О.Патона", ЗАТ Технологічний парк "Вуглемаш" (Донецьк), Напівпровідникові технології і матеріали, оптоелектроніка та сенсорна техніка (Київ).

Шляхи підвищення дохідності залізниці від вантажних перевезень

Железняк В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Однією з найважливіших інфраструктурних галузей суспільного виробництва є залізничний транспорт, який забезпечує потреби виробничої сфери, суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях, у тому числі експортно-імпортних та транзитних, і попит на пасажирські перевезення.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу і цивілізованості. Потреба у високорозвинутій транспортній системі ще більш посилюється при інтеграції у Європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і зайняття у ньому місця, що відповідає рівню високо розвинутої держави.

Об'єктивні умови трансформаційних процесів в розвитку України обумовлюють її націленість на входження в світову економічну систему і насамперед – на економічну інтеграцію з провідними західноєвропейськими державами. Цей процес, безумовно, призведе до зросту товарообмінних операцій між співпрацюючими країнами. Крім того, геостратегічне розташування України дозволяє їй бути вигідним мостом для транзитних вантажних перевезень. Але рівень конкурентоздатності Українських залізниць на міжнародному ринку перевезень дуже низькі, про що свідчать дані динаміки вантажообігу транзитних міжнародних перевезень по Придніпровській залізниці за 2011-2013 роки, які наведена в табл. 1.

Таблиця 1

Динаміка вантажообігу транзитних міжнародних перевезень по Придніпровській залізниці за 2011-2013 роки

Показники	Обсяг, тис. тон			Відхилення 2012 року до 2011 року		Відхилення 2013 року до 2012 року	
	2011 рік	2012 рік	2013 рік	Абсолютне	Відносне	Абсолютне	Відносне
Тонни, тис.тон.	20193,6	12874,2	8863,9	-7319,4	63,8	-4010,3	68,9
Середня відстань перевезень, км	325,835	351,398	338,511	25,563	107,8	-13,288	96,3
Вантажообіг, млн.т-км	6579,8	4523,98	3000,5	-2055,82	68,8	-1523,48	66,3

Результати аналізу показали, що вантажообіг транзитних міжнародних перевезень по Придніпровській залізниці за останні роки знижується за рахунок зменшення обсягів і середньої відстані перевезень, що відповідно знижує і доходи. Це пояснюється тим, що транзитні перевезення відзначаються підвищеною чутливістю до таких факторів, як тарифна політика, митний режим на кордонах, економічний і політичний стан країн, що входять до району тяжіння.

Сприятливими чинниками збільшення обсягів міжнародних перевезень можуть бути:

- загальне зростання попиту на продукцію у світі;
- розробка українськими фахівцями великооб'ємних вантажних вагонів з сучасними технічними характеристиками;
- розвиток технології «широкої колії», удосконалення спеціалізованого рухомого складу, зробивши його більш швидкісним, містким та знизити витрати на вантажно-розвантажувальні роботи.

Значну частку доходів залізниці отримують від перевезень вантажів у внутрішньому сполученні, які залежать від обсягів перевезень, номенклатури перевезень, відстані і дохідної ставки.

Аналіз вантажообігу і доходів під впливом різних факторів по Придніпровській залізниці проведено в табл. 2.

Таблиця 2

Аналіз вантажообігу і доходів по Придніпровській залізниці за 2011-2013 роки

Показники	Обсяг, тис. тон			Відхилення 2012 року до 2011 року		Відхилення 2013 року до 2012 року	
	2011 рік	2012 рік	2013 рік	Абсолютне	Відносне	Абсолютне	Відносне
Тонни, тис.тон.	195064,8	191901,5	188812,3	-3163,3	98,4	-3089,2	98,4
Середня відстань перевезень, км	231,9	220,6	220,5	-11,3	95,1	-0,1	99,9
Вантажообіг, млн.т-км	45227,3	42329,8	41627,0	-2897,5	93,6	-702,8	98,3
Середня дохідна ставка, коп. за 10 т-км	121,770	127,800	133,731	6,03	104,9	5,931	104,6
Доходи, тис.грн.	5507802,8	5409728,5	5566808,6	-98074,3	98,2	157080,1	102,9

Аналіз вантажообігу і доходів у внутрішньому сполученні по Придніпровській залізниці показав, що вантажообіг знижується за рахунок зниження обсягів перевезень і середньої відстані. Але доходи залізниці зростають за рахунок росту середньої дохідної ставки. На такий стан впливає багато факторів.

Залізнична галузь України займає перше місце серед інших видів транспорту з вантажообігу та друге за кількістю перевезених вантажів. Але вантажне господарство в останні роки стало відчувати конкуренцію з боку автоперевізників та приватних залізничних компаній-операторів, які захопили найбільш прибуткові перевезення. Внаслідок цього рентабельність вантажних перевезень, які виконують залізниці, поступово знижується і вони не в змозі ефективно субсидувати збитковість пасажирських.

В сучасних ринкових умовах споживачі транспортних послуг пред'являють високі вимоги відносно якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки вантажоперевезень.

Для налагодження ділової активності на залізничному транспорті необхідно мати значні конкурентні переваги. Одним із засобів може стати розвиток високоякісного транспортного обслуговування під час перевезення вантажів по залізницях, що вирішує завдання проведення на залізничному транспорті нової економічної політики на основі маркетингової стратегії, орієнтованої на комерційну ефективність транспортної продукції. Завданнями маркетингових досліджень на залізницях повинні стати: ретельне вивчення наявних та потенційних споживачів послуг залізничного транспорту, оцінка обсягів і характеру необхідних послуг, пошук додаткових послуг, що сприяє залученню клієнтів.

Одним із напрямків підвищення ефективності перевезень є діяльність структурного підрозділу Державної адміністрації залізничного транспорту України ДП «Український транспортно-логістичний центр» (ДП«УТЛЦ»). Основними завданнями і функціями логістичного центру є оптимізація вантажних перевезень в Україні, централізоване управління вагонами усіх державних вагонних компаній, удосконалення системи надання транспортних послуг, поліпшення їх якості, залучення додаткових вантажопотоків. Створення ДП «УТЛЦ» дозволяє переформувати роботу з клієнтами в рамках використання інформаційних технологій. Зараз вантажовласнику достатньо звернутися в центр для укладання договору, а всі інші операції із організації перевізного процесу проходять дистанційно. Таким чином, здійснюється головний принцип роботи з клієнтом - принцип «єдиного вікна».

Шляхи удосконалення обліку розрахунків з контрагентами на залізничному підприємстві

Жовтонога М.М., Гаркавенко А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ
Міняйло М. Б., Одеська залізниця, м. Одеса

В умовах адаптації національної економічної системи у відповідність вимогами ринкової економіки і міжнародними стандартами виникає багато проблем, які потребують обґрунтованого розгляду й розв'язання. Однією з таких проблем є удосконалення розрахунків між контрагентами. Розрахунки з контрагентами є важливою складовою поточної фінансової діяльності будь-якого підприємства, у тому числі залізничного.

На сучасному етапі діюча система розрахунків з постачальниками і підрядчиками, банками, дебіторами і кредиторами ще не відповідає вимогам прискорення грошового обігу та зміцнення фінансового стану залізничного підприємства. Несвоєчасні розрахунки створюють взаємну заборгованість, ведуть до несвоєчасних виплат готівкою в рахунок заробітної плати, що викликає невдоволення працюючих та погіршує соціальне становище.

Вихід з кризової ситуації залізничних підприємств України потребує постійного удосконалення управління господарськими процесами та ефективного використання фінансових ресурсів. Це в значній мірі залежить від подальшого удосконалення розрахунків з контрагентами, а також від дієвості застосування на практиці системи узагальнення результатів економічного аналізу, контролю з урахуванням вимог економіки, та визначає актуальність досліджень.

З погляду бухгалтерського обліку, розрахункові операції є об'єктом обліку, по-перше, як динамічний процес (проведення платежу до, одночасно чи після одержання товарів, робіт, послуг) і, по-друге, як статичний стан, тобто заборгованість між суб'єктами розрахунків.

В Україні безготівкові розрахунки між контрагентами, відповідно до ст. 1088 Цивільного кодексу України, можуть проводитися у формі акредитиву, інкасо, платіжними дорученнями, чеками, а також іншими розрахунками. Різноманітність форм розрахунків надає можливість вибирати ефективні та оптимальні форми оплати за контрактами.

Оптимальною формою розрахунків залізничних підприємств для зменшення комерційних ризиків, поліпшення надійності виконання своїх зобов'язань сторонами контракту і забезпечення швидкості розрахунків є банківський переказ (аванс) та акредитив.

Щодо імпорتنих операцій, то найефективнішою та найменш витратною формою здійснення розрахунків буде банківський переказ (наступна оплата).

Планом рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій передбачено рахунки для облікового відображення розрахунків з вітчизняними (субрахунок 361) та іноземними (субрахунок 362) покупцями і замовниками, а також вітчизняними (субрахунок 631) та іноземними (субрахунок 632) постачальниками і підрядниками. У даному випадку інформація, що формується на таких рахунках синтетичного обліку, має важливе значення для управлінських цілей та не є достатньою та повною.

Задля виконання принципів повноти, вірогідності та корисності інформації фінансової звітності пропонується переглянути форму балансу з приводу відображення в ньому дебіторської та кредиторської заборгованості в залежності від дотримання умов договору, оскільки в існуючій формі "Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги" містить і нормальну і сумнівну заборгованість, які не можуть бути рівнозначними з точки зору прийняття управлінських рішень підприємствами.

Достовірність, зрозумілість та оперативність даних бухгалтерського обліку є основою для прийняття ефективних управлінських рішень в частині розрахунків з контрагентами. Оптимальна організація обліку розрахунків з контрагентами, а саме своєчасне та вірне рішення зазначених задач позитивно впливатиме на фінансову діяльність залізничного підприємства.

Вплив похибки гальмування відчепів та ухилу сортувальних колій на витрати, які пов'язані з осаджуванням і пошкодженням вагонів.

Журавель В. В., Журавель І. Л., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг, забезпечення безпеки руху поїздів і маневрової роботи, забезпечення термінів доставки вантажів і їх збереженості під час перевезень, впровадження ресурсозберігаючих технологій є важливими задачами його розвитку в сучасних умовах функціонування. На термін доставки вантажів і обіг вагонів у значній мірі впливає тривалість знаходження вагонів на сортувальних станціях, одним з можливих заходів зі зниження якої є зменшення тривалості виконання маневрових операцій з осаджування вагонів на сортувальних коліях. Як доводить практика роботи залізниць, точність гальмування відчепів впливає на швидкість їх підходу до вагонів, що знаходяться на коліях сортувального парку, перевищення нормованої величини якої може викликати пошкодження вагонів і вантажів.

Підвищення ефективності процесу розформовування составів на сортувальній гірці може бути забезпечене завдяки встановленню раціональних параметрів її конструкції, технічного оснащення та технології роботи. Комплексне розв'язання даної задачі внаслідок значної кількості стохастичних чинників є дуже складним. Незважаючи на різні підходи, основним критерієм є економічна ефективність функціонування гірки.

Метою дослідження є визначення залежності витрат, які пов'язані з осаджуванням вагонів на коліях сортувального парку та їх пошкодженням у разі перевищення нормованої швидкості підходу, від похибки гальмування відчепів та ухилу сортувальних колій. При цьому враховано вплив інших основних чинників.

Річні експлуатаційні витрати, які пов'язані з осаджуванням вагонів, складаються з витрат, пов'язаних з роботою маневрових локомотивів, та витрат, пов'язаних з простоем вагонів. Річні експлуатаційні витрати, які пов'язані з пошкодженням вагонів, складаються з витрат на ремонт вагонів, додаткових витрат на вагонний парк і витрат на відшкодування вантажовласникам за пошкодження та втрати вантажу, а також на перевантаження залізницею вантажу та ліквідацію його зсуву.

Дослідження впливу похибки гальмування відчепів та ухилу сортувальних колій на витрати, які пов'язані з осаджуванням і пошкодженням вагонів, виконано для двох варіантів:

- варіант 1, який характеризується найменшою тривалістю осаджування у розрахунку на один состав і найбільшою можливою кількістю пошкоджених вагонів на 1000 перероблених;
- варіант 2, який характеризується найбільшими значеннями тривалості осаджування та найменшими значеннями можливої кількості пошкоджених вагонів.

Результати досліджень дозволили встановити, що:

- збільшення похибки гальмування відчепів викликає зростання витрат, які пов'язані з осаджуванням вагонів на сортувальних коліях, а збільшення ухилу сортувальних колій призводить до зменшення цих витрат;

- збільшення похибки гальмування та ухилу сортувальних колій викликає зростання витрат, які пов'язані з пошкодженням вагонів через перевищення нормованої швидкості підходу;

- мінімум сумарних річних експлуатаційних витрат, які пов'язані з осаджуванням вагонів та їх пошкодженням, у варіанті 1 в більшості випадків досягається за ухилу сортувальних колій 0,6 %, а у варіанті 2 має місце певний розкид значень цього ухилу;

- у варіанті 2 збільшення похибки гальмування та суми середньої вартості ремонту пошкодженого вагона з урахуванням вартості втрачених та (або) пошкоджених частин і середніх витрат на відшкодування вантажовласникам, перевантаження та ліквідацію зсуву вантажу у розрахунку на один пошкоджений вагон призводить до зменшення ухилу сортувальних колій, за якого досягається мінімум витрат, які пов'язані з осаджуванням вагонів та їх пошкодженням.

Проблемы развития мультимодальных перевозок в Республике Беларусь

Зеньчук Н. Ф., Гедрис С. М., ИБМТ БГУ, г. Минск, Республика Беларусь

Васильев С. М., БелГУТ, г. Гомель, Республика Беларусь

В современных условиях при осуществлении международных перевозок грузовладельцы в ряде случаев отдают предпочтение чисто автомобильной перевозке, а не железнодорожной или смешанной автомобильно-железнодорожной, несмотря на то, что автомобильная перевозка обходится значительно дороже. Это обусловлено тем, что на сегодняшний день автомобильный транспорт в большей степени, чем железнодорожный, удовлетворяет современным требованиям рынка транспортных услуг, таким, как:

1. время доставки;
2. возможность доставки точно в срок;
3. возможность доставки от двери до двери;
4. оперативность организации доставки, более быстрое оформление заказа;
5. отсутствие необходимости в дополнительной перевалке груза по сравнению с мультимодальной автомобильно-железнодорожной перевозкой.

Дело в том, что автомобильный транспорт представлен большим количеством предприятий как частной, так и государственной форм собственности, в то время как железнодорожный транспорт в Республике Беларусь представлен одним крупным предприятием государственной формы собственности – Белорусской железной дорогой.

В силу этого автомобильный транспорт демонстрирует большую гибкость по сравнению с железнодорожным, быстрее приспосабливается к текущим потребностям рынка, активнее завоевывает новые рынки и осуществляет инновации.

Белорусская железная дорога является чрезвычайно крупным предприятием со сложной многоярусной структурой управления. Технология работы, применяемая на Белорусской железной дороге в настоящее время была сформирована в большой степени в период существования бывшего СССР, когда главными критериями в организации и совершенствовании работы были увеличение объёмов перевозок и снижение их себестоимости. Вопросам качества предоставляемых транспортных услуг уделялось гораздо меньше внимания. Рынок международных перевозок, на котором в современных условиях работают перевозчики Республики Беларусь, наоборот предъявляет повышенные требования к качеству оказываемых услуг.

Увеличение скорости доставки грузов железнодорожным транспортом может быть достигнуто за счёт следующих мероприятий.

1. Повышение скорости продвижения вагонов с грузом по сети железных дорог.
2. Сокращение времени погрузки, разгрузки, перевалки с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот, за счёт дальнейшей модернизации перевалочных терминалов.
3. Сокращение потерь времени на польско-белорусской границе при переходе с «российской» на «европейскую» ширину колеи за счёт модернизации как приграничных перегрузочных мощностей терминалов, так и складского хозяйства, а также внедрения технологии автоматического изменения ширины колеи, предложенной испанской компанией Talgo.
4. Сокращение времени таможенного оформления.

Скорость продвижения вагона по сети можно повышать следующими известными способами:

1. Организовывать движение контейнерных (челночных) поездов, т. е. грузовых поездов по твердому расписанию;
2. Не ожидать накопления составов поездов максимально допустимой длины, а отправлять более короткие составы, и таким образом сократить время простоя на технических станциях.

Оба способа повышения скорости продвижения вагона по сети сопровождаются ростом себестоимости железнодорожной перевозки. Тем не менее, начиная с определённого расстояния, возросшая себестоимость железнодорожной перевозки будет ниже, чем себестоимость перевозки автомобильным транспортом, при сопоставимой скорости доставки грузов.

При повышении скорости доставки грузов железнодорожным транспортом, а так же при совершенствовании грузовых операций и таможенного оформления, возможно переключение дополнительных объёмов грузов на железнодорожный транспорт с автомобильного. При этом издержки по железнодорожной или мультимодальной автомобильно-железнодорожной перевозке возрастают, а издержки по работе транспортной системы в целом – снижаются, поскольку, начиная с определённой дальности перевозки, мультимодальная перевозка дешевле автомобильной.

Функционирование системы мультимодальных перевозок в транспортной системе Республики Беларусь может быть построено на следующих принципах.

1. Автомобильный транспорт выполняет функции перевозки партий груза на относительно малые расстояния, – либо до конечного грузополучателя, либо до терминалов перевалки на железнодорожный транспорт для дальнейшей транспортировки по железной дороге.

2. Система терминалов для перевалки груза с автомобильного транспорта на железнодорожный выполняет функции по сбору отправок с автомобильного транспорта и их объединению в более крупные отправки для эффективной перевозки железнодорожным транспортом.

3. Железнодорожный транспорт в рамках предлагаемой системы выполняет функции перевозки крупных партий груза на относительно большие расстояния.

4. Логистические операторы организуют вывоз груза от клиента автомобильным транспортом, укрупнение партии груза в перевалочном терминале отправления для перевозки по железной дороге, приём груза от железной дороги в перевалочном терминале прибытия и его дальнейшую транспортировку автотранспортом до конечных грузополучателей.

5. Для координации работы системы мультимодальных перевозок используются современные информационные технологии, обеспечивающие необходимой информацией клиентов и всех участников перевозки.

Система перевозок, функционирующая с учётом вышеперечисленных принципов, обеспечивает удовлетворение современных требований к качеству транспортных услуг следующим образом.

Наличие железнодорожного транспорта в качестве ядра системы обеспечивает дешевизну и экологичность перевозок. Наличие автотранспорта в качестве периферии системы позволяет удовлетворять такие требования клиентов, как «от двери до двери» и «доставка точно в срок».

Наличие логистических операторов в системе позволяет удовлетворить такие требования, как оперативность оформления отправки для грузоотправителя и гибкое реагирование на потребности клиентов. Логистический оператор забирает мелкие отправки у грузоотправителей, чего не может делать железная дорога с такой же оперативностью и эффективностью, далее он объединяет их в укрупнённые отправки и передаёт на железную дорогу. При этом у логистического оператора с железной дорогой возможен долгосрочный контракт, что ускоряет и упрощает организацию и документальное оформление отправок с железной дорогой.

Система мультимодальных перевозок, функционирующая с учётом перечисленных выше принципов, способна обеспечить удовлетворение современных требований к качеству транспортной услуги при одновременной дешевизне по сравнению с чисто автомобильной перевозкой.

Інноваційний розвиток залізничного транспорту України

Кассір В. В., Нечай А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне функціонування залізничного транспорту України грає виняткову роль в створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку національної економіки. В даний час інновації і інноваційна діяльність набувають все більше значення для економічної і фінансово-господарської діяльності транспортних підприємств, будучи одним з базових елементів ефективної стратегії і важливим інструментом придбання і збереження конкурентних переваг. Інтеграція в світовий економічний простір можлива лише на основі динамічного розвитку інноваційних процесів. Україна не може встати в ряд європейських держав без технологічного оновлення виробництва і без освоєння інноваційних важелів конкурентоспроможності економіки.

Необхідно відзначити ряд чинників, що характеризують особливу роль інноваційної діяльності для ефективної роботи залізничного транспорту. По-перше, висока фондомісткість залізничного транспорту і значний ступінь морального і фізичного зносу матеріально-технічної бази. По-друге, скорочення можливості підтримки технічного рівня основних фондів за рахунок капітального ремонту, оскільки більшість ремонтних підприємств має морально і фізично застарілий парк устаткування і технологічне оснащення, орієнтоване на підтримку ресурсу технічних засобів, тоді як ситуація вимагає наявності сучасних інноваційних технологій по відновленню і продовженню ресурсу техніки. По-третє, недостатня інвестиційна активність, фінансування за рахунок власних джерел галузі практично вичерпано, а масштаби залучення позикових засобів незначні.

Одним з ключових моментів в досягненні поставленої мети є створення дієвих ефективних інструментів стимулювання інноваційного розвитку галузі. Необхідність стійкого інноваційного розвитку транспортної індустрії диктується, перш за все, принциповими особливостями глобальних, геополітичних, науково-технологічних, соціальних і інших загальних змін, які відбуваються в сучасній Україні.

Сучасній етап інноваційного розвитку залізничного транспорту не є досконалим. До головних чинників, які гальмують інноваційні процеси в залізничній галузі України, можна віднести: відсутність достатніх джерел фінансування; недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій; міграція висококваліфікованих фахівців до високо розвинутих країн; відсутність інформаційної та технологічної бази. Необхідна консолідація єдиного науково-технічного комплексу, проведення єдиної науково-технічної політики, робота в режимі інноваційного науково-технічного інкубатора (технопарку), взаємодія із сторонніми замовниками і споживачами науково-технічних розробок, оптимізація і підвищення віддачі від ресурсів, направлених на розробку науково-технічної продукції.

Механізм формування і реалізації державної і підприємницької політики відносяться до прямих методів підтримки інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. Значна увага приділяється непрямим методам державної підтримки впровадження інновацій. Аналіз міжнародного досвіду показує, що ефективний процес застосування інновацій і комерціалізації технологій можливий у разі існування в країні цілісної і комплексної інноваційної системи, а державна участь в активізації інноваційної діяльності є ключовою. Єдино можливим з механізмів створення та впровадження інновацій є поступова інтеграція науково-дослідних установ до складу формувань, які можуть забезпечити галузеві принципи управління інноваційно-інвестиційним розвитком матеріально-технічної бази транспортного виробництва.

Наиболее эффективные направления сокращения убыточности пригородных перевозок

Кассир В. В., Нечепоренко В. К., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Укрзалізниця не во всех направлениях своей хозяйственной деятельности является прибыльной и далеко не всегда выходит на покрытие полученных убытков. Подобная особенность функционирования и развития уже долгие годы непосредственно касается пассажирского сектора Укрзалізниця. Хотя такая особенность функционирования железнодорожного транспорта обуславливается общественной социальной ролью железной дороги, которую она несет уже долгие годы как самый доступный, надежный и стабильно работающий вид транспорта.

Железная дорога продолжает хранить за собой бесспорное монопольное положение в перевозке пассажиров, уверенно обгоняя активно развивающиеся автомобильный и авиационный виды транспорта.

Убыточными сегодня являются практически все виды пассажирских перевозок. Показатели рентабельности можно наблюдать лишь в международном направлении. В настоящих условиях функционирования обречен на убыточность и сектор пригородных перевозок Укрзалізниця.

Пригородный сектор Укрзалізниця - наиболее весомая часть всех пассажирских перевозок. На них приходится порядка 86% железнодорожных пассажирских перевозок и 38% всего пассажирооборота. В тоже время сектор пригородных пассажирских перевозок является и наиболее проблемным. Именно здесь формируются основные убытки Укрзалізниця, здесь наиболее остро стоит проблема износа подвижного состава, на этот сектор приходится наибольшее количество нареканий пассажиров.

Система, которая действовала на железной дороге на протяжении многих лет, привела к тому, что пригородный сектор превратился в основной источник убытков железной дороги.

Все эти убытки - результат несения на протяжении долгих лет колоссальной социальной нагрузки, которая проявляется в перевозке железными дорогами пассажиров по тарифам ниже себестоимости, а в большинстве своем и вовсе бесплатно. Удельный вес льготников в структуре перевозимых пассажиров достигает в среднем порядка 70-80%. Уже многие годы только около 15% от расходов на осуществление железнодорожных пригородных перевозок покрывается доходами. Приблизительно на таком же уровне покрываются убытки от пригородных перевозок льготных категорий пассажиров.

Среди основных причин убыточности пригородных перевозок - несоответствие уровня тарифов нынешним расходам железной дороги, необходимость перевозки значительного количества льготников, массовые факты бесплатного проезда (так называемые «зайцы»), системные проблемы с компенсациями затрат железной дороги от соответствующих государственных органов и ведомств и многое другое.

Убытки от пригородных пассажирских перевозок ложатся в полном объеме на бюджет Укрзалізниця, однако дальнейшее действие такого режима возмещения убытков может обернуться весьма серьезными последствиями для развития всего комплекса железнодорожного транспорта. Более того, в нынешних кризисных условиях, когда непрерывно сокращаются доходы Укрзалізниця от грузовых перевозок из-за падения объемов грузоперевозок, дополнительная загрузка на бюджет транспортников в виде убытков от осуществления пригородных перевозок становится все более нереальной.

Из-за недостатка средств Укрзалізниця вынуждена сокращать интенсивность движения пригородных поездов или устанавливать их на уровне, не в полной мере обеспечивающем потребности населения в перевозках. Кроме того, конкуренция с другими видами транспорта приводит к постоянному сокращению пассажиропотока.

Такое положение дел требует решительного пересмотра отношения к пригородному сектору Укрзализныци, и принятия принципиальных мер для обеспечения конкурентного функционирования и развития железнодорожных перевозок в долгосрочной перспективе.

Среди наиболее эффективных направлений сокращения убыточности пригородных перевозок можно назвать установление турникетных систем, повышение стоимости проезда и т.д.

Установка турникетных систем эффективна лишь в местах с большим пассажиропотоком. Это весьма дорогое удовольствие, стоимость которого варьируется в зависимости от железнодорожной станции и может составлять от 200 тыс. грн. до нескольких миллионов. Ведь срок их окупаемости зависит от пассажирооборота и может варьироваться от 2-3 и более лет, несмотря на то, что обычно, за счет установки таких систем выручка возрастает в среднем в 3-7 раз.

В условиях, когда уровень компенсации Укрзализныци от льготных перевозок едва превышает 30%, более перспективным и дальновидным решением было бы внедрение системы монетизации льгот. Благодаря монетизации компенсация льготнику проводится «живыми деньгами», которыми их обладатель может распоряжаться по своему усмотрению.

Для успешного внедрения монетизации необходимо учесть множество факторов и особенностей функционирования самой Укрзализныци и согласовать все спорные моменты, а затем внедрять ее поэтапно. А главное, подобные нововведения не должны упираться на нехватку бюджетных средств. Предлагаемые сейчас правительством частичные меры не могут быть осуществлены успешно в силу слабой подготовки к реформе. Немедленный перевод льготников на денежные выплаты также не представляется возможным.

Другим, не менее важным направлением развития пригородного сектора, является повышение качества предоставляемых услуг, проведение активной работы по развитию отдельных направлений в обслуживании пассажиров, стимулирование конкуренции.

Из-за неспособности удовлетворить требования разных категорий пассажиров железная дорога не может соперничать в пригородных перевозках с частными автомобильными перевозчиками. В результате, пассажиропоток в электричках сокращается. При этом, на другие виды транспорта в первую очередь переходят самые требовательные и самые платежеспособные пассажиры, оставляя железной дороге перевозку льготников и неплатежеспособных пассажиров.

К приоритетным направлениям повышения качества услуг в пригородном сообщении можно отнести развитие системы поездов повышенной комфортности, внедрение концепции пригородного сообщения с использованием рельсовых автобусов, реализацию проектов «городских электричек».

Такие проекты весьма привлекательны для местной власти и больших промышленных предприятий. Поэтому Укрзализныця может рассчитывать на совместное участие в их реализации. Городские электропоезда могут обслуживать жителей крупных городов, которые в настоящее время являются самой платежеспособной частью населения. Пассажиропоток, который будут обслуживать эти поезда, достаточно интенсивный, постоянно увеличивающийся. Поэтому проекты «городских электричек» интересны как для представителей бизнеса, так и для местных администраций.

Методи підвищення економічної ефективності експлуатації малодіяльних дільниць залізничної інфраструктури

Кириленко О. М., НАУ, м. Київ

Роль малодіяльних дільниць залізничної інфраструктури (МДЗІ) в експлуатаційній діяльності величезна. Вони є продовженням виробничого транспортного процесу на залізничному транспорті й доводять транспортну продукцію до кінцевого споживача, якими найчастіше є промислові підприємства різних галузей національної економіки України.

Головне призначення МДЗІ – обслуговування районів з незначними розмірами вантажонапруженості, тому за своєю структурою вони являють собою раціонально полегшені дільниці залізниць, що експлуатуються за спрощеними методами. У випадках, коли з якоїсь причини обсяги перевезень зростають вище меж раціонального застосування розглянутого типу дільниць їх необхідно буде або докорінно реконструювати, або доповнювати дублюючими коліями.

При проектуванні МДЗІ зниження первісної будівельної вартості досягалося шляхом максимального полегшення норм проектування, застосуванням тимчасових рішень і всіляким скороченням штату обслуговуючого персоналу через застосування спрощених методів організації перевезень.

Відсутність обґрунтованої теорії проектування МДЗІ у сполученні з необґрунтованим вибором методу експлуатації нерідко приводило до економічно невиправданих рішень, що в ринкових умовах господарювання може призвести до закриття дільниці та залишення в «транспортній ізоляції» певного району. Тому проблема розробки економічно ефективних методів експлуатації МДЗІ, на нашу думку, містить чотири основні сфери наукового дослідження. По-перше: розробка економічно обґрунтованих методів вибору основних технічних параметрів для розглянутого типу МДЗІ, що повинні враховувати специфічну залежність між розмірами перевезень і потужністю ряду споруд і пристроїв. В існуючій практиці для МДЗІ параметри вибираються так, як і для залізниць звичайного типу. Аналіз умов проектування й експлуатації МДЗІ дозволяє виділити такі особливості: при низькій вантажонапруженості доцільно нечастий рух поїздів підвищеної маси, що дає можливість застосування спрощених методів експлуатації без істотного погіршення якісних показників діяльності ділянки залізниці; велике значення на МДЗІ має застосування автоматизації й механізації найбільш трудомістких видів робіт, що приводить до значної економії експлуатаційних витрат.

По-друге: виділення економічно доцільних напрямків зниження вартості будівництва МДЗІ з урахуванням досвіду, отриманого за більш ніж 150 – річний період їх будівництва та експлуатації.

По-третє: економічна оптимізація рівня технічної оснащеності МДЗІ з урахуванням особливостей експлуатації. У деяких випадках доцільним може виявитися укладання потужного типу верхньої будови колії, навіть на ділянках з низькою вантажонапруженістю, що дозволить досягти істотного скорочення експлуатаційних витрат на поточному утриманні й модернізації колії. Застосування сучасних засобів СЦБ дозволить домогтися зниження експлуатаційного контингенту, як наслідок, скорочення витрат у сфері експлуатації.

Всі ці заходи вимагають глибокого економічного обґрунтування з урахуванням строків життєвого циклу основних елементів МДЗІ.

По-четверте: визначення сфер економічної раціональності застосування полегшених норм проектування й спрощених методів експлуатації МДЗІ. На сьогодні економічно доцільними заходами підвищення ефективності експлуатації МДЗІ є застосування таких спрощених методів експлуатації, як: нецілодобова, нецільнорічна й т.д. Основою для застосування таких заходів може служити Наказ № 255-Ц від 17 травня 2002 р. «Про затвердження Положення про порядок та умови організації чергування працівників залізничного транспорту на об'єкті та вдома».

Таким чином, на сьогоднішній день, чітко сформувався проблема необхідності розробки економічно обґрунтованих методів підвищення ефективності експлуатації МДЗІ.

Оновлення рухомого складу залізничного транспорту: вектор на вітчизняного виробника

Кірдіна О. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Сьогодні світовий ринок транспортного машинобудування активно розвивається. Вже визначено світових лідерів, частка ринка яких настільки значна, що вітчизняним виробникам рухомого складу майже неможливо вийти на зовнішній ринок з конкурентоспроможною продукцією. При цьому вітчизняні споживачі, серед яких Укрзалізниця, обмежені в коштах на придбання продукції цих підприємств та шукають інші більш дешеві шляхи оновлення рухомого складу. Цей шлях може виявитися хибним, що і підтвердило нещодавні події з поїздами Hyundai. Ці проблеми потребують втручання держави щодо підтримки вітчизняного транспортного машинобудування за рахунок створення необхідних умов для його розвитку та забезпечення конкурентоспроможності.

Відомо, що більшість локомотивів, експлуатованих на мережі вітчизняних залізниць, побудована за технічними вимогами 60–70-х років минулого століття. Значна частина парку локомотивів має вік від 25 до 30 років при середньому терміні служби для електровозів 33 року, тепловозів – 26 років. Старіння парку локомотивів пояснюється різким спадом поставок нового тягового рухомого складу

Світова фінансово-економічна криза негативно позначилася на світовому локомотивобудуванні. Істотне зниження пасажиро- і вантажообігу в кризовий період на всіх основних транспортних ринках світу призвело до зниження попиту на новий тяговий руховий склад. В той же час, не дивлячись на негативний вплив кризи на локомотивобудівну галузь, перш за все, в економічно розвинутих країнах, в країнах Азії спостерігається стабілізація і навіть зростання обсягів закупівель тепловозів і електровозів. Це, у свою чергу, сприяє зміцненню на світовому ринку позицій постачальників локомотивів з азійських країн, і, в першу чергу, китайських компаній CNR і CSR. Основним чинником стійкого зростання ринку локомотивів в країнах Азії є те, що залізниці Китаю і Індії в даний час одержують істотну державну фінансову підтримку вантажного і пасажирського сектора перевезень. Інвестиції з боку держави на закупівлю нових локомотивів в країнах Азії в даний час наближаються до 2,2 млрд. євро на рік.

Українські залізниці декілька років тому розглядали можливість придбання китайських локомотивів. Однак, хоча плани не реалізувалися, підтримувати вітчизняного виробника теж не поспішають. В більшості випадків це пов'язано з обмеженістю фінансових можливостей та неефективністю діалогу між виробниками та керівництвом Укрзалізниці.

Вітчизняні виробники локомотивів мають ряд проблем, що вимагають державного втручання. Існує необхідність розробки і реалізації Стратегії розвитку транспортного машинобудування. Вона повинна узгоджуватися з метою держави в підтримці зростання економіки і забезпеченні потреб транспортного комплексу, а також диверсифікації експортного потенціалу країни, і має бути направлена на реалізацію заходів щодо створення сприятливих умов для розвитку транспортного машинобудування в Україні.

Існуюча продукція українського транспортного машинобудування не має перспектив на ринках розвинутих країн із двох причин. По-перше, необхідна кардинальна зміна цілого ряду технічних характеристик для відповідності вимогам до рухомого складу в розвинутих країнах. По-друге, ринки цих країн давно поділені між основними крупними виробниками продукції транспортного машинобудування, які користуються підтримкою національних урядів по захисту внутрішніх ринків і утриманню вже освоєних зовнішніх. Із цих причин вітчизняні виробники самостійно справитися з крупними корпораціями в конкурентній боротьбі не зможуть. Найбільша системна проблема транспортного машинобудування України полягає в дисбалансі між потребою вітчизняного залізничного транспорту в сучасному високопродуктивному рухомому складі, і виробничими можливостями підприємств, а також технічним рівнем продукції, що випускається.

Реалізація Стратегії розвитку транспортного машинобудування і застосування заходів, направлених на вирішення системної проблеми – розвиток внутрішнього і зовнішнього ринків продукції галузі, стимулювання інвестиційних і інноваційних процесів – дозволить галузі подолати найзначущі складові системної проблеми: нестача виробничих потужностей, технічне і технологічне відставання продукції галузі, недостатні обсяги інвестицій в оновлення основних фондів і НДДКР.

Реалізація заходів, направлених на розвиток ринку продукції транспортного машинобудування, дозволить поліпшити фінансовий стан підприємств галузі, підвищить їх інвестиційну привабливість. До цих заходів належить упровадження практики укладення довгострокових договорів на поставку продукції і лізинг рухомого складу, направлено на заміну рухомого складу, що забезпечить потребу економіки в перевезеннях і підвищить безпеку на залізничному транспорті.

Нарощування темпів розвитку транспортного машинобудування вимагає інвестицій в галузеві НДДКР, основний капітал підприємств, підготовку кадрів. Інвестиції можуть здійснюватися як вітчизняними підприємствами, так і зарубіжними компаніями. При цьому, враховуючи особливу значущість транспортного машинобудування, участь іноземного капіталу в галузі повинна бути регламентована відповідними інвестиційними угодами.

Ефективним шляхом розширення інвестиційних можливостей вітчизняних підприємств є консолідація галузевих активів.

Важливу роль може мати розроблення дієвих заходів державної підтримки інвестиційних процесів в галузі.

Таким чином, сьогодні потрібна державна підтримка транспортного машинобудування України. Реалізація Стратегії розвитку транспортного машинобудування повинна забезпечити внесок у вирішення наступних загальнонаціональних задач сучасного етапу економічного розвитку України: розвиток оброблювальних галузей промисловості і диверсифікація економіки, зростання ВВП, задоволення потреби українських підприємств залізничного транспорту в новому високопродуктивному рухомому складі.

Кадрова політика в умовах реформування залізничного транспорту

Коротченко О. В., ДонІЗТ, м. Донецьк

Від першого дня створення Державної адміністрації залізничного транспорту бере свій початок і кадрова робота, основним завданням якої постало питання формування апарату Укрзалізниці та проведення державної кадрової політики на залізницях України щодо укомплектування галузі висококваліфікованими працівниками, зміцнення дисципліни і порядку на залізничному транспорті.

Кількісний склад служби управління персоналом визначається організаційно-штатними структурами і статутом організації. При розрахунку необхідної чисельності штатних працівників кадрової служби враховуються такі чинники: загальна чисельність працівників організації; конкретні умови і характерні особливості організації, пов'язані зі сферою її діяльності, масштабами, різновидами окремих виробництв, наявністю філій; соціальна характеристика організації, структурний склад її працівників, їх кваліфікація; складність і комплексність розв'язуваних задач з управління персоналом; технічне забезпечення управлінської праці та інші.

Особливе місце в єдиному суб'єкті господарювання відводиться людському фактору, структурній перебудові кадрової політики в умовах реформування залізничного транспорту, найважливішими напрямками якої є: розробка єдиних принципів стратегічного управління і розвитку персоналу залізничного транспорту; дослідження і впровадження нових методів системної підготовки та перепідготовки персоналу; облік кадрової роботи на всіх рівнях стратегічного планування організації; проведення скоординованої єдиної тарифної політики й оплати праці; розробка і застосування економічних стимулів і соціальних гарантій; соціальне партнерство з профспілками при підготовці тарифних угод; проведення наукових досліджень та розробка нормативних методичних матеріалів з управління персоналом.

І хоча останнім часом чимало зроблено для зміцнення керівного складу залізничної галузі, проте, як і раніше, вона відчуває певні труднощі в цьому питанні. Сьогодні потрібні керівники, які мають професійний досвід, схильні до інноваційного пошуку, здатні розібратися у виробничих ситуаціях, надати допомогу, дати рекомендації і прийняти правильні рішення, що забезпечують безпечну і надійну роботу кожного підприємства галузі.

Реформа залізничного транспорту потребує вдосконалення управління за допомогою кадрових ресурсів не тільки в перехідний період. Робота з керівними кадрами всіх рівнів повинна виходити з довготривалості та наступності цілей, з нової якості завдань. Саме тому особлива роль у кадровій політиці відводиться розвитку управлінських кадрів галузі, заснованої на програмах управління кар'єрою керівників, які передбачають: індивідуальне планування кар'єри кожного працівника з урахуванням потреб організації; облік якостей кандидата на висунення; оптимальне узгодження різних стимулів і гарантій з перспективою просування по службі. При підборі співробітників на керівні посади акцент повинен зміщуватися у бік їх здатності і готовності брати на себе нові й складніші завдання, а отже, і відповідальність.

Програма реформування передбачає введення нової системи посадових окладів, перехід на індивідуальну систему оплати праці, введення надійної оцінювальної системи, покликаної підвищити мотивацію працівників. До числа основних вимог до кадрової політики відносяться: перехід від переважно адміністративних методів управління персоналом до використання економічних, соціальних і морально-психологічних стимулів; цілеспрямована підготовка необхідних для залізничного транспорту кадрів; розробка системи науково обгрунтованого вивчення здібностей і схильностей працівників, їх професійного і посадового просування; якісно новий зміст діяльності служб управління персоналом; організація участі трудящих в управлінні на засадах соціального партнерства.

У цьому зв'язку значно підвищується відповідальність служб управління персоналом. Складність і різноманіття завдань, що стоять перед галуззю наповнюють роботу служб управління персоналом новим змістом, потребують введення посад психологів і соціологів з управління персоналом, перегляду їх функцій в управлінні людськими ресурсами.

З метою забезпечення єдності дій у підготовці, підборі і розстановці кадрів належить вжити заходи щодо деякої зміни структури служб управління персоналом, які візьмуть на себе весь комплекс питань: від прогнозу потреб у кадрах до взаємодії з навчальними закладами з їх підготовки в інтересах виробництва. У цьому зв'язку істотно підвищиться роль служб управління персоналом у вирішенні проблем удосконалення організаційно-штатної структури, соціальної сфери в нових формуваннях галузі.

Формована структура управління на залізничному транспорті неможлива без створення єдиної корпоративної автоматизованої системи управління людськими ресурсами, яка дозволить ефективно розв'язувати такі задачі: визначати стратегію управління персоналом; формувати і планувати розвиток трудових ресурсів галузі; забезпечити взаємодію різних рівнів управління персоналом; розробити методи управління мотивацією трудових ресурсів; оптимізувати витрати на розвиток персоналу.

Основними виконавцями рішень з проблем кадрової політики в галузі є перші керівники різних рівнів та працівники кадрових підрозділів. У цьому зв'язку постає питання про необхідність внутрішньої реорганізації служб управління персоналом, поліпшенні їх якісного складу, підвищенні професійного статусу представників кадрового менеджменту та змісту закріпленої за ними професійної діяльності. Перш за все необхідно аналізувати систему підготовки кадрів, порядок просування їх по службі і джерела поповнення керівних кадрів підприємства та фахівців.

У нашій країні діє величезна мережа спеціальних навчальних закладів: технікумів, інститутів, факультетів і галузевих інститутів підвищення кваліфікації. Підприємства в основному поповнюють нестачу кадрів керівників і фахівців із цих джерел. Але внаслідок ряду об'єктивних і суб'єктивних причин у комплектуванні кадрів велику питому вагу має неорганізований приплив і плинність кадрів. Вивчення цих явищ відіграє велику роль для стабілізації кадрового складу та підвищення ефективності роботи кадрової служби. При аналізі кадрового забезпечення підприємств або структурних підрозділів оцінка ефективності роботи може бути визначена за кількісним і якісним забезпеченням кадрами.

Оцінка за такому широкому колу параметрів дозволяє керівнику дійти обґрунтованих висновків про відповідність або невідповідність працівника обійманій посаді, необхідність просування по службі або про порядок подальшого використання працівника. Разом з тим, оцінка працівників без урахування думки колективу нерідко буває односторонньою і не завжди правильною. Основними, найбільш типовими, в сучасних, умовах функціями служб управління персоналом в галузі роботи з керівними працівниками та фахівцями є прогнозування і перспективне планування потреби в кадрах, які здійснюються в наступних напрямках: систематичний аналіз професійного, освітнього, вікового складу кадрів та інших соціально-демографічних даних, необхідних для цілеспрямованої кадрової роботи; індивідуальне вивчення і добре знання якостей працівників номенклатури того керівника, якому підпорядкований відділ кадрів, надання допомоги керівництву у підборі й розстановці кадрів; організація раціональної системи обліку кадрів, їх руху всередині підприємства (об'єднання, галузі), аналіз їх плинності; організація планомірного проведення атестації та переатестації кадрів представницькими комісіями; розробка заходів щодо підвищення кваліфікації кадрів, а також підбір кандидатур для направлення на навчання у вищі та середні спеціальні навчальні заклади, на факультети і в школи організаторів виробництва; формування кадрового резерву і робота з ним; систематичний аналіз спільно зі службою НОП та іншими підрозділами структури апарату управління, організації праці керівників і фахівців, розроблення відповідних рекомендацій; узагальнення передового досвіду роботи з кадрами та його впровадження; організація навчання всіх керівників прогресивним формам і методам підбору і розстановки кадрів.

Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма

Лиманский А., Высшая школа управления маркетингом и иностранных языков,
г. Катовице, Польша

Инфраструктура туризма представляет собой огромный механизм, который должен работать бесперебойно. От того как работает отдельное звено зависит вся деятельность такого механизма. Туризм является прибыльной отраслью и те страны, которые вкладывают в него свои средства и уделяют повышенное внимание, получают значительный вклад в экономику. Следовательно, туризм напрямую влияет на рост поступлений в бюджет не только страны, а даже конкретного региона. Кроме того создаются новые рабочие места и повышается уровень доходов работников туристической сферы. Туризм и транспорт являются крупными межотраслевыми комплексами с разветвленной многозвеньевой структурой, имеющие большую значимость для мирового хозяйства, зависимые от внешней среды и фактора сезонности, оказывающие значительное влияние на внешнюю среду, зависящие от инфраструктуры и испытывающие большое влияние человеческого фактора. Особого внимания заслуживают факторы, влияющие на развитие туризма. Транспортная инфраструктура туризма – это комплекс, охватывающий транспортные средства, транспортные объекты, транспортные услуги, транспортные пути и маршруты, объекты сервиса и туризма на объектах транспорта, средства связи и информации, используемые для организации туризма.

Транспортные системы стран Европы и СНГ имеют высокие показатели развития всех видов транспорта. Транспортная сеть Украины пока значительно меньше, чем в развитых западноевропейских странах. Так во Франции и Германии, площадь и численность населения которых примерно совпадает с Украиной, протяженность автомобильных дорог относительно ниже в 4,8 и 3 раза. По качеству дорог и уровню современного их обслуживания западноевропейские страны в десятки раз превосходящие Украины. Показатель длины железнодорожных путей в Украине можно сравнить с Польшей – соответственно 22,5 и 23,2 тыс. км. Польшу в 2013 году посетило 2,1 млн. украинцев, а в целом с нашей страны на территорию Польши зафиксировано 7,3 млн. въездов, а в целом по сравнению с 2012 годом, количество иностранных туристов в Польше выросла на 7% и составила в целом около 15,8 млн человек. При этом доходы от туризма в 2013 году выросли на 11,5% и составили около 39,8 млрд. злотых (более 13 млрд долл.).

Среди особенностей совершенствования управления элементами транспортной инфраструктуры в Украине можно выделить: значительная доля государственного участия в транспортных предприятиях, занимающихся обслуживанием пассажиров, монополизация услуг на железнодорожном транспорте, существенное отставание инфраструктурного развития в отрасли от потребностей экономики и уровня развития стран ЕС, несовершенство тарифной политики на особенно на предприятиях железнодорожного транспорта, низкое качество обслуживания предприятий транспорта, неэффективность механизмов управления транспортной отраслью, дисбаланс по видам транспорта в междугородном и международном, сообщении, низкая транспортная связанность на региональных уровнях.

Поэтому необходимо учитывать факторы, препятствующие управлению развитием транспортной инфраструктуры, их влияние на развитие туризма и экономики регионов, обеспечить интеграционный подхода в планах развития туристической и транспортной отраслей, статистический учет пассажирских, туристических и транспортных потоков, а также использование имеющихся возможностей для учета транспортной и туристической составляющей. Необходимо разработать модель управления развитием региона, что позволит определить последствия принятия управленческих решений, что может стать конкурентным преимуществом туристической территории, и ее развитие необходимо учитывать при разработке и внедрении стратегии развития туризма.

Формування системи управління проектами як передумова інноваційного розвитку залізниць України

Лоза С. П., ДонІЗТ, м. Донецьк

В умовах системної світової фінансової та соціально-економічної кризи, яка обумовила несподіване та стрімке падіння обсягів виробництва, торгівельного обороту та обсягів перевезень на якісно новому рівні виникла проблема підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту. При цьому розвиток залізниць можливий лише за умов постійного вдосконалення їхньої діяльності, підтримання здобутих та формування нових стратегічних конкурентних переваг на базі впровадження інноваційних технологій.

Без стабільної роботи залізничного транспорту неможливий перехід економіки України на інноваційний шлях розвитку. Інтенсивний розвиток залізниць на базі впровадження інновацій є важливою умовою зростання потенціалу економіки країни, забезпечення пропорцій між всіма галузями національного господарства, комплексного становлення регіонів. Перехід на інноваційну модель, з одного боку, ставить перед залізничним транспортом нові пріоритети, завдання, і перспективи, а з іншого – породжує ряд проблемних питань. Найбільш актуальним з них є проблема інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності залізниць.

Стратегічними пріоритетами інноваційної політики залізниць є оновлення основних виробничих фондів всіх галузевих господарств, передусім рухомого складу, технічне переоснащення, підвищення технічного рівня та якості будівництва і ремонту, впровадження нових інноваційних технологій, інтегрування транспортної системи України в європейську та світову транспортні системи.

Основною перешкодою реалізації вищезгаданих напрямків є недостатність фінансових ресурсів, можливість залучення яких напряму пов'язана з ефективним управлінням інвестиційною діяльністю залізниць. При розробці і реалізації інвестиційної стратегії на залізниці першочергове значення має визначення необхідного обсягу коштів для фінансування проектів, дослідження можливостей фінансування з різних джерел, а також формування оптимальної структури капіталу.

Провідна роль у підвищенні ефективності інвестиційної діяльності належить управлінню проектами, яке є відносно новою концепцією у галузі управління, що з'явилася внаслідок загострення конкурентної боротьби та необхідності раціонального використання наявних ресурсів з метою підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання в ринкових умовах, що надають певну свободу у розпорядженні ресурсами, залученні сторонніх учасників та додаткових джерел фінансування, а також у розподілі результатів проектною діяльністю.

Проблемні питання у галузі проектного фінансування та управління проектами протягом тривалого часу є предметом дискусій серед науковців і практиків. Цій тематиці присвятили свої праці такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: Бірман Г., Волков Б.А., Грей К.Ф., Керцнер Г., Ларсон Е.У., Мазур І.І., Ольдерогге Н.Г., Пінто Дж.К., Царьов В.В., Шапіро В.Д., Шмідт С. та інші. Проте, додаткової уваги потребує аналіз передумов та проблем впровадження системи управління проектами на залізничному транспорті з урахуванням його галузевих особливостей.

Відомі науковці та практики у проектному аналізі та управлінні проектами під проектом розуміють комплекс взаємопов'язаних заходів, розроблених для досягнення певних цілей протягом заданого часу при встановлених ресурсних обмеженнях.

Кожен інвестиційний проект, що реалізується на залізничному транспорті, має ряд особливостей. По-перше, реалізація будь-якого проекту спрямована на зміну існуючого стану системи, при цьому зміна може мати як еволюційний так і революційний характер. По-друге, будь-який проект є унікальним, тобто для його реалізації розробляється комплекс заходів з детальним описом робіт і термінів їхнього виконання. Унікальність та

неповторність проекту суттєво ускладнює розробку алгоритму його реалізації та використання вже апробованих у минулому методів. По-третє, інвестиційні проекти на залізниці мають багатофункціональний характер, що пов'язано із галузевою специфікою залізничного транспорту. По-четверте, проект здійснюється для досягнення конкретних цілей, формування яких в умовах нестабільного та швидкоплинного середовища вимагає підвищеної уваги. По-п'яте, реалізація проекту має певні обмеження у часі, тому що відкладення термінів завершення проекту може суттєво знизити його економічну ефективність. По-шосте, будь-яка ефективна діяльність передбачає мінімальне використання ресурсів з метою максимального зниження витрат. По-сьоме, проектна діяльність має високий ступінь невизначеності та ризику, що пов'язане з: унікальністю заходів, неминучістю конфліктних ситуацій між галузевими та функціональними підрозділами залізниць, динамічністю зовнішнього оточення, необхідністю проведення незапланованих додаткових заходів. Внаслідок цього оцінка економічної ефективності проекту може бути визначена лише з певним рівнем вірогідності, а кінцеві результати мають неочевидний та важко передбачуваний характер. По-восьме, проектна діяльність, майже завжди пов'язана з певним рівнем новизни та вимагає творчої активності виконавців. Наведені характеристики проектів вимагають підвищеної відповідальності та підкреслюють доцільність впровадження системи управління проектами, які отримали широке застосування на Заході.

Управління проектами – це методологія організації, планування, керівництва, координації всіх видів ресурсів впродовж життєвого циклу проекту, спрямована на ефективне досягнення цілей проекту шляхом застосування системи сучасних методів, техніки і технологій управління для досягнення визначених у інвестиційному проекті результатів за складом і обсягом робіт, вартістю, часом та якістю.

Сукупність методів і засобів управління проектами являє собою високоефективну методологію управління інвестиціями, яка дозволяє: здійснювати аналіз ринку й формувати інвестиційний портфель з урахуванням критеріїв доходності, ризику і ліквідності; розробляти стратегію формування інвестиційних ресурсів з урахуванням загальної потреби, доцільності використання власних і залучених коштів; проводити відбір й оцінювання привабливості проектів; планувати й оперативно керувати реалізацією інвестиційних проектів і програм; забезпечувати ефективний інвестиційний процес.

При розробці, обґрунтуванні та прийнятті рішень з фінансування проектів на залізничному транспорті необхідно враховувати різні фактори: особливості об'єкту інвестування, вид інвестицій, терміни реалізації і вартість проекту, множинність доступних проектів, обмеженість фінансових ресурсів, наявні ризики та можливості їхньої мінімізації.

До особливостей інвестиційно-інноваційної діяльності на залізницях належать: невизначеність можливостей залучення інвестицій, необхідність забезпечення раціонального розподілу ресурсів між залізницями й окремими господарствами, необґрунтованість розподілення коштів за напрямками технічного переозброєння та впровадження інновацій, складність і невисока достовірність оцінки ефективності інвестицій.

Проблеми залучення інвестицій у реалізацію проектів на залізниці обумовлені тим, що: більшість об'єктів споруджується для досягнення неекономічних цілей; досить часто пряма віддача від вкладених коштів може бути отримана не інвестором, а в інших сферах економіки; залізничні проекти мають значно більший термін окупності інвестицій і менший рівень прибутковості порівняно з іншими галузями; висока вартість і тривалі терміни реалізації проектів обумовлюють високий рівень інвестиційних ризиків.

На сьогодні реформування залізничного транспорту України та нестабільна кризова економічна ситуація в країні вимагають формування нових підходів і методів регулювання економічних процесів в галузі. При цьому необхідні зміни не тільки в організаційній структурі залізничного транспорту, а й у всій системі визначення пріоритетів, у тому числі в управлінні проектною діяльністю, яка є невід'ємною частиною інвестиційно-інноваційної діяльності залізниць.

Управління ефективністю вантажних перевезень

Любохинець Л. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах ринкової економіки при здійсненні локальних проектів (зокрема по будівництву і реконструкції різних об'єктів, створенню і придбанню нової техніки, застосуванню агресивних технологій) за рахунок власних і позикових засобів підприємств значно підвищується роль оцінки очікуваної віддачі вкладень в який-небудь захід з позицій інтересів безпосередніх учасників інвестиційного процесу. Стосовно транспорту це означає, що має бути посилена увага до визначення впливу реалізації даних проектів на результати господарської діяльності галузі, окремих видів транспорту, зокрема вантажних перевезень і його підприємств (залежно від масштабу проекту) відповідно до господарського механізму, що діє.

Поняття ефективності вантажних перевезень вказує на результат від проведення даного виду діяльності, враховуючи техніко-економічні, політичні, нормативно-правові, технологічні та соціальні чинники, що її визначають. Ефективність вантажних перевезень безпосередньо пов'язана з поліпшенням системи управління цим процесом.

Перш за все, для зростання ефективності вантажних перевезень має бути створена надійна правова основа.

Інвестиційні заходи на транспорті здійснюються для вирішення завдань:

- освоєння додаткових об'ємів вантажних перевезень і пасажирів в результаті поліпшення якості і підвищення ефективності транспортного забезпечення, і обслуговування територій виробництва, і населення країни і її регіонів: підвищення конкурентоспроможності окремих видів транспорту на напрямках, де є альтернативні варіанти перевезень;

- підвищення безпеки, надійності і ритмічності експлуатаційної роботи у вантажному і пасажирському русі, розвитку механізації і автоматизації виробничих процесів, поліпшення умов праці транспортних працівників і зменшення негативної дії на навколишнє середовище;

- скорочення експлуатаційних витрат, зростання продуктивності праці і фондівіддачі при транспортних перевезеннях вантажів і пасажирів погіршення якості транспортного обслуговування населення і підприємств і створення на цій основі умов для зниження тарифів в цілях сприяння розвитку виробництва і розширенню ринків збуту промислової продукції;

- розвитку системи інформаційного забезпечення в цілях підвищення ефективності управління перевізним процесом, широкого застосування маркетингу і задоволення інформаційних потреб користувачів транспорту;

- впровадження ресурсозберігаючих технічних засобів і технологій;

- оснащення окремих видів транспорту рухомим складом нового покоління, ефективними машинами, механізмами, сучасними пристроями шляху, сигналізації і т.д.;

- соціального захисту працівників транспорту за допомогою створення додаткових робочих місць і диверсифікації виробництва, поліпшення житлових і культурно-побутових умов, розвитку об'єктів охорони здоров'я, економії вільного часу населення і т.п

Методичні рекомендації призначені для оцінки ефективності прямих інвестицій при техніко-економічних дослідженнях можливостей різних інвестиційних програм, розподілі накопичених засобів, що направляються на капітальні вкладення, розробці техніко-економічних обґрунтувань і проектів споруди і реконструкції об'єктів транспорту, розробці бізнес-планів, розрахунку життєвого циклу різних технічних засобів, експертизі інвестиційних проектів і інших завдань.

При оцінці інвестиційних проектів необхідне дотримання наступних основоположних принципів:

- соціально-орієнтованого підходу до економічної оцінки ефективності заходів;

- співвідношенні порівнюваних інвестиційних проектів по методах числення натуральних і вартісних показників, за вживаною нормативною інформацією, за умовами розрахунку показників ефективності;

– обліку впливу на реалізацію інвестиційних проектів таких елементів економічного оточення як інфляція, система оподаткування, участь в реалізації проектів різних юридичних і фізичних осіб;

– допустимості при порівнянні інвестиційних варіантів включення в розрахунок тільки тих елементів результатів і витрат, які розрізняються по порівнюваних варіантах.

При проведенні розрахунків і аналізі ефективності інвестиційних проектів передбачається:

– розгляд проекту впродовж розрахункового періоду;

– моделювання грошових потоків, що включають всі пов'язані із здійсненням проекту грошові надходження і витрати за розрахунковий період в транзитних перевезеннях;

– співвідношенні умов порівняння різних інвестиційних проектів (ІІ) або їх варіантів;

– принцип досягнення позитивності і максимуму ефекту при порівнянні альтернативних проектів;

– облік тільки майбутніх витрат і надходжень (при розрахунках показників ефективності повинні враховуватися тільки майбутні в ході здійснення ІІ витрати і надходження, включаючи витрати, пов'язані із залученням раніше створених виробничих фондів, а також майбутні втрати, безпосередньо викликані здійсненням проекту, наприклад, від ліквідації виробництва у зв'язку з реорганізацією, що діє, або організації на його місці нового);

– принципи альтернативної вартості (створені раніше об'єкти у разі використання в даному проекті оцінюються не за витратами на їх створення, а по упущеній вигоді від альтернативного використання виробничого майна шляхом продажу, передачі в оренду, вкладення в ефективний альтернативний проект);

– принцип порівняння "з проектом" і "без проекту";

– облік всіх найбільш істотних наслідків;

– облік наявності різних учасників проекту, не співвідношення їх інтересів і різних оцінок вартості капіталу, що виражаються в індивідуальних значеннях норми дисконту;

– облік впливу на ефективність ІІ потреби в оборотному капіталі, необхідному для функціонування створюваних в ході реалізації проекту виробничих фондів;

– оцінка (у кількісній формі) впливу неопределенностей і ризик, супроводжуючих реалізацію проекту.

При оцінці інвестиційних проектів слід враховувати:

– відносно високі, змінні в часі темпи зростання цін, не співпадаючі з темпами зростання обмінних валютних курсів;

– державне регулювання цін на ряд найважливіших ресурсів для реалізації багатьох інвестиційних проектів;

– відсутність сталих ринків, особливо ринку цінних паперів і нерухомості;

– значна невизначеність початкової інформації для оцінки інвестиційних проектів і високий ризик, пов'язаний з їх реалізацією;

– складність і динамізм податкової системи;

– особливості галузі транспорту і його окремих видів в економіці України.

Показники суспільної ефективності вантажних перевезень враховують результати і витрати, що виходять за межі прямих фінансових інтересів учасників інвестиційних проектів. Показники суспільної ефективності можуть розраховуватися на загальнонаціональному, регіональному і галузевому рівні.

Так, при визначенні суспільної ефективності споруди транспортних магістралей повинен враховуватися окрім галузевого (транспортного) ефекту також поза галузевий (поза транспортний) ефект, пов'язаний з освоєнням природних ресурсів, прискоренням розвитку виробництва, поліпшенням соціальної сфери в районі тяжіння дороги, а також з впливом на природне середовище.

Державне управління в галузі транспорту

Любохинець Л. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Державна політика становлення та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності та входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Потрібно також виділяти загальні, спеціальні, допоміжні функції державного управління.

До загальних віднесені ті, які об'єктивно притаманні процесу управління та виражають загальні закономірності управління як соціальної категорії. Через ці функції вирішуються найбільш узагальнені завдання управлінської діяльності: організація, прогнозування і моделювання, планування, координація, контроль.

Наступну підгрупу функцій, виділених за ознакою характеру управлінських завдань, становлять спеціальні функції - ті, що відображають особливості управлінського впливу конкретного суб'єкта управління на транспортну систему (Президент України, Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту України та інші) або на об'єкт управління (залізничний транспорт, автомобільний транспорт, шляхове господарство).

Останню підгрупу функцій, виділених за ознакою характеру управлінських завдань, становлять допоміжні функції (діловодство, секретаріат, архівна діяльність, канцелярська діяльність) призначені для обслуговування процесу управління. Зміст допоміжних функцій збігається із змістом забезпечувальних функцій, виділених за ознакою структурного підходу до систематизації функцій державного управління транспортною системою. Він полягає у призначенні щодо забезпечення процесу управління.

Державне управління транспортом - це врегульована нормами права юридична владна діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування в межах своєї компетенції, яка спрямована на задоволення в повному обсязі матеріальних і культурних потреб суспільства та зміцнення обороноздатності країни.

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств та організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;

Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Державне управління галузі транспорту здійснюють: Міністерство транспорту України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Основним призначенням державного управління є здійснення виконавчої влади, у процесі якої реалізуються завдання, функції та інтереси держави. Разом з тим для

безпосереднього управління галузями економіки, соціально-культурної сфери та адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність. Виконавча і розпорядча діяльність органів виконавчої влади має свої характерні риси:

- по-перше, ця діяльність має загальнодержавний характер і охоплює найбільш важливі сторони життя суспільства;

- по-друге, ця діяльність спрямована на виконання законів України, інших нормативних актів, а також міжнародних правових актів;

- по-третє, ця діяльність носить організаційний зміст, за допомогою якого здійснюється безперервний, постійний і цілеспрямований вплив на волю громадських колективів з метою регулювання і координації їх спільної праці;

- по-четверте, ця діяльність носить юридично-владний розпорядчий характер.

Для доповнення оцінки комерційної ефективності може бути встановлений термін повного погашення заборгованості для учасників, що привертають кредитні і позикові засоби. Для кредитної установи проект вважається ефективний, коли термін повного погашення заборгованості по кредиту відповідає вимогам цієї установи. Негативне значення сальдо накопичених реальних грошей служить обґрунтуванням потреби в позикових засобах в рамках даного інвестиційного проекту.

Показники економічної ефективності враховують у вартісному вимірюванні всі види результатів і витрат, обумовлені реалізацією інвестиційного проекту.

Для вартісної оцінки результатів і витрат можуть використовуватися поточні і прогностичні ціни в гривнях або іншій валюті. Поточні ціни приймаються постійними на весь розрахунковий період визначення показників ефективності.

Вивчення та аналіз зазначених функцій показує, що транспорт є самостійною галуззю економіки, до складу якої входять комплексні системи - авіаційний, автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний транспорт, міський електротранспорт, метрополітен тощо, які крім процесу транспортування включають організаційні (управлінські) процеси, процеси матеріального та нематеріального виробництва; охоплюють значну кількість працюючих; розташовуються на всій території України та мають у своїй структурі підприємства й організації різних форм власності. Отже, і його правове регулювання потребує значної комплексної нормативної бази, яка може презентувати себе як окрема комплексна галузь національного права України і ніякі цивільно-правові договори перевезення не врегулюють зазначені у функціях організаційні (управлінські) питання.

Економічна ефективність впровадження адаптивної технології обміну груп вагонів у двогрупних поїздах

Мазуренко О. О., Кудряшов А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Функціонування залізничного транспорту в умовах ринкової економіки спонукає шукати резерви для зниження витрат на перевезення вантажів. Впровадження інноваційних технологій з метою підвищення конкурентоздатності залізниць України є однією з основних задач Державної Програми реформування залізничного транспорту. В першу чергу увага повинна приділятися таким заходам, що не потребують значних капіталовкладень або тимчасового обмеження функціонування об'єктів інфраструктури. При цьому залізниці України повинні безумовно виконувати свої гарантійні зобов'язання відносно строків доставки вантажів клієнтам.

Значну роль в організації перевізного процесу займає організація вагонопотоків та технологія обслуговування поїздів. Одним з можливих резервів для зниження затрат залізниць на організацію вагонопотоків у поїзди, на думку багатьох вчених, є оперативне формування двогрупних поїздів на базі попутних призначень плану формування поїздів. Крім цього значну увагу необхідно приділяти удосконаленню технології обслуговування двогрупного поїзда на станції обміну груп вагонів.

Відповідно до нормативної документації виконання обміну груп вагонів у двогрупних поїздах повинно виконуватися у приймально-відправному парку технічної станції. При цьому, до прибуття двогрупного поїзда, причіпна група вагонів повинна бути сформована та виставлена на приймально-відправну колію. Але досить часто ця умова не виконується через брак вагонів на станції. Для запобігання додаткового простою вагонів на станції приймається рішення про прийом двогрупного поїзда до парку прийому та подальшого його розпуску. У якості удосконалення технології пропонується застосовувати адаптивну технологію, тобто за певним критерієм визначати доцільність приймання кожного окремого двогрупного поїзда в парк прийому або в приймально-відправний парк в залежності від оперативного стану станції та прилеглих підходів (враховувати прогноз надходження вагонів). Критерієм доцільності можуть виступати сумарні витрати, пов'язані з виконанням обміну груп вагонів, які включають в себе: тривалість простою вагонів на станції, тривалість знаходження поїзного локомотива, обсяг маневрової роботи.

Для визначення економічного ефекту від впровадження адаптивної технології обміну груп вагонів у двогрупних поїздах було виконано ряд досліджень на імітаційній моделі роботи залізничного напрямку. При цьому розглядалась можливість об'єднання лише двох попутних призначень плану формування поїздів. Результати досліджень показали, що економічний ефект в даних умовах залежить від ряду впливаючих факторів та коливається в межах від 35,55 тис. у.о. до 62,28 тис. у.о. на рік.

Величина ефекту може бути збільшена за рахунок урахування економії витрат за рахунок зниження обсягів виплат за несвоєчасну доставку вантажів, за рахунок прискорення обігу вагонів та ряду інших факторів.

На даний момент застосування адаптивної технології на технічній станції потребує значного часу та обсягу інформації для аналізу та визначення доцільної технології. Для зменшення впливу людського фактору на прийняття рішення можливим є більш широке застосування автоматизованих робочих місць оперативного персоналу, які розроблені на основі інтелектуальних систем з функцією самонавчання.

Огляд та систематизація причин неефективної роботи пасажирських перевезень в Україні.

Магусевич О. О., Агавелян В. К., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Пасажирський комплекс залізничного транспорту в сучасних умовах повинен ефективно обслуговувати пасажирів, а також відповідати вимогам ринку по якісних і об'ємних показниках.

Спочатку необхідно визначити перелік причин неефективної роботи пасажирських перевезень та системи залізничного транспорту в Україні у цілому. Серед них є:

- Прогресуюче старіння основних фондів.
- Недостатність власних джерел фінансування для оновлення основних фондів, відсутність підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі з боку держави. Оскільки національні залізниці перебувають у державній власності, вони залишаються непривабливими для іноземних і приватних інвесторів.
- Система залізничного транспорту України включає в себе масштабну соціальну сферу. Виконання залізницями соціальних і державних функцій, поряд з регульованими Урядом низькими тарифами і відсутністю механізму компенсації збитків від надання послуг, обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту.
- Застарілі форми управління залізничною галуззю. В умовах відсутності бюджетного фінансування існуюча організаційна структура стримує розвиток залізничного транспорту, не дозволяє розробляти гнучкі тарифи на перевезення.
- Недостатня кількість базових наукових досліджень щодо перетворення адміністративних організаційних структур залізничного транспорту України в організаційні структури ринкової економіки.

Далі мають слідувати причини збитковості пасажирських перевезень, які негативно впливають на ефективність пасажирського комплексу залізничного транспорту:

- Існування системи бронювання місць у поїздах. Унаслідок існування такої системи створюється штучний дефіцит квитків, оскільки пасажирові не завжди надається можливість придбання квитка у бажаний час, в необхідному напрямку та класу.
- Невідповідність графіків руху поїздів попиту на пасажирські перевезення. Це означає неможливість забезпечення своєчасного відправлення та прибуття до великих міст. Правильна організація графіку руху поїздів має дозволити скоротити кількість рухомого складу та знизити собівартість перевезень.
- Використання безкоштовних проїзних документів, відсутність компенсацій за перевезення пасажирів пільгових категорій. Внаслідок достатньо високого рівня безкоштовного проїзду пасажирів штучно занижується доходна складова перевезень та відсоток покриття витрат.
- Не оптимізований склад поїздів по класності та кількості вагонів. Це означає низьку населеність вагонів.
- Не відповідає сучасним вимогам рухомий склад. Для зростання ефективності пасажирських перевезень необхідна достатня кількість вагонів і локомотивів різних категорій, а також одночасне їх здатність рухатися швидко (понад 200 км/год.) з високим комфортом і безпекою. Тільки в останні роки можна спостерігати оновлення рухомого складу. Це придбання швидкісних поїздів Hunday Rotem, Skoda у рамках підготовки до Євро 2012.
- Відсутність прозорого розрахунку собівартості пасажирських перевезень. Існує проблема розрахунку собівартості проїзду у окремому поїзді, а також розрахунку ефективності організації по маршрутах таких поїздів.

Після досліджування причин неефективної роботи та збитковості пасажирських перевезень, можна їх систематизувати за принципом існуючих проблем у різних сферах діяльності та перерахувати в окремих групах:

Проблеми фінансування та матеріальної бази: старіння основних фондів, недостатність власних джерел фінансування, відсутність державної підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізниць, застарілий рухомий склад.

Організаційні проблеми: бронювання місць у поїздах, застарілі форми управління залізничною галуззю, слабе сервісне обслуговування, не оптимізований склад поїздів по класності та кількості вагонів.

Проблеми соціальної сфери: відсутність механізму компенсації збитків від надання послуг, використання пільгових безкоштовних проїзних документів.

Проблеми науково-методичної підтримки: низька кількість базових наукових досліджень щодо перетворення адміністративних організаційних структур залізничного транспорту України в організаційні структури ринкової економіки, відсутність прозорого розрахунку собівартості пасажирських перевезень.

В свою чергу, наслідками збитковості пасажирських перевезень є наступні: не в повній мірі використовуються місця у поїздах, доходна складова пасажирських перевезень штучно занижується, завищення витрат часу на очікування поїздів, собівартості, кількості рухомого складу, майже наполовину використовується рухомий склад в дальньому сполученні, перенаселеність приміських поїздів, не забезпечується необхідний рівень швидкості руху, комфорту та безпеки, не визначається ефективність поїздів за конкретним маршрутом, не розраховується собівартість кожного поїзду.

Наведені вище дослідження причин неефективної роботи пасажирських перевезень в Україні вказують на необхідність аналізу існуючої організаційної структури управління пасажирськими перевезеннями та створення нового наукового підходу до економічного обґрунтування нової організації пасажирських перевезень, яка б визначила зони ефективного курсування окремих сучасних пасажирських поїздів різних видів сполучень.

Щодо питання підвищення задоволеності і лояльності користувачів пасажирського залізничного транспорту

Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ

Наявність лояльності, тобто сприятливого відношення споживачів до підприємства та його продукції виступає основною стабільного попиту, росту обсягу продажів, що у свою чергу є стратегічним показником успішності підприємства. Поняття лояльності тісно пов'язане із задоволеністю клієнтів, а проведення моніторингу задоволеності власних споживачів, відповідно до стандарту ISO 9004-2000 щодо сертифікації підприємств, є одним із обов'язкових показників ефективності системи управління якістю.

В основі досягнення задоволеності споживачів лежить лояльне відношення до компанії та її продукції, і навпаки, лояльність можлива тільки з боку задоволених споживачів.

Очевидно, що відсутність точних замірів задоволеності споживачів не дає менеджерам можливості приймати ефективні рішення відносно того, що саме потрібно покращити у продукції чи обслуговуванні для збереження споживачів. В якості засобу для отримання об'єктивних результатів такого моніторингу та їх використання з метою внесення покращень до системи управління якістю застосовуються маркетингові дослідження.

За виключенням окремих випадків повністю задоволені споживачі виступають ключовою умовою та основою для створення споживчої лояльності і досягнення компанією довготривалого фінансового успіху. Тобто між просто задоволеними і повністю задоволеними споживачами існує суттєва різниця, яка виражається в тому, що лояльними стають лише повністю задоволені споживачі, які тривалий час зберігають прихильність до товарів/послуг даної компанії: коли споживач просто задоволений, цього недостатньо для того, щоб він став лояльним, оскільки у нього залишається вибір. Цю різницю усвідомлюють далеко не всі менеджери, тому наявність задоволених споживачів багатьох з них заспокоює у той час, коли потрібно намагатись досягти повного задоволення споживачів. У свою чергу лояльно налаштованих споживачів, скоріше, задовольняють товари/послуги компанії, якщо вони ними вже користувались: справа в тому, що лояльне відношення може бути сформоване під впливом позитивних відгуків інших споживачів, однак така лояльність не буде довготривалою, якщо не підтвердиться власним досвідом.

Маючи інформацію про ступінь задоволеності споживачів, можна не тільки побачити те, наскільки добре чи погано компанія задовольняє потреби своїх покупців, але і виявити, що потрібно покращувати для повного задоволення більшості клієнтів. Тому стратегічно важливо правильно розуміти, що думають різні споживачі про товари/послуги компанії.

Різний ступінь задоволеності обумовлюється різними причинами і тому потребує різних методів покращення. Існує чотири основних складових впливу на задоволеність споживачів: важливіші риси (характеристики) товару/ послуги, які споживачі очікують від всіх конкурентів; основна система обслуговування продукту та його підтримки (супроводу); здатність і готовність компанії компенсувати збиток споживача від неякісного товару/послуги; здатність компанії задовольнити індивідуальні запити споживачів (або забезпечити необхідну кількість рівнів диференціації товару/послуги).

Виявлення факторів, які впливають на лояльність і ступінь задоволеності споживачів, лежить в основі вибору найбільш доцільної стратегії підвищення їх задоволеності. В таблиці 1 нами представлені загальні рекомендації щодо визначення стратегічних дій в залежності від відношення споживачів до товарів/послуг компанії.

Наведені у таблиці 1 стратегії характеризують послідовні етапи переходу від нижчого до вищого рівня задоволеності споживачів і можуть виступати як етапи завоювання прихильності споживачів та утримування їх лояльності.

Таблиця 1

Рекомендовані стратегії щодо підвищення ступеня задоволеності споживачів

Ситуація на ринку	Рівень задоволеності більшості споживачів	Рекомендована стратегія	Стратегічні дії
Ситуація 1	Незадоволені	Стратегія підвищення якості товару/послуги	Забезпечення базових (основних) характеристик і властивостей товару/послуги – тобто того, що очікується від кожного конкурента
Ситуація 2	Частково задоволені	Стратегія доброякісності товару/послуги	Забезпечення якості товару/послуги на рівні не нижчому, ніж у конкурентів; розробка активної політики компенсації споживачу збитків при виникненні у нього проблем
Ситуація 3	Нейтральні (байдужі)	Стратегія удосконалення товару/послуги	Виведення якості товару/послуги на більш високий рівень, ніж у конкурентів
Ситуація 4	Задоволені	Стратегія підвищення ціннісної значущості товару/послуги	Забезпечення відповідного рівня супутніх (додаткових) послуг
Ситуація 5	Повністю задоволені	Стратегія поглиблення диференціації товару/послуги	Розуміння і задоволення індивідуальних (специфічних) потреб значимих для компанії клієнтів

Систематично досліджуючи задоволеність своїх споживачів, слід пам'ятати, що зниження ступеня задоволеності серед найбільш прихильних споживачів має набагато серйозніші наслідки, ніж зниження ступеня задоволеності споживачів, які ніколи не були прихильниками даного товару/послуги. Найжорсткіший показник ступеня задоволеності споживачів визначає відсоток задоволених споживачів. Задоволені – це ті споживачі, які при опитуванні стверджують, що вони: по-перше, повністю задоволені; по-друге, однозначно залишаться прихильниками даного товару/послуги (в нашому випадку – користувачами залізничного транспорту) і в майбутньому будуть його купувати; по-третє, обов'язково порекомендують цей товар/послугу друзям, колегам, знайомим та ін. Перевагою такого жорсткого стандарту споживчої задоволеності є те, що він залишає широке поле діяльності для удосконалень у даній галузі. Оскільки цей стандарт налаштований на споживача, він є досить корисним при відслідковуванні змін, дозволяє встановити точки відліку, а також провести наступну діагностику для визначення того, чому незадоволені інші споживачі, який споживчий сегмент найбільш незадоволений, як вирішити проблему цього сегменту, щоб його споживачі перейшли у сегмент задоволених споживачів. Отже, мова йде про вивчення долі товару/послуги після купівлі/споживання.

Для більш ретельного дослідження цього питання можемо запропонувати спеціально розроблену нами матрицю наслідків (рис. 1).

Абсолютно незадоволені	1 Не будуть користуватись і не будуть радити іншим	1 Не будуть розглядати як варіант проїзду	1 Не будуть користуватись у найближчій перспективі	4 Будуть розглядати поряд з іншими варіантами	4 Періодично будуть користуватись
Незадоволені	1 Не будуть користуватись у найближчій перспективі	1 Не будуть користуватись у найближчій перспективі	2 Звернуться лише у крайньому випадку	4 Періодично будуть користуватись	5 Будуть користуватись у міру необхідності
Частково задоволені	2 Звернуться лише у крайньому випадку	2 Будуть звертатись за відсутності інших варіантів	3 Будуть розглядати як можливий варіант	5 Будуть користуватись в міру необхідності	6 Будуть користуватись часто
Задоволені	2 Будуть звертатись за відсутності інших варіантів	3 Будуть розглядати як можливий варіант	4 Періодично будуть користуватись	6 Будуть користуватись часто	6 Будуть користуватись в більшості випадків
Повністю задоволені	3 Будуть звертатись час від часу	4 Будуть розглядати поряд з іншими варіантами	5 Будуть користуватись в міру необхідності	6 Будуть користуватись у більшості випадків	6 Будуть постійними користувачами
Ступінь задоволення Ступінь лояльності	Агресивні (активна протидія)	Негативно налаштовані	Байдужі	Позитивно налаштовані	Лояльні (активна підтримка)

Рис. 1 - Матриця наслідків щодо статусу користувача залізничного пасажирського транспорту (джерело: розроблено автором)

Представлена матриця має 10 квадрантів, кожний з яких характеризує очікувані дії пасажира в залежності від отриманого досвіду користування залізничним (або іншим) транспортом. Матриця має ту перевагу, що до індикаторів «ступінь лояльності» (вісь абсцис) і «ступінь задоволення» (вісь ординат) може бути застосована звичайна 5-бальна шкала оцінки, найбільш зрозуміла для споживачів. Це робить даний метод простим і зручним у практичному застосуванні.

Сучасний стан ринку пасажирських перевезень характеризується посиленням конкуренції між альтернативними видами транспорту. Тому ведення моніторингу та аналізу задоволеності/незадоволеності споживачів транспортних послуг, поряд із застосуванням систем управління якістю, виступає не тільки бажаним, але і необхідним інструментом в успішній конкурентній боротьбі.

Структурне моделювання транспортної системи великого міста в умовах сталого розвитку

Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Особливість складних економічних систем полягає передусім в їх структурній невизначеності, коли має місце велика кількість взаємопов'язаних елементів із заздалегідь невідомими зв'язками. Отже проблема якісного структурного моделювання стає пріоритетною для підвищення ефективності управління такими системами.

Перш за все, необхідно відтворити структуру самої системи, та на базі відновленої структури у подальшому визначити такі набори незалежних показників (предикторів), за допомогою яких можна передбачати поведінку інших показників досліджуваного об'єкта.

В результаті структурного моделювання транспортної системи великого міста в умовах сталого розвитку на основі відношення еквівалентності θ було встановлено, що множину усіх показників $\Omega = \{x_1, x_2, \dots, x_N\}$, що визначають діяльність системи, вдалося розбити на три непересічні множини, а саме:

До першої групи увійшли такі:

- Вартість проїзду;
- Витрати часу пасажирів на пересування;
- Наповненість салону транспортного засобу (визначається як площа, що приходить на одного пасажирів);
- Статичний та динамічний коефіцієнти наповнення салону транспортного засобу;
- Комфорт посадки до транспортного засобу;
- Дотримання санітарно-гігієнічних норм (щодо температури, освітлення, рівня вібрації);
- Рівень травматизму;
- Рівень смертності;
- Вплив відпрацьованих газів та вібрації від транспортного засобу на здоров'я людини;
- Комфортність обслуговування пасажирів (інформація про маршрут, відправлення та прибуття транспортного засобу на зупинку, доступність інформації).

Таким чином, перша група характеризує забезпечення пасажирських транспортних послуг і може бути визначена як перший інтегральний показник.

До другої групи увійшли наступні показники:

- Собівартість перевезення одного пасажирів;
- Частота руху транспортного засобу;
- Показники швидкості (середня швидкість руху транспортного засобу, частота його зупинок на маршруті);
- Показники своєчасності (середній інтервал руху транспортного засобу, максимальний інтервал руху, дотримання розкладу транспортного засобу);
- Надійність транспортного засобу (безвідмовність роботи транспортного засобу протягом зміни, надійність персоналу водіїв – рівень кваліфікації, стаж роботи, стан здоров'я);
- Рациональна система технічного сервісу;
- Показники інформаційного обслуговування пасажирів (інформація про послуги та їх вартість, наявність рекламної продукції).

Вочевидь, що ця група показників характеризує ефективність діяльності транспортних компаній, а тому може бути визначена як другий інтегральний показник.

Нарешті, до третьої групи показників увійшли:

1) показники безпеки:

- Стан маршруту (дорожнє покриття, стан переїздів, мости, світлофори);
- Екіпіровка транспортного засобу (вогнегасник, аптечка, технічний інструмент),

– Безпечність салону транспортного засобу (ширина та висота проходів, наявність та розташування поручнів).

2) показники екологічності:

- Шуми і вібрації від транспортного засобу;
- Наявність в салоні відпрацьованих газів;
- Ступінь викидів шкідливих речовин в атмосферу;
- Ступінь забруднення земельних ресурсів.

Таким чином, третя група показників характеризує безпеку пасажирських перевезень та ступінь впливу на екологію.

Отже, для подальшої розбудови раціональної транспортної системи в умовах сталого розвитку її якість будемо оцінювати трьома інтегральними показниками.

В математичному плані обґрунтовано необхідність розв'язання задачі векторної оптимізації саме по трьом показникам.

Параметричну ідентифікацію математичних моделей інтегральних показників було відтворено за допомогою методу найменших квадратів в середовищі «Statistica».

У літературі досить добре описаний метод найменших квадратів, суть якого полягає в мінімізації суми квадратів відхилень між дослідними значеннями і визначеними за моделлю. Популярність цього методу з часів К. Гаусса і Лежандра визначається гладкістю (диференційованістю за параметрами) суми квадратів відхилень. Але якщо звернутися до елементарного прикладу Ф. Кларка, то вибору параметрів за умови мінімуму суми модулів відхилень розрахункових даних від дослідних можна надати перевагу.

Далі наведені математичні моделі для інтегральних показників, враховуючи ступінь важливості показників транспортної системи великого міста в умовах сталого розвитку в коефіцієнт детермінації:

$$F_1 = 0.5941x_{13} + 0.0006x_8 + 0.0033x_{17} - 0.0065x_{15} + 0.0941x_{19} + 0.1680x_3 + 2.1126, \quad (1)$$

$$F_2 = 0.3828x_3 + 0.0036x_8 - 0.0138x_{11} + 0.0066x_{15} - 0.0021x_{17} - 0.0010x_{24} + 52.9489, \quad (2)$$

$$F_3 = 0.084x_1 + 0.042x_6 - 1.868x_{11} + 19.665x_{12} - 0.449x_{17} + 67.271x_{22} + 0.268x_{24} + 4119.996, \quad (3)$$

Результати розрахунків, що проводились за визначеними математичними моделями, перевірялись на дослідних даних.

Наступним кроком моделювання є побудова множини наборів інформативних показників, що визначають тип структури транспортної системи.

Відповідно до алгоритму формування наборів незалежних змінних, викладеного вище, розроблене програмне забезпечення з у середовищі «maple11», за допомогою якого формуються набори інформативних показників.

Кінцевий вибір будь-якого набору показників ефективності транспортної системи в умовах сталого розвитку належить досліднику, що приймає рішення.

Зауважимо, що розв'язок задачі структурного моделювання виявляється неєдиним і право вибору конкретного набору предикторів належить замовнику.

Таким чином, структурне моделювання транспортної системи великого міста є необхідною умовою сталого розвитку в скрутних ринкових умовах, а отже, умовою подальшого розвитку всієї транспортної галузі, основний продукт якої залежить від якісного та ефективного функціонування транспортної інфраструктури в країні.

Влияние логистики на ресурсное обеспечение инновационного развития пассажирских перевозок

Михальченко А. А., Ходоскина О. А., БелГУТ, г. Гомель, Республика Беларусь

Развитие международных связей и открытие в большинстве государств большого количества населенных пунктов для посещения иностранными туристами, а также активизация выезда своих граждан в другие государства повлекло за собой активную потребность в совершенствовании схем этих перевозок. В недалеком прошлом граждане Республики Беларусь, как и в других государствах региона, выезжая за пределы государства, страшно боялись выполнения пересадочных операций с поезда на поезд, на самолет и другие виды транспорта, особенно в иностранных государствах. Во многом это было связано со слабым развитием логистики пассажирских перевозок. Она активно развивалась в странах с устоявшейся экономикой – США, ФРГ, Франции, но практически игнорировалась в странах постсоветского пространства и странах Восточной Европы. Рост уровня доходов населения во многих государствах привел к изменению философии выполнения пассажирами своих поездок. Также произошли значительные изменения при выполнении деловых поездок – повышение стоимости проживания в крупных городах и столицах, необходимость быстрого решения оперативных вопросов с администрациями крупных фирм и компаний потребовало сокращения продолжительности поездок. Незрелость воздушных перевозок для внутреннего сообщения привела к необходимости активизации железнодорожного и автомобильного видов транспорта и развития новых технологий перевозок пассажиров во внутригосударственном сообщении.

О логистике в области пассажирских перевозок стало известно не так давно, а у нас в последние 5 – 10 лет. Если логистика грузовых перевозок развивалась свыше 150-200 лет, то в области пассажирских перевозок она большинством ученых даже не признается. Не ясно к какому блоку разработок её относить – к технологическому или экономическому. Видимо необходимо её рассматривать в обоих названных блоках научных исследований и инженерных изысканий, что позволит более эффективно реализовать результаты исследований в практической деятельности. Для условий Республики Беларусь игнорирование необходимости использования логистики пассажирских перевозок сегодня выливается в потери в размере 4,7-4,8 млрд. долл. в год. Это внушительная сумма, которая складывается из составляющих: потери национальных транспортных компаний (авиа-автобусных- и железнодорожной) от транспортной деятельности – 42-43 %; вывоз валюты из страны, направленный на приобретение трансферов – 28-30 %; замедление развития национальной транспортной инфраструктуры – 30-27 %. При этом страдает инновационное развитие базы технической эксплуатации подвижного состава, транспортной инфраструктуры, включая развитие транспортных узлов.

Первые этапы создания логистики пассажирских перевозок в стране потребовал сразу обеспечить инновационное развитие транспортной инфраструктуры авто- и железнодорожного видов транспорта, подвижного состава, баз его технической эксплуатации, смены технического регламента. Это связано с тем, что, имея компактную в транспортной отношении территорию (в диаметре 612 км), с размещением столицы государства в центре страны (в удалении на 300-350 км от областных центров) потребовалось обеспечить поездки пассажиров внутри страны в столицу продолжительностью 2,5-3,0 ч. Использована логистика интегрированного применения железнодорожного и автомобильного транспорта: подвоз-отвоз городским общественным транспортом пассажиров к поездам межрегиональных линий в утренний период 5 ч 30 мин и в вечерний 1 ч 50 мин (изменены границы работы городского общественного транспорта в пунктах начального отправления и прибытия межрегиональных поездов); использование интернета для оплаты проезда в региональных и межрегиональных линиях; изменение регламента командировочной администрации (отмена командировочных удостоверений), что

исключило потребность в распечатке проездного документа; умеренные тарифы на проезд (за 300 км оплата составляет 2,74 долл.); высокая скорость движения поездов с ведением специальных расписаний при отсутствии остановок между пунктами массового зарождения пассажиропотоков (так на линии Минск-Гомель протяженностью 302 км и наличием 2 промежуточных городов с массовым зарождением пассажиропотоков в направлении Минска включены в график три поезда бизнес-класса (проезд 4,7 долл.), Минск-Гомель (302 км, 470 пасс.), Жлобин-Минск (252 пасс.), Бобруйск-Минск (336 пасс.), следующие без промежуточных остановок. Чтобы соблюдать права остальных граждан в расписании имеет поезд эконом-класса Минск-Гомель, следующий со всеми остановками и имеющий низкий, подъемный для большинства населения тариф. Объем перевозок существенно вырос на направлении с 3 % в год до 46 %. Это связано с тем, что стало более выгодно делать ежедневные поездки по служебным (на совещания и согласования) и личным (в основном посещение посольств иностранных государств, молодежные поездки) надобностям. В итоге автомобильно-железнодорожная поездка по тарифу бизнес-класса на маршруте Минск-Гомель (302 км) оценивается в 5-6 долл. При стоимости гостиницы в Минске в 120-160 долл. резонно выполнять ежедневные поездки в столицу, что и произошло.

При изменении философии транспортного обеспечения населения в местном сообщении появилось несколько проблем: возникла дополнительная потребность в новом подвижном составе (как вагонов, так и локомотивов) для перевозок пассажиров в местном сообщении; железнодорожная и автомобильная инфраструктуры оказались не готовы к увеличению транспортного потока, что потребовало провести значительные работы по их модернизации (выполнено строительство 3-х современных автомагистралей общей стоимостью в 14,6 млрд. долл. из кредитных ресурсов; проведена модернизация железнодорожных линий Минск-Брест и Минск-Гомель для ускорения движения пассажирских поездов со скоростью 160 км/ч, так как скорость более 160 км/ч для условий Беларуси является нецелесообразной по экономическим параметрам); разработана новая система управления перевозками с использованием современных информационных технологий; создана база по технической эксплуатации вагонного и локомотивного парка; проводится поэтапный перевод всех поездов местного (межрегионального) и пригородного (регионального) сообщения на обслуживание современным мотор-вагонным подвижным составом, эксплуатация которого на 35-40 % дешевле, чем использование локомотивной тяги.

Развитие новой логистики пассажирских перевозок создало предпосылку для инновационного обновления подвижного состава, для чего республикой приобретен завод по выпуску поездов «Stadler» для городских, региональных и межрегиональных линий с базой их технического обслуживания. Мера оказалась в совокупности более дешевой, чем если приобретать просто подвижной состав, адаптированный под условия существующей технической базы. Значительное изменение технологии потребовалось при реализации логистики подвоза авиа-пассажиров в национальный аэропорт Минск-2: построена новая линия, соединяющая аэропорт с Минском и обеспечивающая возможность железнодорожного подвоза и вывоза пассажиров, следующих в международном сообщении с использованием воздушного транспорта, из всех крупных городов республики прямо в аэропорт без дополнительных пересадок. Мера позволила увеличить загрузку аэропорта в два раза за один год (до 1,7 млн. пасс.), а с учетом, что из страны ежегодно выезжает на кратковременное проживание в иностранных государствах более 3,0 млн. граждан в данном логистическом проекте имеет значительный задел.

В качестве вывода сказанного следует отметить, что развитие логистики пассажирских перевозок не только обеспечит инновационное развитие пассажирского сервиса, но и позволит существенно сократить расходы на его выполнение и увеличить доходы.

Розробка моделі розрахунку величини збору за доступ до об'єктів колійної інфраструктури

Мищенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основна проблема встановлення збору за користування об'єктами колійної інфраструктури (ОКІ) залізничного транспорту полягає в тому, що необхідність платити залізницям за економічні вигоди, які вони генерують, розуміється не завжди й не всіма. Тому саме залізниці зацікавлені в оцінці та пропонуванні вигід, що в змозі забезпечити суспільству й аргументації компенсацій. Джерела виплат будуть різними в кожному випадку, але їх можна згрупувати в кілька категорій.

Визначення рівня плати за користування колійною інфраструктурою залізниць повинно реалізовуватись у відповідності з досвідом залізниць країн ЄС-27. Керівними Директивами тут виступають: Директива 91/440/ЄС, Директива 95/19/ЄС, Директива 2001/14/ЄС.

У сімох Європейських країнах введена так звана двохелементна структура тарифу з фіксованою й змінною складовими. Перша визначається за допомогою залежностей між планованими потребами оператора й постійних видатків на підприємства колійної інфраструктури (ПКІ). Змінна визначається по факту використання ресурсів мережі й визначається від пробігу в поїздо-км або виконаного вантажообігу в т.км. брутто.

Одноелементна розраховується виходячи з пробігу (поїздо-км) і вантажообігу (брутто), тобто плата прямо пропорційна фактичному використанню інтенсивності експлуатаційної діяльності.

Саме при одноелементній структурі, більша частина маргінальних видатків визначається виходячи зі статистичних даних, що значно спрощує методику визначення їх рівня. Але, істотним недоліком одноелементної структури є низький рівень обґрунтування частини умовно-постійних видатків.

При необхідності створення й підтримки внутрішньої конкуренції, з наявністю більш ніж одного оператора доцільне застосування двохелементної плати. У випадках відсутності необхідності формування конкуренції має доцільність одноелементна плата (високошвидкісні лінії, один оператор - користувач колійної інфраструктури).

ПКІ України, в цьому випадку, мають самостійно встановлювати збір, виходячи з рівня прогнозованих витрат та бажаного доходу. Але на сьогодні моделі нарахування збору за користування ОКІ не існує.

Виходячи з наведеного вище та п. 1, 5 ст.4 Гл. II «Збір за користування інфраструктурою» Директиви 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 р. автором даної роботи було розроблено одно- та двохелементну моделі розрахунку збору за користування колійною інфраструктурою залізничного транспорту України.

Одноелементна модель розрахунку плати базується на рівні, що забезпечує компенсацію витрат та утворення прибутку, достатнього для економічного стимулювання ефективної діяльності ПКІ.

Європейська комісія з транспорту 4 квітня 2008 р. організувала семінар, на якому були присутні учасники з міністерств, регуляторних органів, керуючих залізничною інфраструктурою та залізничних підприємств різних країн ЄС та розглядалися питання тарифікації плати за користування інфраструктурою залізниць.

У листопаді 2012 р. була прийнята Директива 2012/34/ЄС, що є найбільш вдосконаленою основою для розробки методики з нарахування плати за користування колійною інфраструктурою.

Зокрема п. 67 даної Директиви наголошує, що з метою встановлення справедливого рівня плати (збору) за користування колійною інфраструктурою, керуючий інфраструктурою повинен нараховувати її на основі чіткого розуміння факторів, що впливають на витрати з експлуатації інфраструктури.

З урахуванням сказаного та приймаючи до уваги виявлені фактори впливу на витрати ПКІ, автором розроблено двохелементну модель визначення плати за користування ОКІ, що враховує фіксовану та змінну складові. Модель розроблена з урахуванням діючих вимог Європейського транспортного законодавства, що забезпечує компенсацію витрат та утворення прибутку, достатнього для економічного стимулювання ефективної діяльності ПКІ залізничного транспорту України.

Таким чином ПКІ мають самостійно встановлювати збір, виходячи з рівня прогнозованих витрат, бажаного доходу та таких вимог оплати, які повинні забезпечити відповідність доходів компанії, що керує інфраструктурою, її витратам на утримання інфраструктури.

Найбільш перспективний метод розрахунку плати за доступ до ОКІ - бюджетний метод виходить з державного прогнозування соціально-економічного розвитку національної економіки, вантажоутворюючих галузей та потреби у залізничній транспортній продукції.

Підвищення швидкості руху поїздів в Україні

Момот А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Протягом кількох років в Україні експлуатуються швидкісні поїзди типа «Інтерсіті+» але поки їх курсування не є ефективним, оскільки цей рух пасажирських поїздів не є масовим. Перехід на перевезення пасажирів поїздами «Інтерсіті+» стримується наявною кількістю швидкісних поїздів, незручним графіком їх курсування для поїздок у відраження та на відпочинок, високою вартістю проїзду і довгою тривалістю поїздки у деякі міста України, де її термін перевищує 7 годин.

Перелічені фактори негативно впливають на впровадження швидкісного руху в Україні й на попит користування ними на транспортному ринку пасажирських перевезень. Сучасний ринок пасажирських транспортних послуг потребує значної швидкості руху, оскільки пасажирі бажають подорожувати у межах України не більш як 6 годин, з комфортом та низькою вартістю поїздки. В даний час сучасні залізничні швидкісні перевезення не відповідають таким вимогам і на деяких напрямках руху почали програвати на транспортному ринку літакам бюджетних компаній та автобусам класу люкс.

Для відвоювання на ринку пасажирських транспортних послуг своєї ніші Українська залізнична швидкісна компанія мусить знизити термін подорожі пасажирів, розширити мережу швидкісних поїздів, оптимізувати величину тарифів, а Укрзалізниця – реконструювати залізничну інфраструктуру для курсування поїздів зі швидкостями до 200 км/год.;

Для подальшого підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень та витіснення на деяких напрямках руху авіаційного транспорту в Україні необхідно побудувати ізольовану високошвидкісну магістраль для швидкості руху поїздів 300-350 км/год., включити Українську високошвидкісну мережу у євразійський транспортний простір та залучити для будівництва ВШМ приватний капітал

Цими проблемами в останні роки займалися науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені В. Лазаряна А. А. Босов, І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, М. Б. Курган, М. В. Гнений, Т. Ю. Чаркіна, Української державної академії залізничного транспорту В. Л. Дикань, Ю. В. Єлагін, М. О. Єрьоміна, А. О. Дергаусова, Н. Г. Челядінова та Державного економіко-технологічного університету транспорту Ю. Ф. Кулаєв, Е. М. Сич, І. М. Аксьонов, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, О. О. Карась та ін.. Але питання щодо визначення перспективної мобільності населення України, кількості пасажирів на прогностичні роки, які будуть користуватися швидкісним та високошвидкісним рухом, оптимальних зон курсування вказаних поїздів та економічної доцільності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні з урахуванням можливості суміщення по ним пасажирського та вантажного руху ще досконально не досліджені.

Тому актуальною задачею є розробка нових наукових підходів щодо визначення ефективності впровадження в Україні швидкісного і високошвидкісного руху та обґрунтування їх економічної доцільності будівництва і функціонування на ринку пасажирських транспортних послуг.

Метою даної роботи є розробка методичних підходів щодо підвищення ефективності функціонування швидкісних та обґрунтування доцільності впровадження високошвидкісних пасажирських перевезень в Україні з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на термін активного життя людини, конкурентоспроможність та ефективність цих перевезень на ринку транспортних послуг.

Мета дослідження зумовила розв'язання таких завдань:

– дослідити сутність економічної категорії швидкість пасажирських перевезень та її вплив на термін активного життя людини (пасажир) і на суттєве підвищення

конкурентоспроможності і ефективності функціонування пасажирського залізничного транспорту;

- удосконалити науковий підхід для проведення аналізу роботи існуючої Української залізничної швидкісної компанії, що дозволить підвищити ефективність пасажирських швидкісних перевезень;

- розвинути класифікацію основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення та ефективності курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень;

- розробити пропозиції для підвищення ефективності швидкісних поїздів;

- обґрунтувати методичні засади оцінювання прогнозованої середньої вартості поїздки пасажира у швидкісному та високошвидкісному поїзді, що дозволить точніше визначати доходи пасажирської компанії;

- удосконалити методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, з урахуванням середньої рухливості населення, терміну поїздки та коефіцієнта, що враховує додатково частоту поїздки пасажирів на заданій ділянці;

- розвинути науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в Україні з урахуванням конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії;

- удосконалити методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів,

удосконалено:

- науковий підхід до проведення аналізу роботи існуючої Української залізничної швидкісної компанії, який відрізняється від існуючого необхідністю визначення реальної частки витрат інфраструктури на базі форми 10 зал, яку слід відносити на витрати УЗШК для побудови швидкісних тарифів, що дозволить правильно визначати вартість пасажирських перевезень.

- методичні засади оцінювання прогнозованої середньої вартості поїздки пасажира у швидкісному та високошвидкісному поїзді, які відрізняються від існуючої урахуванням коефіцієнта підвищення вартості проїзду в пасажирському поїзді залежно від швидкості поїзду.

- методичний підхід щодо розрахунку перспективних обсягів перевезень по високошвидкісній магістралі, який суттєво відрізняється від європейського, запропонованого французькою компанією SYSTRA..

- науковий підхід щодо визначення економічної ефективності будівництва та експлуатації високошвидкісних магістралей в контексті конкурентних переваг та впливу зовнішніх факторів на діяльність компанії.

Набули подальшого розвитку:

- класифікація основних факторів, що сприяють підвищенню мобільності населення України, за рахунок доданого включення нових ринкових та демографічних факторів, які дозволяють точніше прогнозувати рухливість населення в Україні на прогнозні роки і підвищити ефективність курсування швидкісних та високошвидкісних перевезень.

- пропозиції щодо удосконалення визначення ефективності курсування швидкісних пасажирських поїздів в Україні що дозволить реально визначати собівартість перевезень в різних видах сполучення.

- методичний підхід до визначення раціональних зон курсування швидкісних та високошвидкісних поїздів, що дозволить підвищити ефективність впровадження та експлуатації швидкісних та високошвидкісних поїздів.

Особливості кредитної політики українських банків в сучасних умовах

Нагорна О. С., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кредитна політика банку – це стратегія і тактика банку щодо спрямування коштів на кредитування клієнтів банку (позичальників) на основі принципів кредитування. Тобто, кредитна політика є системою засобів банку у сфері кредитування клієнтів та конкретних механізмів здійснення кредитних операцій для реалізації загальної стратегії банку в певний період часу.

Необхідність розроблення кредитної політики та покладення її в основу діяльності банку зумовлено насамперед тим, що вона дає змогу планувати, регулювати, контролювати, раціонально організовувати взаємовідносини між банком і його клієнтами щодо зворотного руху грошових коштів.

У сучасних умовах не розроблено єдиної кредитної політики для всіх банківських установ. З метою забезпечення найефективнішої організації кредитної діяльності кожен банк визначає та реалізує власну кредитну політику, беручи до уваги всю множину ризиків (внутрішніх і зовнішніх), якими він обтяжений та які впливають на кредитну політику.

Кредитна політика банку розкриває такі основні напрями кредитної діяльності банку:

1) стандарти і критерії діяльності банківських працівників, які відповідають за видачу кредитів;

2) основні дії менеджерів, котрі приймають стратегічні рішення щодо кредитування;

3) принципи оцінки і контролю за якістю управління кредитною діяльністю банку.

Зокрема, банківська кредитна політика повинна визначати:

– умови, за яких банк може провадити видачу кредитів;

– обов'язок щодо передачі прав і надання інформації в межах кредитного підрозділу банку;

– конкретні і докладні вказівки про те, хто відповідає за збереження і перевірку кредитних справ, має право доступу до них і в якому випадку;

– перелік необхідних документів, що додаються до кредитної заявки, і документації для обов'язкового збереження в кредитній справі (кредитний договір, договір застави, фінансова звітність позичальника та ін.);

– характеристику діагностики проблемних кредитів;

– правила розрахунку і створення резервів щодо сумнівних боргів тощо.

Дуже істотним у 2013 році було зростання залишків за кредитами. У грудні вони вирости на 23,9 млрд. грн., до 905,9 млрд. грн. (з початку року зростання – 96,6 млрд. грн., або на 11,9%). Практично повністю приріст кредитного портфеля забезпечений за рахунок кредитів юридичним особам. За 2013 рік залишки за кредитами юрособам збільшилися на 90,9 млрд. грн., або на 14,5% (у грудні зростання – 22,9 млрд. грн.).

Водночас кредитний портфель за кредитами населенню збільшився за підсумками 2013 року всього на 5,7 млрд. грн. На початок 2014 року портфель кредитів населенню в іноземній валюті зменшився до 66,8 млрд. грн. Це знижує курсові ризики банків, покращує якість їх кредитних портфелів. І в цілому, ця тенденція зменшення валютних кредитів у загальному кредитному портфелі банків призводить до подальшої дедоларизації національної економіки і позитивно позначатиметься на довгостроковій стабільності вітчизняної банківської системи, резюмують аналітики.

Правова природа договору перевезення вантажів залізничним транспортом в умовах реформування залізничної галузі

Нечипоренко Н. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ

Транспортне право і транспортне законодавство – поняття, тісно пов'язані одне з одним, але не тотожні. Транспортне право – це сукупність норм права, транспортне законодавство – сукупність нормативних актів.

Транспортному законодавству властиві певні особливості, які складаються під впливом об'єктивних умов та суб'єктивного уявлення законодавця щодо доцільності прийняття певних правових норм. В транспортному законодавстві відображається особливість договорів, які укладаються транспортними підприємствами з великим колом клієнтури: це обмежена відповідальність транспортних підприємств за порушення договірних зобов'язань, також діє значна кількість імперативних норм, правила яких не можуть бути замінені іншою умовою.

Систему транспортного законодавства очолює Цивільний Кодекс України, а основним актом в системі транспортного законодавства є Статут залізниць України. Але слід відмітити, що Статут залізниць України регулює не всі відносини, пов'язані з перевезенням вантажів. Також до нормативно-правових актів спеціального транспортного законодавства належать Закони України „Про транспорт”, „Про залізничний транспорт”, Правила планування перевезень вантажів; Правила приймання вантажів до перевезення; Правила пломбування вагонів і контейнерів; Правила оформлення перевізних документів; Правила обчислення термінів доставки вантажів; Правила користування вагонами і контейнерами; Правила зберігання вантажів; Правила видачі вантажів; Правила переадресування вантажів; Правила реалізації вантажів; Правила розрахунків за перевезення вантажів; Правила обслуговування залізничних під'їзних колій; Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю; Правила перевезення вантажів навалом і насипом; Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та інші акти законодавства.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Важливо відмітити, що проблема правової природи договору перевезення вантажу, як правової підстави для виникнення зобов'язань, не може розглядатись як приватна, виникаюча тільки в відносинах щодо перевезення вантажів в зв'язку з територіальним переміщенням товарно-матеріальних цінностей за допомогою засобів рухомого складу тобто в результаті діяльності по переміщенню (транспортуванню) вантажів. Така діяльність є продуктом роботи залізничної галузі, особливість якого полягає в тому, що він не є новим речовим продуктом, він невіддільний від самого процесу виробництва і використовується по мірі його виробництва. Транспортна діяльність не супроводжується створенням нових речей – предметів матеріального світу. Її цінність в тому економічному ефекті, який створюється в результаті переміщення вантажу в визначене місце.

Договір – це підстава для виникнення і динаміки цивільних правовідносин, якими є, зокрема і зобов'язальні правовідносини, оскільки за чинним законодавством договір є безпосередньою підставою виникнення зобов'язань, що регулює відносно однорідні договірні та позадоговірні зобов'язальні відносини, містить норми загальної та спеціальної дії, що мають предметну та функціональну спрямованість. Транспортування вантажу з точки зору економіки являє собою виконання певної роботи, що є спільним між договором перевезення та договором підяду. Виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, які на підставі укладених договорів виконує залізниця (в особі структурного підрозділу, тощо), дозволяє припуститись думки про наявність підрядних відносин в процесі перевезення.

Предметом договору підяду є не лише виконання підрядником певної роботи, але й передання її результату замовнику таких послуг. Така ознака підрядного договору не міститься

в жодному договорі перевезення по визначенню, оскільки в ході транспортування не створюються матеріальні цінності або інший речовий результат, який міг бути переданий вантажоодержувачу. Особливістю договору перевезення: він є правовою формою, що опосередковує відносини по створенню і реалізації безпосередньо послуг по переміщенню, а не їх результату. Тому, не зважаючи на спорідненість економічної природи відносин, покладених в основу договорів перевезення та підряду, між ними є істотні розходження, що не дозволяють заміни одного виду договорів іншим. Обидва договори направлені на регулювання майнових відносин, корисний ефект від яких виражається в їх результаті. Однак обидва види послуг мають спільну ознаку – для досягнення результативності послуги необхідно здійснити ряд дій, не маючих матеріального відображення, проте складаючих разом з ним єдине ціле. Тому при наданні послуг не відчувається результат, а фактично „продається” дія, яка призводить до виникнення цього результату. Таким чином, договори перевезення належать до договору про надання послуг, особливість яких полягає в тому, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка їх надає. Обов'язки перевізника можна поділити на основні, які передбачаються законом, та додаткові, що можуть встановлюватись за домовленістю між сторонами в договорі.

Так, до основних обов'язків перевізника слід віднести: доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій особі; надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором, за умови їх придатності для перевезення цього вантажу; забезпечити цілісність і схоронність прийнятого до перевезення вантажу; своєчасно доставити вантаж до пункту призначення та видати його одержувачеві. Крім того, сторони можуть покласти на перевізника й виконання додаткових обов'язків, зокрема: здійснити завантаження (вивантаження) вантажу в строки, встановлені договором, якщо вони не встановлені транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них та інше.

Зобов'язання перевізника забезпечити зберігання вантажу свідчить про наявність функцій, характерних для договору зберігання. Видача транспортною організацією вантажу вантажоотримувачу, зазначеному вантажовідправником має ознаки дій агентської угоди. Однак тотожність економічної складової тих чи інших відносин не обов'язково тягне за собою тотожність їх юридичного виразу і, відповідно, правового регулювання.

Забезпечення стабільного функціонування транспорту може бути забезпечено тільки при наявності чинної правової бази, яка регламентує відносини, що виникають на ринку надання транспортних послуг, включаючи як безпосередньо перевізну діяльність, так і діяльність, що забезпечує перевезення (технічна експлуатація транспортних засобів, транспортне експедирування, експлуатація і т.д.); господарської діяльності, пов'язаної з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами; при міжнародній транспортній діяльності.

Таким чином, формування транспортного права відбувається як за рахунок розробки і введення актів транспортного законодавства, так і за рахунок відображення окремих транспортних відносин у нормативно-правових актах фундаментальних галузей права. Поряд із нормами із цивільного, господарського права транспортне право використовує також норми й інших комплексних галузей права – екологічного, адміністративного та інше, не відноситься до предмета транспортного права діяльність, пов'язана з використанням транспортних засобів поза шляхами сполучення загального користування (внутрішньозаводський транспорт, ліфти, атракціони). Для забезпечення безперебійної роботи залізничного транспорту в умовах реформування насамперед необхідно впровадити нову редакцію Закону України „Про залізничний транспорт” та, відповідно йому, змінити підзаконні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність залізничного транспорту (Статут залізниць України, Правила...), тобто зміні (доопрацюванню до нових умов адміністративного управління) підлягає першочергово транспортне законодавство.

Деякі аспекти впровадження швидкісного руху на Укрзалізниці

Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ, м. Львів

Проблема підвищення швидкості перевезень пасажирів та вантажів є сьогодні актуальною з багатьох причин. По-перше – це можливість інтеграції залізничної галузі у Європейську транспортну систему. По-друге – це здатність до підвищення конкурентоспроможності галузі і прагнення опанування більшого сегменту національного транспортного ринку, стимулювання попиту на транспортні послуги й підвищення показників ефективності господарської й фінансової діяльності залізниць. Третє – впровадження швидкісного руху вимагає приведення залізничних шляхів та всієї інфраструктури до європейських стандартів.

З розвитком міжнародних відносин самостійна Україна опинилась перед проблемою, яку необхідно вирішувати вже сьогодні – це збільшення швидкості руху потягів по всій території країни, розбудовою транспортних коридорів. В 2002 р. в Україні запроваджено класифікацію швидкостей, згідно з якою швидкісний рух - це рух пасажирських поїздів зі швидкостями в інтервалах, км/год: 141-160 (прискорений рух), 161-200 (швидкісний рух) і понад 200 (високошвидкісний рух).

Основною перешкодою до впровадження та розвитку руху з великими швидкостями є власний застарілий фонд залізничної галузі.

Окрім економічної вигоди від впровадження швидкісного руху слід відмітити і екологічний аспект впливу на навколишнє середовище. Сьогодні швидкісні потяги третього покоління дозволяють знизити матеріально-енергетичні витрати до 30%.

У сучасній Європі швидкісні потяги дають можливість до взаємної інтеграції різних країн світу, до скорочення відстані та часу знаходження у дорозі, ознайомлення потенційних клієнтів з історією та культурою інших народів та країн.

1. Необхідна спеціально виділена колія. Саме вона становить основну частку кошторису проектів ICE, TGV, AVE.

2. Проведення електрифікації колійного шляху, що є необхідним для досягнення великих швидкостей.

Сьогодні проблема введення швидкісного руху, особливо у міжнародних перевезеннях, набуває актуальності після прийняття Концепції та Програми реструктуризації на залізничному транспорті України, згідно якої передбачається поетапне впровадження збільшення руху потягів на існуючих лініях міжнародного значення, проведення технічної модернізації транспортних коридорів та виконання комплексу підготовчих робіт для забезпечення безпечного руху.

На даному етапі підготовки важливим заходом є адаптація вітчизняних залізниць до руху з високою швидкістю, що сприятиме інтеграції залізничного транспорту в Єдину європейську транспортну мережу швидкісного залізничного сполучення, інтероперабельності із європейськими країнами. Цей процес вимагає не тільки підготовки рухомого складу до змін швидкостей, проведення модернізації вітчизняних колій, а й розбудови міжнародних транспортних коридорів, модернізацію транспортних одиниць та стану колії.

Окрім цього, даний етап вимагає підготовки населення до додаткових заходів безпеки, зокрема огороження залізничної інфраструктури в районах компактного проживання населення: містах, селах, які знаходяться біля колій. Наразі, на головних коліях знаходиться понад 5 тис. переїздів, які, при запровадженні швидкісного руху, можуть стати місцями зниження швидкості поїздів та підвищеної небезпеки.

Значною мотивацією для впровадження швидкісного руху стало отримання Україною та Польщею права на проведення чемпіонату Європи по футболу у 2012 році, що поставило перед країнами конкретну задачу - привести інфраструктуру залізничної галузі до європейських стандартів.

Структурні підрозділи Укрзалізниці розпочали роботу по підготовці ще у 2007 році. Виконувались роботи з модернізації рухомого складу та колійного господарства, електрифікації та енергопостачання, оновлення системи автоматики, телемеханіки і зв'язку, було впроваджено комп'ютеризацію основних систем обслуговування клієнтів та пасажирів залізниці. У планах Укрзалізниці зазначалось проведення комплексної модернізації та реконструкції вокзалів у великих містах України.

Важливим моментом у підготовці до Євро 2012 і розвитку транспортної мережі країни стало заплановане відкриття швидкісного руху між потужними містами, які приймають чемпіонат. Євро-2012 закінчилось, а робота продовжується і сьогодні.

Необхідним заходом впровадження швидкісного руху є підготовка колії до потужних навантажень. За 8 місяців 2011 року залізничники модернізували 333,7 км колії та капітально відремонтували 550,3 км. Середнім ремонтом оздоровлено 593,2 км, комплексно-оздоровчий ремонт здійснено на 474,7 км шляху. Також замінено на нові 518 комплектів стрілочних переводів, виконаний середній ремонт 306 комплектів. Паралельно з цим проводяться роботи по електрифікації.

В цілому, в рамках проекту передбачена електрифікація 1562 км експлуатаційної довжини залізничних колій на напрямку основного коридору впровадження прискорених і швидкісних поїздів Львів-Київ-Полтава-Донецьк. За 7 місяців 2011 року встановлено 123 км контактної мережі. Основними напрямками електрифікації в цьому році є ділянка Полтава-Красноград-Лозова загальною експлуатаційною довжиною 176 км і Мала Перещепенська - Кременчук довжиною 94 км. У 2011 році закінчено електрифікація ділянки Фастів-Житомир довжиною 101 км.

Укрзалізницею на 2012 рік було запропоновано скоротити кількість потягів у збиткових та малозадіяних напрямках на 25%, зняти 30 нічних маршрутів і зменшити кількість станцій, на яких зупиняються пасажирські поїзди. Це дозволило б звільнити колії для швидкісних потягів та зменшити матеріальні витрати. Також переведення колій на електричну тягу прискорить рух та знизить собівартість перевезень. Але в процесі експлуатації залізничного пасажирського транспорту виявилось, що даний захід недостатньо раціонально розроблений і деякі нічні потяги з великим пасажирообігом було повернуто у графік.

Впровадження швидкісного руху потребує залучення у цей процес спеціального пасажирського рухомого складу, а це вимагає будівництва спеціальних депо і пунктів технічного обслуговування. Це дає можливість до нових робочих місць, що значно покращить соціальне становище українців та зменшить рівень безробіття по країні.

У цьому році планується закінчення будівництва сучасного високотехнологічного центру з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів в межах Київського залізничного вузла на ст.Дарниця. Це дасть можливість не тільки проводити ремонт та техогляди рухомого складу, а й забезпечити українців новими робочими місцями. Єдина проблема, що виникла при вирішенні даного питання - це відсутність досвіду будівництва таких об'єктів. З цих причин було вивчено досвід Фінляндії, Росії та Кореї.

Факт запровадження вітчизняних швидкісних потягів і залучення рухомого складу іноземного виробництва – це тільки початок впровадження швидкісного руху у форматі прискореного зі швидкістю 160км/год. в нашій країні, оскільки в Європі, в Японії та інших індустріально розвинених країнах швидкісний рух – це швидкість понад 250 км/год, а 160 – 180 км/год вважається звичайною вантажною швидкістю. Але даний етап розвитку залізничної галузі говорить про те, що Україна вже вступила в «еру швидкостей» і робить свої перші кроки до інтеграції у Європейську транспортну систему. Поступово швидкості будуть збільшуватись, колії будуть перебудовувати під більш потужні навантаження, що неодмінно знайде своє відображення у соціально-економічних показниках розвитку регіонів і країни в цілому.

Проблеми управління дебіторською заборгованістю на підприємстві

П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Фінансовий стан підприємств в Україні характеризується вагомою часткою дебіторської заборгованості у складі оборотних активів. Нестабільність економічної ситуації спричиняє погіршення стану розрахунків між підприємствами. Криза неплатежів, відволікання коштів з обороту призводять до того, що більшість із них втрачають змогу нормально функціонувати.

В цих умовах зростає необхідність подальшого дослідження питань ефективного управління дебіторською заборгованістю, серед яких: удосконалення обліку дебіторської заборгованості, впровадження комплексної діагностики стану розрахунків, розробка політики управління дебіторською заборгованістю на підприємствах та інше.

На сьогодні облік дебіторської заборгованості в Україні регулюється нормативними актами. Згідно П(С)БО 10, дебіторська заборгованість – це сума заборгованості дебіторів підприємству на певну дату. Існує визначення терміну і в П(С)БО 13 – «дебіторська заборгованість, що виникає внаслідок надання коштів, продажу інших активів, робіт, послуг безпосередньо боржникові та не є фінансовим активом, призначеним для перепродажу».

Серед проблем, які потребують негайного вирішення в сфері обліку дебіторської заборгованості, виділимо:

1) організація обліку з урахуванням деталізації дебіторської заборгованості за видами та за термінами погашення шляхом розробки аналітичних відомостей, що дозволить здійснювати контроль за її станом та своєчасно вживати заходів щодо погашення;

2) створення комплексного підходу щодо застосування методів визначення резерву сумнівних боргів, оскільки сьогодні на вітчизняних підприємствах доведено їх непристосованість, особливо щодо обґрунтованості визнання заборгованості сумнівною;

3) розробка методичних рекомендацій щодо списання простроченої дебіторської заборгованості в бухгалтерському та податковому обліку, оскільки правильне та своєчасне відображення його обліку відіграє важливу роль у процесі формування фінансових результатів підприємства.

Ефективність управління дебіторською заборгованістю значною мірою залежить від якісної інформаційної бази, яка задовольнить потреби менеджменту при прийнятті управлінських рішень щодо утворення, погашення, списання чи врегулювання заборгованості. Вона повинна містити інформацію щодо величини, динаміки, структури та якості заборгованості, причин виникнення та непогашення, впливу існуючої заборгованості на фінансовий стан підприємства та результати його діяльності тощо.

Розробка і застосування на підприємствах комплексного підходу до аналізу дебіторської заборгованості з використанням відповідного методичного інструментарію у поєднанні з вирішенням організаційного питання створення окремого структурного підрозділу з управління заборгованістю дасть змогу менеджменту приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо планування та контролю заборгованості, доцільності інвестування коштів у неї та оптимізації пов'язаних з цим ризиків.

Серед невирішених питань в сфері управління дебіторською заборгованістю, на нашу думку, слід виділити створення на підприємствах ефективної кредитної політики, яка в залежності від рівня дохідності та ризику може бути агресивною, помірною або консервативною. Вибір виду кредитної політики залежить від загальної економічної ситуації в країні, платоспроможності дебіторів, конкурентоспроможності продукції, готовності підприємства відволікати кошти у дебіторську заборгованість та при цьому забезпечувати збільшення обсягів виробництва.

Підсумовуючи, зазначимо, що заради підвищення ефективності використання фінансових ресурсів підприємства необхідно вдосконалювати політику управління дебіторською заборгованістю, яка є складовою усієї маркетингової стратегії підприємства. Застосування принципово нових підходів до управління дебіторською заборгованістю підприємств дозволить мінімізувати наслідки фінансової кризи, що відчувають тим чи іншим чином практично всі суб'єкти господарювання в Україні.

Відмінності у визначенні собівартості реалізованої продукції (робіт, послуг) у фінансовому та податковому обліку

П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Незалежно від сутності економічних відносин дані фінансового обліку завжди є інформаційною базою для обчислення зобов'язань підприємств перед бюджетом за податками і платежами. Фінансовий і податковий облік відокремлені в системі обліку та вимагають гармонізації. Особливо актуальним є питання скасування відмінностей у формуванні доходів і витрат, що можливе завдяки удосконаленню бухгалтерського та податкового законодавства. Прийняття в 2010 році Податкового кодексу України (далі - ПКУ) спричинило суттєві зміни в методиці розрахунку податку на прибуток, що стосуються як доходів, так і витрат підприємства.

Подальше реформування податкового законодавства створює необхідність дослідження теоретичних і практичних аспектів формування витрат для цілей оподаткування, розгляду нових правил формування інформації про витрати підприємства в податкових розрахунках, і пошуку шляхів їх покращення.

Останнім часом податкова собівартість постійно змінювалась. Так, до 01.04.2011 р. взагалі не існувало податкової собівартості, з 01.04.2011 р. по 01.08.2011 р. до податкової собівартості не входили загальновиробничі витрати, які вважалися витратами звітного періоду. І тільки з 01.08.2011 р. податкова собівартість стала нагадувати бухгалтерську, але з багатьма нюансами.

Собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг (податкова собівартість) – це «...витрати, що прямо пов'язані з виробництвом та/або придбанням реалізованих протягом звітного податкового періоду товарів, виконаних робіт, наданих послуг, які визначаються відповідно до положень (стандартів) бухгалтерського обліку...» (пп. 14.1.228 ПКУ).

Отже, при розрахунку податкової собівартості, якщо підприємство використовує національні стандарти бухгалтерського обліку, воно повинно застосовувати П(С)БО 9 «Запаси» та П(С)БО 16 «Витрати» в тій частині, що не суперечить ПКУ. А якщо підприємство працює із застосуванням міжнародних стандартів, застосовується IAS 2 «Запаси» в частині, що не суперечить положення ПКУ.

Як у фінансовому, так і в податковому обліку витрати, що формують собівартість реалізованих товарів, виконаних робіт, наданих послуг, крім нерозподілених загальновиробничих витрат, які включаються до собівартості реалізованої продукції в періоді їх виникнення, визнаються витратами того звітного періоду, в якому визнано доходи від реалізації товарів, виконаних робіт, наданих послуг (п. 138.4 ПКУ).

Відповідно до п. 138.8 ПКУ податкова собівартість складається з витрат, прямо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг, а саме: прямих матеріальних витрат; прямих витрат на оплату праці; амортизації виробничих основних засобів та нематеріальних активів, безпосередньо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг; загально виробничих витрат, які відносяться на собівартість виготовлених та реалізованих товарів (робіт, послуг) згідно П(С)БО; вартості придбаних послуг, прямо пов'язаних з виробництвом товарів, виконанням робіт, наданням послуг; інших прямих витрат.

Згідно з п. 11 П(С)БО 16 собівартість реалізованої продукції (робіт, послуг) складається з виробничої собівартості продукції (робіт, послуг), яка була реалізована протягом звітного періоду, нерозподілених постійних загальновиробничих витрат та понаднормативних виробничих витрат. В свою чергу до виробничої собівартості включаються: прямі матеріальні витрати, прямі витрати на оплату праці, інші прямі витрати, змінні та постійні розподілені загальновиробничі витрати.

Попри всі намагання об'єднати фінансовий та податковий облік, існуючі розбіжності очевидні. Так, для певних витрат у пп. 139.1.13 та 139.1.14 ПКУ встановлені процентні обмеження, яких немає в фінансовому обліку. Існують обмеження щодо включення витрат, понесених у зв'язку з придбанням у нерезидента послуг з консалтингу, маркетингу, реклами, інжинірингу (пп. 139.1.13-15 ПКУ), а також будь-які придбання з офшорних зон (п.161.2-3 ПКУ). Існують відмінності в податковому обліку при визнанні витрат в сумі відрахувань до резерву на оплату відпусток, визначенні вартості поворотних відходів та включенні до податкових витрат фактичної вартості остаточно забракованої продукції. Крім того, понаднормативні витрати можуть не визнаватися витратами, якщо обґрунтування причин відмінностей між фактом і нормою не дозволяє віднести їх до господарської діяльності. Розширено склад витрат подвійного призначення, які віднесені до виробничих за ПКУ та можуть бути включені до складу податкової собівартості лише за умови виконання додаткових вимог (витрати на первинну професійну підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації працівників, на охорону праці, витрати на відрядження фізичних осіб, які перебувають у трудових відносинах із підприємством, та інші).

Окрім того, варто мати на увазі те, що відповідно до п. 135.2 і 138.2 ПКУ доходи та витрати, які враховуються для визначення об'єкта оподаткування, визначаються на підставі первинних документів, що підтверджують здійснення платником податку таких доходів або витрат. Також в п. 139.1.9 ПКУ передбачено, що не включаються до складу витрат витрати, не підтверджені відповідними розрахунковими, платіжними та іншими первинними документами, обов'язковість ведення і зберігання яких передбачена правилами ведення бухгалтерського обліку та нарахування податку. Тому питання правильності оформлення первинних документів не втрачає своєї актуальності.

На практиці під час формування податкової собівартості (п. 138.8 ПКУ) враховуються зібрані в бухгалтерському обліку витрати на рахунку 23 «Виробництво» з урахуванням того, що змінні та постійні розподілені загальновиробничі витрати збираються також на цьому рахунку. Готова продукція оприбутковується на рахунок 26 «Готова продукція», але витрати виникнуть у складі собівартості реалізованої продукції тільки в тому звітному періоді, в якому буде визнано доходи від реалізації таких товарів, виконаних робіт, наданих послуг (п. 138.4 ПКУ). Виняток складають постійні нерозподілені витрати, які відносяться до складу податкової собівартості реалізованої продукції в періоді їх виникнення (п. 138.4 ПКУ).

Підсумовуючи зазначимо, що певні розбіжності між фінансовим та податковим обліком будуть існувати завжди. Насамперед, через відмінності у головних завданнях цих двох підсистем обліку: фінансовий облік надає інформацію потенційним інвесторам для прийняття рішень, податковий – для виконання фіскальних та регуляторних функцій.

Тому особливого значення набуває спрощення податкових розрахунків, максимальне їх наближення до фінансового обліку, що забезпечить підвищення контрольованості господарських операцій та попередження ухилень від оподаткування.

Проблемні питання розвитку транспорту в сучасних умовах

Пасічник В. І., Левищенко О., Кобаль І., НТУ, м. Київ

З метою підвищення ефективності діяльності транспортної системи необхідно розробити цілий ряд принципових підходів до вирішення актуальних проблем, що пов'язані з новими баченням формування, розвитку і управління економічними утвореннями та розробки «паспорту коридорів» спеціалістами України, яке сприятиме і визначатиме необхідність подальшого розвитку системності у нормативно-правовому, технологічному та інформаційного забезпечення функціонування транспортного комплексу.

Проблемні питання, які пов'язані з формуванням транспортних комунікацій на принципах централізації управління вантажопотоками в сучасних умовах, коли знос транспортних засобів наблизився до критичного рівня, а неузгодженість правових актів в різних країнах має місце на різних рівнях управління, вимагають негайного їх вирішення.

Важливими напрямками удосконалення діяльності транспортної системи, які передбачають розробку і впровадження нових методів прогнозу обсягу перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні, являється забезпечення підвищення ймовірності прогнозних оцінок та поліпшення обґрунтованості планування міждержавного маневру у використанні транспортних засобів, а також зусиль при плануванні, підготовці і проведенні технічного оснащення транспорту з модернізацією технічних засобів.

Однією з важливіших проблем є удосконалювання системи ремонтів і технічного обслуговування рухомого складу; переведення його на нову систему ремонту і технічного обслуговування по фактично виконаному пробігу; перехід окремих напрямків, на швидкісний рух; розвиток систем інформаційного забезпечення з використанням новітніх технологій; впровадження ефективних методів управління вантажними і пасажирськими перевезеннями; удосконалювання організації контейнерних перевезень.

Для цього необхідно розвивати міждержавні стикові пункти та підвищити технічну оснащеність і удосконалити технологію, удосконалити взаємодію з митними і прикордонними органами для прискорення пропуску потоків; проводити погоджену тарифну політику, яка повинна забезпечити конкурентоздатність перевезених вантажів та проведення диференціації тарифів по родах вантажів, видам відправок, застосувати наскрізні ставки на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на взаємовигідних умовах, обсяги і маршрути перевезень; розвивати нормативно-правову бази співробітництва.

Узгоджена транспортна політика повинна бути направлена на подальший розвиток транспортної логістики і руху товарів, розробку та уніфікацію транспортного законодавства, розвиток транспортних систем та інформаційних технологій, використання транзитного потенціалу, улагоджену за основними техніко-технологічними та тарифно-фінансовими параметрами роботу з транспорту держав – партнерів.

При розробці єдиної тарифної політики необхідно виходити з доцільності уніфікованого підходу до встановлення середнього рівня міжнародних тарифів у міжнародних сполученнях, і для створення конкурентоздатних тарифних умов у порівнянні з альтернативними маршрутами чи видами транспорту доцільно продовжити практику встановлення наскрізних тарифних ставок на всьому маршруті перевезення вантажів.

Величина тарифних ставок на перевезення вантажів повинна забезпечувати пересування і конкурентоздатність товарів, зацікавити виробників інтегруватися на світовому ринку, забезпечувати баланс інтересів виробника, споживача і перевізника.

Скорочення витрат за рахунок більш оперативного й ефективного вирішення питань по забезпеченню перевезень у період зміни сезонності в далекому прямуванні і застосуванню модульної схеми формування приміських потягів при зміні пасажиропотоків у приміському сполученні, компенсації збитків з державного і місцевого бюджетів чи з інших джерел, відновленню парку пасажирських вагонів, реконструкції і розвитку підприємств з ремонту і технічного обслуговування пасажирського рухомого складу.

Однією з важливих проблем є об'єктивна необхідність подальшого виконання в нових умовах нерівномірного виробництва транспортної техніки і ремонтно-заводської бази використання їх науково-технічного потенціалу. Розв'язання цієї проблеми являється необхідною умовою підтримки і нарощування конкурентоздатності національних машинобудівних і ремонтних підприємств на світовому ринку, створення об'єктивних можливостей модернізації технічних засобів і скорочення негативних факторів, що впливають на цінову політику в транспортному комплексі.

Зазначені проблеми і основні причини їхнього виникнення дозволяє зробити висновки про стан національних транспортних систем, який не в повній мірі забезпечує бажаний рівень конкурентоздатності з транспортними комплексами держав Європейського союзу і не створює сприятливих економічних умов для інтеграції в міжнародний ринок транспортних і експедиторських послуг.

У доповіді наводяться приклади вирішення проблеми шляхом ефективного застосування новітніх методів і технологій з метою успішного входження транспорту в Європейську транспортну систему.

Функціональне забезпечення прояву енергетичного імпульсу розвитку контрейлерних перевезень

Пацьора О. В., ДЕТУТ, м. Київ

Розвиток контрейлерної доставки вантажів, орієнтований на реалізацію стратегічних напрямів, представляє собою сукупність послідовних етапів визначення економічної стабільності, що забезпечується прогресивною інфраструктурою, потужністю необхідних ресурсів та злагодженою системою розподілення завдань у відповідності до потреб та вимог ефективного функціонування у мінливому середовищі. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі направлені на подальшу інтеграцію української транспортної мережі у європейську та світову, а також на розв'язання питань щодо структурного реформування та підвищення конкурентоспроможності транспорту.

Транспортна стратегія України на період до 2020 р. визначає проблеми транспортної галузі та шляхи реалізації даної стратегії за такими основними напрямками:

- реформування залізничного транспорту, розмежування функцій державного і господарського управління;
- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування державного і місцевого значення;
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів залізничним та автомобільним транспортом;
- розвиток потенціалу морських портів й аеропортів;
- реалізація проектів щодо розвитку транспортної інфраструктури, створення умов для залучення інвестицій;
- збільшення фінансування галузі, оновлення рухомого складу транспортних підприємств;
- підвищення якості та доступності транспортних послуг, створення умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг.

Стимулом для розвитку транспортної галузі є визначення зростаючих вимог вантажовласників до сфери обслуговування транспортних послуг. Сучасні досягнення науково-технічного прогресу спрямовані на інноваційні перетворення, концентрацію інтелектуальних, інформаційних, матеріальних та фінансових зусиль та пошук нових підходів щодо формування розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Проблематика розвитку різної спрямованості знаходить відображення в дослідженнях як у вчених-філософів, так і економістів. Так відомий український вчений-економіст М. І. Туган-Барановський займався дослідженням циклічного характеру розвитку виробництва, його надбання продовжились в концепції економічної динаміки та циклів Й. Шумпетера. Під розвитком Й. Шумпетер розумів тільки такі зміни в економіці, які вона породжує сама. Форма і зміст розвитку створюється визначенням нових комбінацій. В результаті розвитку виникає новий якісний стан об'єкта, що виступає як зміна його складу або структури (тобто виникнення, трансформація або зникнення його елементів і зв'язків).

Процесу розвитку властиві відображення в різноманітних моделях, формах та видах. До найбільш характерних рис даного процесу відносяться: виникнення якісне нового об'єкта (чи його стану), спрямованість, необоротність, закономірність, єдність кількісних і якісних змін, взаємозв'язок прогресу і регресу, суперечливість, циклічність форми, розгортання в часі. Перераховані риси можуть характеризувати процес розвитку з точки зору розвитку окремого підприємства, що будуть відображати вузьке розуміння даного процесу. Або широке розуміння процесу розвитку може інтерпретуватися як спрямований, закономірний процес, зорієнтований у часі й просторі, який базується на певних закономірностях, принципах і під впливом зміни факторів зовнішнього та внутрішнього середовища буде мати можливість перейти на кількісно та якісно новий рівень формації.

Трансформаційні процеси, що відбуваються в транспортній галузі країни, перебуваючи в тісному зв'язку із змінами в інших сферах, вимагають інтегрованої взаємоузгодженої діяльності залізниць і транспортних підприємств сфери малого бізнесу з різноманітними виробничими об'єднаннями та державою, що буде забезпечуватись адаптованою системою управління. Адаптоване управління проявляється через нові можливості реалізації інтересів держави, перевізників і споживачів транспортних послуг, умов конкурентоспроможності, удосконалення форм, методів, принципів і функцій, ефективного функціонування з врахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Процес розвитку будь-якої системи не можливий без модернізації техніки, впровадження якісно нових технологій, застосування новітніх форм та методів організації системи управління. Забезпеченість розвитку контрейлерної доставки вантажів обумовлено складністю та взаємозв'язком процесів та явищ, що відбуваються в системі, під впливом зовнішніх факторів і вимагає затрат інтелектуальних, матеріальних, трудових, фінансових ресурсів. Результатом використання даних ресурсів в просторово-часовому вимірі виникає енергетичний імпульс, який виступає основною рушійною силою процесу забезпечення розвитку. Енергія системи залежить від параметрів, що характеризують її стан.

Розглядаючи безпосередньо параметри розвитку контрейлерних перевезень вантажів, потрібно відмітити, що для початкового моменту виникнення енергії необхідно визначити та оцінити параметри, що будуть забезпечувати її появу. Функціональне забезпечення прояву енергії є результатом визначення пріоритетних завдань процесу розвитку контрейлерних перевезень, що проходить три основні фази: становлення, реалізації та удосконалення.

Перша фаза – становлення – характеризується інтенсивністю переробленої інформації, в поєднанні із інтелектокористуванням, що необхідна для визначення потреби, умов, вимог та норм забезпечення розвитку. Даний період передбачає вивчення зовнішнього і внутрішнього середовища, визначення потреб вантажовласників у контрейлерних перевезеннях та держави, умов конкурентоспроможності, проведення науково-дослідних робіт. Наукові знання та передовий досвід, у поєднанні з визначенням особливостей впливу факторів виступають характеристикою ступеня формування енергії фази становлення.

Друга фаза – реалізації – пов'язана з впровадженнями змін, які в значній мірі передбачають виконання поставлених завдань та широким спектром дії визначають критерії та інструментарій розвитку. Результат дії характеризується змінами, які відбуваються під дією переробки отриманої енергії на першій фазі, що посилилась сукупністю отриманих енергетичних потоків та імпульсів на другій фазі і має трансформаційний характер переходу на нову фазу.

Третя фаза – удосконалення, де досягається новий рівень енергетичних перетворень, які діють інерційно поставленої мети. Нові рішення не вимагають важливих структурних змін компонентів системи забезпечення розвитку, але є умовою адаптації та переходу на новий рівень. Цей рівень буде забезпечуватись через визначення пріоритетів та активізації інтересів щодо новаторських розробок; ефективність функціонування та фінансову стабільність як результат мінімізації ризиків; розширення транзитного потенціалу та досягнення економічних результатів.

Сучасні ринкові умови характеризуються дисбалансом зовнішнього і внутрішнього середовища, що є умовою постійної оптимізації поставлених завдань із швидко змінними критеріями ринкової кон'юнктури. Забезпечення розвитку контрейлерної доставки вантажів, під впливом зовнішніх факторів, характеризується складністю та взаємозв'язком процесів та явищ, що відбуваються на фазах розвитку: становлення, реалізації, удосконалення. Переваги кожної фази виступають накопичувачем енергії та перетворенням її на загально отримуваний результат, що в умовах інтеграції не можливо без формування науково-теоретичних засад, що в сфері свого прояву переходять у методико-практичні засади розвитку контрейлерних перевезень вантажів.

Переваги та недоліки використання векселів у обігу цінних паперів України

Перелі І. В., ПУЕТ, м. Полтава

Безготівкові розрахунки здійснюються у різних формах, які відрізняються одна від одної особливостями економічних відносин контрагентів, способами платежу та організацією документообігу, тобто системою оформлення, руху та використання розрахункових документів. Згідно з запровадженим Національним банком України порядком, безготівкові розрахунки можуть здійснюватися за такими формами розрахункових документів: платіжними дорученнями; платіжними вимогами-дорученнями; розрахунковими чеками; акредитивами; платіжними вимогами. Крім перелічених, у платіжному обороті України дедалі більшого поширення набувають безготівкові розрахунки з використанням як платіжних інструментів векселів.

Вексель – це цінний папір, письмове боргове зобов'язання чітко встановленої форми, яке засвідчує обов'язок боржника (векселедавця) сплатити певну грошову суму в певний строк своєму кредитору, власнику векселя (векселедержателю). Це – свідоцтво позабанківського товарного кредиту, що широко використовується в ринковій економіці (в тому числі у міжнародній торгівлі). Номінальна сума векселя – сума, яка підлягає сплаті за векселем (без урахування обумовлених у тексті векселя процентів). Повна сума векселя включає номінальну та обумовлені у векселі проценти. Векселі по суті являють собою кредитні гроші. Ними можна вести розрахунки, бо вони можуть передаватися від одного векселедержателя до іншого за допомогою передавального напису - індосаменту, тобто виступають як засіб платежу. Причому з кожним індосаментом підвищується гарантія оплати векселя, бо якщо попередній індосант (юридична особа, яка вчинила індосамент) виявився неспроможним боржником, вимога оплати буде пред'являтися кожному наступному. Тобто векселедержатель має право регресу - право зворотної вимоги. Він має право у разі неможливості отримати платіж за векселем у строк притягувати попередніх індосантів до відповідальності й вимагати сплати вексельної суми від кожного з них.

Переваги запровадження вексельної форми розрахунків очевидні для всіх суб'єктів господарських відносин, і це підтверджує світовий досвід її широкого застосування. Але стан економіки в Україні не дає змогу швидко і в широких масштабах упроваджувати вексельний обіг. Теоретично вексель має низку переваг для компанії-емітента. Приміром, використання вексельних схем у розрахунках дозволяє реструктурувати кредиторську заборгованість.

Основними перевагами векселя є: погашення боргу за векселем є беззаперечним і не вимагає підтвердження боргу в суді, інструмент дозволяє стягнути заборгованість у судовому порядку, погашення боргу за векселем можна витребувати з будь-якої компанії-власника папера, вексель можна перепродати третій стороні. Для емітента, можна додати такі переваги як: вексель надає компанії-емітенту можливість мінімізувати оподаткування, може використовуватися в розрахунках компанії замість грошових коштів, також надає компанії-емітенту можливість відтермінування платежів.

Основними недоліками використання векселя для власника є те, вексель – нічим не забезпечений цінний папір, у векселетримача немає гарантії отримання грошей від емітента паперу, стягнення боргу через Державну службу може затягнутися на кілька місяців, а то й років.

Можна зробити висновок, що вексель як платіжний інструмент має безліч переваг. Досвід багатьох європейських країн доводить той факт, що вексель є вигідним та універсальним платіжним інструментом. Ряд країн, серед яких Англія, Австралія, Ізраїль, Індія, Канада, Пакистан, Судан, США, Філіппіни, ПАР і деякі інші, у своєму вексельному законодавстві спираються на англійський закон про переказні векселі 1882 р. За основними, сутнісними положеннями вексельне право цієї групи країн збігається з вексельним правом країн, законодавство яких базується на Єдиному вексельному законі 1930 р. Різниця хоч і є, але має другорядний характер і не становить перешкоду для вексельного обігу,

здійснюваного між державами, що за своїм вексельним законодавством належать до цих двох груп. Для ефективного використання векселя на ринку цінних паперів України потрібно вдосконалити законодавство. Необхідним наступним етапом у формуванні вексельного права, повинна бути кодифікація діючих нормативних актів шляхом розробки і прийняття Вексельного Статуту України. У рамках цього періоду, якщо це не буде зроблене раніше, виникне необхідність внесення змін і доповнень до законодавчих і підзаконних актів, спрямованих на підвищення ефективності функціональних можливостей векселя і надання йому статусу повноцінного платіжного засобу.

Логістична система управління пасажирськими залізничними перевезеннями

Петренко О. О., ДонІЗТ, м. Донецьк

Сучасні масштаби інтеграції матеріальних та інформаційних ресурсів є основними факторами конкурентоспроможності інтегрованих транспортно-логістичних структур. При організації цілісних логістичних систем у сфері перевезень відбувається зміщення акцентів від управління окремими видами ресурсів до інтегрованої оптимізації бізнес-процесів.

Починаючи з середини ХХ століття практично у всіх економічно розвинених країнах організація транспортних, інформаційних і фінансових потоків стає функцією єдиної служби, яка реалізує наскрізні функції управління та регулювання економічних потоків.

Аналіз структурної реформи залізничного транспорту дозволяє зробити висновок про те, що майбутнє логістичних технологій пасажирського комплексу залізниць має бути пов'язане з реалізацією пріоритетів промислової політики з подолання інфраструктурних перешкод економічного зростання; підвищенням інвестиційної привабливості галузі пасажирських повідомлень; активною роллю держави у створенні нормативно-правової бази державно-приватного партнерства; з формуванням великих вертикально інтегрованих пасажирських компаній, які мають необхідний кадровий, інвестиційний та організаційний потенціал для організації надійного, якісного та комфортного процесу перевезень.

Вимоги логістизації галузі перевезень повинно враховувати специфіку українських залізниць, стосовно до яких правомірно використання поняття «залізничний комплекс»:

1) основна продукція залізничного транспорту - перевезення в закінченому вигляді - створюється, як правило, в межах декількох залізниць, тобто на рівні галузі;

2) залізничний транспорт функціонує на всьому протязі мережі магістральних залізничних ліній, що проходять по всій території України, як єдиний, органічно цілісний, безперервний у часі і просторі виробничо-технологічний комплекс;

3) всі експлуатаційні підрозділи залізничного транспорту взаємодіють на базі загальної технології і єдиних інформаційних ресурсів;

4) для українських залізниць характерні: дальність пасажирських перевезень, інтенсивна вантажонапруженість руху при використанні однієї і тієї ж інфраструктури і обмежені можливості «внутрішньовидової» конкуренції;

5) роль вітчизняного пасажирського залізничного транспорту стратегічно важлива зважаючи на відносно високої частки соціально значущих перевезень і забезпечення транспортної мобільності населення різних регіонів.

Зазначені особливості залізничного транспорту обумовлюють необхідність розгляду залізниць як цілісного, складного і унікального організаційно-технічного та економічного комплексу, що вимагає розробки спеціальної стратегії логістизації.

Більшості функціонуючих логістичних транспортних систем, у тому числі на залізничному транспорті, притаманні основні риси складних систем, які включають в себе комплексність, ієрархічність, цілісність, структурованість і т.п. Виходячи з цього, система залізничного транспорту є адаптивною, для якої найважливішими системними характеристиками є надійність, стійкість і адаптивність, спрямовані на підтримку рівноваги системи в умовах невизначеності формування ринку пасажирських послуг.

Серед найбільш важливих параметрів якості залізничних пасажирських послуг можна виділити наступні:

- послідовність виконання послуги «точно в строк» відповідно до розкладу руху та графіком маршруту - надійність;
- гарантії виконання послуг - відповідальність;
- якість сервісу, комфортабельність проїзду;
- співвідношення величини транспортного тарифу з урахуванням відповідності класності послуг (ціна / якість);

- простота процедури встановлення контактів з підприємством, надання клієнту вибору зручного часу надання послуг - доступність;
- витрати часу на пересування;
- регулярність руху транспортних засобів;
- мінімізація ризику і відсутність недовіри з боку клієнта - безпека;
- адекватне інформаційний супровід і мінімізація трансакційних витрат - витрат часів на покупку / оформлення квитків, пошук потрібної довідкової інформації та ін.;
- ввічливість та комунікабельність персоналу, взаєморозуміння з покупцем.

Особливість пасажирського транспорту у тому, що в ньому відбивається взаємозв'язок потоків матеріальних і людських ресурсів. Рівень розвитку перевезень асоціюється з показниками «якості життя», з досягненням тих чи інших стадій постіндустріального суспільства.

Головним завданням системи логістики управління пасажирськими перевезеннями є доставка пасажирів від пункту відправлення до пункту призначення з мінімальними сукупними витратами при встановленому рівні якості транспортування - надання кожному споживачеві транспортних послуг перевезення у зручний йому час від місця проживання до місця призначення.

Логістичною системою «Укрзалізниці» повинен охоплюватися весь процес перевезень, що включає комплекс підсистем управління по мережі залізниць:

- автоматизовані системи управління перевезеннями вантажів на основі ефективної моделі перевізного процесу;
- система управління пасажирськими перевезеннями;
- єдина корпоративна система управління ресурсами;
- інформаційна система управління бізнесом і сервісом;
- система електронної комерції, що забезпечує продаж послуг українських залізниць, включаючи інтермодальні перевезення;
- єдина корпоративна система управління фінансами;
- підсистема управління багаторівневою системою безпеки руху (включаючи пристрої залізничної автоматики та зв'язку);
- корпоративна мережа передачі даних на базі цифрової системи телекомунікації та модернізації магістральних ліній зв'язку;
- єдина система управління інформаційно-обчислювальними ресурсами;
- єдина корпоративна система підготовки, управління та захисту персоналу.

Впровадження логістичних технологій на залізничному транспорті може бути досягнуто на основі наступних організаційних нововведень, що розглядаються як структурні елементи формованої логістичної системи управління перевезеннями: створення мережі багатофункціональних логістичних центрів і спеціалізованих логістичних корпорацій, як на основі незалежних компаній, так і на основі дочірніх структур холдингу; формування довгострокових логістичних угод, що включають учасників транспортного процесу та ін.

Принциповою особливістю розвитку сучасної організації управління перевізним процесом є перехід від інформаційних до інформаційно-аналітичних керуючих систем, важливу роль в яких займає органічна взаємозалежність маркетингових і логістичних досліджень. Логістичні служби, переробляючи маркетингову інформацію про параметри попиту, забезпечують його координацію з можливостями і обмеженнями логістичного пропозиції (пропускними і провізними здібностями залізниць) і здійснюють практичне перетворення попиту в перевезення. Відсутність централізованих маркетингових структур не дозволяє сформулювати довгострокові програми, спрямовані на виведення пасажирського комплексу до достатнього рівня конкурентоспроможності.

Вплив логістичної системи на конкурентоспроможність сучасного підприємства

Пивоваров М. Г., Класичний приватний університет, м. Запоріжжя

У зв'язку з погіршенням економічної ситуації в країні, скороченням обсягів виробництва, наслідками фінансово-економічної кризи, зростанням безробіття та цін на сировину й матеріали істотно зростає роль такої науки, як логістика.

Для досягнення зростання конкурентних переваг керівникам підприємств необхідно застосовувати сучасні підходи у сфері якості, планування, управління, реалізації тощо. На Заході застосування логістики вже давно розглядається як ефективний механізм підвищення роботи підприємства.

Тому вирішення проблеми визначення впливу логістичної системи на конкурентоспроможність підприємства є актуальним завданням наукового дослідження.

В дослідженні розглянуто основні етапи еволюції логістики й визначено їх основні характеристики, що дає змогу сформулювати положення логістики в системі управління підприємством. Проаналізовано основні напрями дослідження вітчизняних і зарубіжних учених, визначено нерозкриті питання, що характеризують теоретичні й практичні аспекти логістики.

Проаналізовані основні фактори підприємства, які впливають на його конкурентоспроможність. Застосування цих факторів з практичної точки зору дозволить запровадити політику оптимізації, яка спрямована на підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Удосконалено модель взаємодії основних логістичних концепцій (ЛК). Ця модель надає можливість більш чітко контролювати весь валовий продукт. Реалізація контролю здійснюється за рахунок того, що ЛК усередині системи визначені безпосередньо для факторів, а саме: якість, час, витрати, надійність, що впливають на конкурентоспроможність підприємства.

На підставі аналізу теоретичних аспектів логістики й праць українських та російських науковців була запропонована класифікація ЛК за факторами конкурентоспроможності. Попередня класифікація проводилася за класифікаційними оцінками й ієрархічним рівнем. Головним недоліком такого підходу є можливість неправильного визначення оцінки класифікації. Удосконалена класифікація дає змогу створити модель управління й контролю ланцюга поставок.

В науковій роботі проаналізовано класифікацію матеріального, фінансового та інформаційного потоку. Визначені фактори, від яких залежить ефективність використання інформації. Від достовірної інформації залежить якість зв'язків, які виникають у середині та поза межами логістичної системи.

Проаналізовано основні методи дослідження логістичної системи (ЛС) підприємства. В статті розглянуто інноваційний підхід дослідження, зокрема імітаційна модель (ІМ). Цей підхід надає можливість побудувати ЛС із чітко визначеними зв'язками, дослідити її в динаміці й визначити вплив кожного параметра системи на підсумковий результат у різні інтервали часу.

Розроблено концептуальну модель логістичної системи металургійного підприємства, яка спрямована на досягнення оптимальної конкурентоспроможності. Удосконалено взаємодію логістичних концепцій у бізнес-діяльності підприємства, концепції перерозподілені таким чином, що впливають не на виробничий цикл у цілому, а саме на фактори, що визначають конкурентоспроможність.

Складено математичну модель впливу ЛС на конкурентоспроможність. Ця модель розглядає ЛС підприємства як систему рівнянь, що визначають рівень конкурентоспроможності для окремих підрозділів: постачання, виробництво, збут. Запропоновано формули, що дають змогу оцінити рівень конкурентоспроможності

досліджуваних підрозділів. Розв'язання цієї моделі полягає у визначенні оптимальних вхідних параметрів, необхідних для досягнення вищої конкурентоспроможності.

Для аналізу ЛС у динаміці застосовано метод ІМ, що дає можливість відслідковувати вплив вхідних параметрів на заданий результат, визначати їхній вплив один на одного й фіксувати зміну досліджуваного показника в певний проміжок часу. Дослідження теоретичної моделі ЛС методом моделювання, заснованого на СД, дає змогу більш точно вивчити вплив ЛС на конкурентоспроможність підприємства.

Взаємозв'язок агентів відображено на рисунки. Якщо анімована фігура агенту має прозорий колір, то це означає, що агент у даний час вільний. Тип розташування агентів - кільце, агенти рівномірно розподіляються по кільцю, діаметр якого менше меншої розмірності простору. Тип мережі - безрозмірна, деякі агенти є "хабами" (або концентраторами) з безліччю з'єднань, а деякі "пустельниками" з невеликим числом з'єднань.

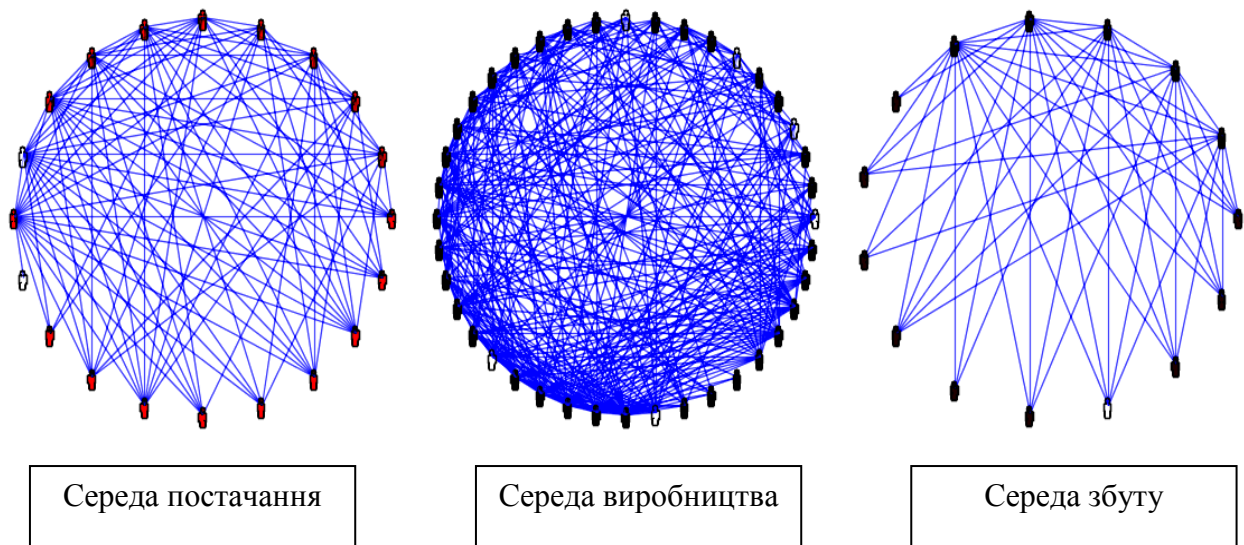


Рис.1. Розподіл агентів у моделі

Виконано аналіз і удосконалено систему складових внутрішнього й зовнішнього середовища, які безпосередньо впливають на конкурентоспроможність виробника, та економіко-математичну модель логістичної системи металургійного підприємства.

Розглянуто взаємодію між ЛС та структурними підрозділами підприємства, вчасності відділом головного технолога, відділом головного механіка, відділом головного енергетика, відділом контролю якості, відділом маркетингу, фінансовим відділом, планово-економічним відділом, юридичним відділом. У ході аналізу був визначений зміст потоків, які виникають у результаті взаємодії ЛС і підрозділів підприємства.

Таким чином розвиток логістики трансформував системи управління металургійними підприємствами з найпростіших в надзвичайно складній економічній ситуації в країні. Впровадження оновленої логістичної системи у бізнес-діяльності підприємства дозволить йому підвищити конкурентоспроможність в галузі, збільшити частку ринку та прибуток.

Особливості обліку основних засобів з податкової точки зору при перехідних положеннях на залізничному транспорті

Пінчук О. П., Недова І. Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Відмінності між бухгалтерським і податковим законодавством є головною проблемою обліку основних засобів. Існуючі розбіжності зумовлені нормативно-правовим регулюванням. Бухгалтерський облік основних засобів ведеться відповідно до П(С)БО 7 «Основні засоби», а податковий до 2011 року регулювався Законом України «Про оподаткування прибутку підприємств». З прийняттям Податкового кодексу України (далі ПКУ) змінилися прийоми та методи податкового обліку. Ці заходи привели до зближення положень податкового й бухгалтерського обліку. Підприємства України мають вести облік основних засобів з дотриманням перехідних положень.

Ефективність управління діяльністю Укрзалізниці залежить від правильної організації, обґрунтованості й достовірності інформації, яка міститься в бухгалтерському обліку та звітності. Тому для підприємств залізничного транспорту питання гармонізації обліку є досить актуальним, враховуючи специфіку їх діяльності та ринкові трансформації в галузі.

Проблемами обліку основних засобів займалися такі вчені, як: Ю. Д. Чацкіс, Є. С. Гейер, О. А. Наумчук, І. О. Власова. Водночас у працях О. М. Гненного, М. С. Стасишена, Ю. М. Цветова проаналізовано особливості обліку основних засобів на залізничному транспорті. Дослідження цих авторів та зміни в бухгалтерському й податковому законодавстві доводять актуальність подальшого розгляду даної теми.

Для будь-якого підприємства основні засоби є ключовим фактором виробництва продукції (послуг). Ефективність результатів господарської діяльності залежить від раціональності обраної системи обліку. Особливо важливо це для залізничного транспорту, який у своїй господарській діяльності використовує широку номенклатуру основних засобів. На підприємствах Укрзалізниці до об'єктів основних засобів належать: машини та обладнання, локомотиви, вагони, залізничні колії, тунелі, споруди, мости, лінії СЦБ та зв'язку, інструменти та пристрої та ін.

Сьогодні залізничний транспорт перебуває в процесі реформування, спричиненому невідповідністю стану технічного оснащення та якості транспортних послуг європейським стандартам. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки серед найбільш актуальних завдань виділяє оновлення основних засобів, знос яких становить майже 75 %.

У вирішенні поставлених задач та прийнятті зважених управлінських рішень головним є отримання повної та достовірної інформації, яку надає бухгалтерський облік. Регулювання та облік господарської діяльності підприємства забезпечується пакетом нормативно-правових актів, що є базисом в організації бухгалтерського і податкового обліку.

Значні зміни в правовому регулюванні бухгалтерського і податкового обліку виникли в результаті прийняття ПКУ. Нововведення в податковому обліку, обліковій політиці Укрзалізниці в основному стосуються обліку основних засобів.

Внаслідок реструктуризації Укрзалізниці набувають чинності нові законодавчі акти, зокрема Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», що має певний вплив на організацію бухгалтерського обліку.

Ринкові перетворення на залізничному транспорті та поява нових форм господарських структур актуалізували головне завдання обліку контроль досягнутих результатів реформування галузі. Для цього бухгалтерський та податковий облік основних засобів залізниць повинен зайняти пріоритетне місце.

Незважаючи на значне зближення положень бухгалтерського і податкового обліку основних засобів, нормативно-правове регулювання обліку основних засобів потребує доопрацювання з метою подальшої його гармонізації.

Місце контролінгу в системі стратегічного менеджменту

Пінчук О. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На етапі трансформації та поглиблення ринкових відносин досить важливим питанням, в діяльності будь якого підприємства, є планування витрат та розробка власної стратегії розвитку з метою отримання максимального прибутку.

У сучасних ринкових відносинах більшість вітчизняних підприємств змушені працювати в умовах невизначеності, нестабільності зовнішнього середовища, труднощів збирання та опрацювання інформації. Умови господарювання стають дедалі важче, пов'язані із ризиком і невизначеністю. Проведення стратегічного менеджменту дає можливість підприємствам підтримувати їх функціонування не тільки у режимі виживання в сьогоdnішніх кризових умовах, а й уникнути несприятливих умов в майбутньому. Тому використання контролінгу, або ведення управлінського обліку є необхідними та найважливішими методами для підприємства з метою підвищення ефективності його діяльності. Досягнення цієї мети можливе за умов урахування швидких і непередбачуваних змін зовнішнього середовища, кон'юнктури ринку і прямих споживачів, з одного боку, та раціонального використання ресурсів підприємства, з іншого.

Управлінський облік – це скоріше підхід до організації управління підприємством, який орієнтується на внутрішнього користувача, який повинен отримувати необхідні дані в оперативному режимі. Слід звернути увагу на те, що через визначення управлінського обліку проходять облік витрат та калькулювання собівартості. Таким чином, управлінський облік є не тільки джерелом інформації для прийняття управлінських рішень, але й засобом для оперативного та ефективного управління підприємством.

Контролінг – це функціонально відокремлений напрям економічної роботи на підприємстві, пов'язаний з реалізацією фінансово-економічної функції менеджменту для прийняття оперативних та стратегічних управлінських рішень.

З цього слідує, що запровадження контролінгу на вітчизняних підприємствах зумовлене необхідністю інформаційного забезпечення й координації системи планування, синхронізації різних видів обліку, аналізу відхилень та їх контролю, інформаційного й методичного забезпечення менеджменту та прийняття управлінських рішень, підтримки на належному рівні ризик-менеджменту.

Тобто, сучасний контролінг – це системний інноваційний ресурс, орієнтований на перспективу.

Отже, основне призначення контролінгу пов'язане з орієнтацією системи управління підприємством на досягнення поставлених цілей. Контролінг забезпечує цілісний погляд на діяльність підприємства в динамічному розвитку, комплексний підхід до виявлення та вирішення існуючих перед підприємством проблем.

Перебуваючи на перехресті обліку, аналізу, контролю, інформаційного забезпечення й координації, контролінг посідає особливе місце в управлінні підприємством: він пов'язує воедино всі ці функції, інтегрує та координує їх, до того ж не підмінює собою управління підприємством, а лише переводить його на якісно новий рівень. Контролінг є своєрідним механізмом саморегулювання на підприємстві, що забезпечує зворотний зв'язок у системі управління.

Податковий облік витрат на ремонт і поліпшення основних засобів

Пінчук О. П., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важливим складовим елементом ресурсного потенціалу будь-якого підприємства є основні засоби. Їх економічна сутність та матеріально-речовий зміст вказують на значимість у функціонуванні та розвитку виробництва. Одним з найважливіших питань обліку основних засобів є облік витрат на їх ремонт і поліпшення. Актуальність цих питань особливо підвищилась після чергових змін податкового законодавства.

В податковому обліку відображення витрат на ремонт основних засобів залежить від декількох чинників, зокрема: чи були у підприємства основні засоби на початок звітного періоду (року) та ремонтуються власні чи орендовані основні засоби. При цьому, проведення ремонту основних засобів самостійно або із залученням сторонніх організацій - не має значення.

В бухгалтерському обліку витрати, пов'язані з ремонтом і поліпшенням об'єктів основних засобів, урегульовано пунктами 14 і 15 П(С)БО 7 «Основні засоби» та розділом VI Методичних рекомендацій № 561.

Відображення та розподіл витрат на поліпшення і ремонт основних засобів відповідно до П(С)БО 7 залежить від того, приводять такі ремонти й поліпшення до збільшення майбутніх первісно очікуваних економічних вигід від використання об'єкта чи забезпечують його підтримання у робочому стані.

Зокрема, вартість робіт, що приводять до збільшення майбутніх первісно очікуваних економічних вигід, включається до капітальних інвестицій з майбутнім збільшенням первісної вартості основних засобів. Підставою для визнання капітальними інвестиціями витрат, пов'язаних з поліпшенням основних засобів, є збільшення строку корисного використання об'єкта, підвищення кількості та/або якості продукції (робіт, послуг), яка виробляється (надається) цим об'єктом.

До таких робіт відносять: модифікація; модернізація об'єкта основних засобів з метою подовження строку його корисної експлуатації або збільшення його виробничої потужності; заміна окремих частин устаткування для підвищення якості продукції (робіт, послуг); запровадження ефективнішого технологічного процесу, що дасть змогу зменшити первісно оцінені виробничі витрати; добудова (надбудова) будівлі, що збільшить кількість місць (площу) будівлі, обсяги та/або якість виконуваних робіт (послуг) чи умови їх виконання (п. 31 Методичних рекомендацій № 561).

Витрати, що здійснюються для підтримання об'єкта в робочому стані та одержання первісно визначеної суми майбутніх економічних вигід від його використання (технічний огляд, технічне обслуговування, ремонт тощо), включаються до складу витрат звітного періоду (п. 32 Методичних рекомендацій № 561).

У податковому обліку відображення таких витрат має певні особливості. Зокрема, витрати на ремонт основних засобів (залежно від їх використання) можна віднести до:

- загальновиробничих витрат, якщо основні засоби, що ремонтуються, мають цехове, дільничне, лінійне призначення (пп. 138.8.5 Податкового кодексу);
- адміністративних витрат, якщо ці витрати пов'язані з утриманням основних засобів, які використовуються у загальногосподарській діяльності, зокрема з ремонтом орендованих основних засобів, у тому числі легкових автомобілів (абзац «в» пп. 138.10.2 Податкового кодексу);
- витрат на збут, якщо такі витрати пов'язані з утриманням основних засобів, зокрема з їх ремонтом, з транспортуванням готової продукції, товарів (пп. 138.10.3 Податкового кодексу).

Згідно з Податковим кодексом суми витрат на ремонт і поліпшення основних засобів відносяться на конкретний об'єкт основного засобу, щодо якого такий ремонт чи поліпшення здійснюється.

Згідно з пунктом 144.1 статті 144 Податкового кодексу амортизації підлягають витрати на проведення ремонту, реконструкції, модернізації та інших видів поліпшення основних засобів, що перевищують 10 відсотків сукупної балансової вартості всіх груп основних засобів, що підлягають амортизації, на початок звітного року.

Вартість об'єктів амортизації визначається відповідно до статті 146 Податкового кодексу.

Так, первісна вартість основних засобів збільшується на суму витрат, пов'язаних із ремонтом та поліпшенням об'єктів основних засобів (модернізація, модифікація, добудова, дообладнання, реконструкція), що приводить до зростання майбутніх економічних вигід, первісно очікуваних від використання об'єктів у сумі, що перевищує 10 відсотків сукупної балансової вартості всіх груп основних засобів, що підлягають амортизації, на початок звітного податкового року з віднесенням суми поліпшення на об'єкт основного засобу, щодо якого здійснюється ремонт та поліпшення (пункт 146.11 Податкового кодексу).

Сума витрат, пов'язана з ремонтом та поліпшенням об'єктів основних засобів, у розмірі, що не перевищує 10 відсотків сукупної балансової вартості всіх груп основних засобів на початок звітного року, відноситься до витрат того звітного податкового періоду, в якому такі ремонти та поліпшення були здійснені (пункт 146.11 Податкового кодексу).

Отже, законодавством врегульовано, що сума витрат, пов'язана з ремонтом та поліпшенням об'єктів основних засобів у розмірі, що не перевищує 10 відсотків сукупної балансової вартості всіх груп основних засобів на початок звітного року, відноситься до витрат того звітного податкового періоду, в якому такі ремонт та поліпшення були здійснені, а витрати, що перевищують 10 відсотків, відносяться на конкретний об'єкт основних засобів, щодо якого здійснювався ремонт та поліпшення.

Також, зауважимо що до поліпшення основних засобів належить як поточний, так і капітальний ремонт, витрати на проведення якого в межах ремонтного ліміту можна включати до податкових витрат. Витрати, які перевищують 10% ремонтного ліміту, відносяться на збільшення первісної вартості відремонтованого або покращеного об'єкта основних засобів та амортизуються у складі цієї вартості.

Узагальнюючи слід відмітити, що податковий облік витрат на ремонт та поліпшення основних засобів є складним процесом та має ряд особливостей, що, головним чином, зумовлено новими вимогами податкового законодавства. Від результатів підтвердження достовірності витрат на ремонт і поліпшення основних засобів, залежить правильність визначення фінансового результату в бухгалтерському обліку та правильність визначення об'єкта оподаткування податком на прибуток, в чому, в першу чергу, зацікавлені власники та керівництво підприємства.

Дослідження основних переваг організації служби контролінгу на вітчизняних підприємствах

Пінчук О. П., Тесленко Т. В., Вергун О. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У динамічних умовах жорсткої конкуренції контролінг, як одна з перспективних концепцій менеджменту і в той же час ефективний метод ринкового господарювання, охоплює всі сфери функціонування підприємством і сприяє вирішенню проблем, з якими воно стикається: зростання динаміки змін зовнішнього середовища, стагнація ринків, поява нових технологій, скорочення життєвих циклів продуктів.

На даному етапі розвитку для України контролінг є нововведенням, яке ґрунтується на принципах управління, що дає можливість передбачити майбутнє для підприємства. Причиною виникнення та впровадження контролінгу на підприємствах української економіки є об'єктивна необхідність вдосконалення та систематизації процесу управління. Контролінг дає оцінку ефективності прийняття управлінських рішень, запобігає виникненню несприятливих ситуацій. Але він не вирішує завдання самостійно, а взаємодіє з багатьма економічними дисциплінами та науками. Застосування системи контролінгу у виробничій практиці підприємств України надасть можливість підвищити рівень координованості процесів планування, контролю, обліку, аналізу на підприємствах, забезпечити її відповідними методами і засобами, які необхідні для якісного вирішення управлінських рішень.

Основа системи контролінгу складає регулярний та своєчасний збір інформації про діяльність підприємства і стан ринкового середовища його функціонування, аналіз та планування цієї інформації набуває першорядного значення в сучасних реаліях. У зв'язку з цим зростає інтенсивність та насиченість інформаційних потоків, вимагаючи систематизації, уніфікації для забезпечення ефективності управління бізнесом.

Контролінг на сьогодні представляє собою один із найкращих систематизаторів масштабних потоків інформації про рух економічної інформації в межах промислових підприємств з метою координації прийняття управлінських рішень.

Для ефективності даних рішень необхідно не тільки забезпечити надходження інформації, яка відображає реальний стан, організує уніфіковану, стислу, чітку та просту форму її подачі, але і дотримуватися її своєчасного надання.

Сутність системи контролінгу полягає в забезпеченні методичної та інструментальної бази для підтримки основних функцій менеджменту: планування, обліку та аналізу, контролю, а також оцінки ситуацій прийняття управлінських рішень.

Таким чином, слід зазначити, що впровадження контролінгу впливає на підвищення якості та результативності управління за рахунок розстановки пріоритетів. Контролінг дає можливість уникнути неузгодженості при прийнятті управлінських рішень і дозволяє своєчасно виявити прихований потенціал у системі управління. В умовах низького рівня ліквідності, платоспроможності та рентабельності використання системи контролінгу дозволяє підприємствам координувати плани в залежності від змін зовнішнього середовища, аналізувати причини відхилень, розробляти рекомендації щодо забезпечення застосування в умовах конкуренції.

Розглядаючи контролінг як функцію управління підприємством, можна зробити загальний висновок, що його метою є координація окремих виробничих планів щодо загального плану, як на короткострокову, так і на довгострокову перспективу.

Значення сенситивного аналізу для оцінки ефективності інвестицій

Полішко Т. В., ДНУЗТ, Дніпропетровськ

Сенситивний аналіз. (аналіз чутливості моделей до зміни їх параметрів) дозволяє оцінити вірогідну точність економічного аналізу та відобразити можливі наслідки проекту. Його призначення полягає в порівняльному аналізі впливу різних факторів інвестиційного проекту на ключовий показник ефективності проекту. А саме, при проведенні аналізу визначається наскільки зміняться показники чистої поточної вартості проекту (NPV) і його внутрішньої норми доходності (IRR) у відповідь на зміну однієї із змінних проекту за умови, що всі інші величини проекту не змінюються.

Аналіз починається з вибору факторів, щодо яких розробник інвестиційного проекту не має однозначного судження. Ключовими параметрами проекту є ті елементи, від яких залежить значення норми доходності. Для проектів будівництва або реконструкції залізничних ліній ключовими будуть такі чинники як обсяг інвестицій, компоненти собівартості перевезень, доходні ставки, ставки дисконтування, час будівництва та введення в дію основних засобів, обсяги руху, серед яких окремо можуть бути виділені обсяги транзиту, експорту, імпорту, або перевезення окремих видів вантажів.

Для кожного параметра встановлюються номінальні і граничні (нижні та верхні) межі значень невизначених факторів, в яких вони варіюються. За 100 % приймається розрахункове значення, для нижньої межі береться найменше можливе значення, для верхньої межі – найбільше можливе значення щодо розрахункового. На цьому етапі аналізу важливо розглянути оптимістичний і песимістичний сценарії розвитку подій і встановити межі коливання факторів відповідно до сценаріїв. Далі розраховується ключовий показник для всіх обраних граничних значень невизначених факторів. Для всіх параметрів будуються графіки чутливості, які показують на скільки процентів зміниться величина ключового показника ефективності при зміні факторів на 5%, 10%, 20%.

Аналіз розрахунків показує, що витратні ставки, розмір пасажирського руху, ставка дисконтування не впливають на величину внутрішньої норми доходності і чистої поточної вартості. Найсуттєвіший вплив мають доходні ставки, розмір вантажного руху і обсяг інвестицій.

Залежність внутрішньої норми доходності від ключових параметрів відображено в таблиці 1. Для цих показників також будуються графіки чутливості.

Таблиця 1

Вплив ключових параметрів на величину внутрішньої норми доходності

Рівні варіювання	Варійовані параметри		
	доходні ставки	вантажний рух	інвестиції
90%	-9,66%	-10,98%	6,30%
95%	-4,69%	-5,42%	3,07%
100%	0,00%	0,00%	0,00%
105%	4,69%	5,27%	-2,93%
110%	9,22%	10,40%	-5,86%

Аналіз чутливості показує, що зменшення доходних ставок на 10 % зменшує IRR на 9,66 %. Збільшення ставок на 10 % збільшує IRR на 9,22 %. Такі ж значення і для розмірів вантажного руху. Зменшення обсягів інвестицій на 10 % збільшує внутрішню норму доходності (IRR) на 6,3 %. І навпаки їх збільшення на 10 % зменшує IRR на 5,86 %.

Таким чином сенситивний аналіз необхідний для того, щоб визначити фактори, які можуть суттєво вплинути на ефективність інвестиційного процесу у разі відхилення ключових параметрів від прогнозних показників. У ході реалізації проекту необхідно звернути на ці фактори особливу увагу з метою скоротити ризик реалізації інвестиційного проекту.

Управління витратами в системі стратегічного менеджменту залізничного транспорту

Половинка Л. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній час ефективне управління ресурсами залізничного транспорту неможливе без чіткого планування експлуатаційних витрат за елементами. У свою чергу, ефективне планування експлуатаційних витрат дозволить більш раціонально використовувати виділені кошти, з більшою їх віддачею, що в підсумку має забезпечити покращення експлуатаційних показників діяльності залізниць, сприятиме підвищенню їх конкурентоспроможності.

Для прийняття управлінських рішень з питань тарифного ціноутворення, збільшення або зменшення обсягів перевезень, оновлення переліку додаткових послуг – керівництву Укрзалізниці необхідна інформація про очікувані витрати й доходи, оскільки будь-яке рішення орієнтоване на майбутнє. Управління витратами необхідно здійснювати з урахуванням специфіки діяльності кожного господарства або підприємства (структурного підрозділу) залізничного транспорту.

Система управління витратами має бути узгоджена зі стратегічними цілями підприємства (структурного підрозділу), що визначаються системою стратегічного менеджменту залізничного транспорту. Стратегічною метою управління витратами на залізничному транспорті є формування оптимального рівня фінансово-економічних показників поточного і довгострокового періодів, які забезпечують необхідний рівень дохідності для виконання перевезень і підсобно-допоміжної діяльності підприємств.

Система стратегічного менеджменту залізничного транспорту включає наступні складові: організаційну концепцію; планування перевізного процесу; операційний менеджмент та систему контролінгу. Основними задачами системи контролінгу є: планування, організація і координація потоків інформації, моніторинг, контроль та управлінський облік. Ключову позицію в системі стратегічного менеджменту залізничного транспорту займає управлінський аспект формування витрат.

Управлінський облік є ланкою, що зв'язує між собою обліковий процес та управління підприємствами (структурними підрозділами), він є базою, яка забезпечує орієнтоване на результат планування, регулювання та контроль усіх процесів, що мають місце на підприємстві (структурному підрозділі), а також дозволяє виконувати аналіз і дослідження на будь-яких рівнях управління та у різноманітних аспектах.

Практичними принципами управлінського обліку є: системний підхід до управління витратами, методична єдність, управління витратами на усіх стадіях життєвого циклу перевезень, удосконалення інформаційної бази, підвищення зацікавленості центрів відповідальності у зниженні рівня витрат.

Проблема формування собівартості перевезень полягає у визначенні і взаємному узгодженні факторів, які на неї впливають. Ступінь впливу різноманітних факторів на рівень собівартості визначається після їх систематизації, яка створює умови для якісного аналізу. Крім того, собівартість перевезень складається з витрат, які різноманітні за своїм складом, економічним призначенням, участю у виготовленні та реалізації продукції, що призводить до необхідності їх класифікації. Класифікація витрат за тією чи іншою ознакою або за кількома ознаками одночасно лежить в основі організації обліку, планування та аналізу виробничих витрат, калькулювання собівартості продукції.

Найважливішим етапом калькулювання на залізничному транспорті є розподіл експлуатаційних витрат між видами економічної діяльності. Експлуатаційні витрати є одними з найважливіших показників галузі. Від їх рівня залежать фінансово-економічні показники та стабільність галузі. Розподіл витрат проводиться кожним структурним підрозділом (господарством) залізниці за окремими статтями чи групами статей. Основні розрахунки з розподілу експлуатаційних витрат між видами перевезень, а також різними

видами тяги виконуються залізницями на основі даних звітів підвідомчих підприємств і господарств.

Дані обліку витрат використовуються для оцінки фінансово-господарської діяльності підприємств та їх структурних підрозділів, визначення фактичної ефективності проведених організаційно-технічних заходів, виявлення резервів скорочення витрат, виконання аналітичних розрахунків.

Основою побудови витрат на залізничному транспорті служить ієрархія їх розподілу відповідно до організаційної структури. У складі ієрархії на першому рівні є витрати підприємства в цілому, на другому – витрати підрозділів, на третьому – витрати, розподілені за видами діяльності (для виробничих підрозділів), і, далі, витрати, розподілені відповідно до класифікації, прийнятої в системі управлінського обліку, і принципів (базою) їх віднесення на певні статті собівартості.

У складі Укрзалізниці функціонує значна кількість виробничих дільниць, котрі належать до структурних підрозділів експлуатаційної діяльності, але виконують підсобно-допоміжні роботи (наприклад, у вагонних депо виготовляють пломби для пломбування вагонів; колійні машинні станції, дистанції колії та дистанції захисних лісонасаджень однієї залізниці обслуговують підрозділи інших залізниць тощо). Вони не виділяються в обліку як допоміжні місця виникнення витрат, за ними не визначені типові види робіт.

Диференціація місць виникнення витрат, їх групування за установленими статтями у розрізі виконуваних робіт, що пов'язані з виготовленням продукції, проведенням ремонтів та наданням інших послуг дільницями та цехами підсобно-допоміжної діяльності, сприятиме ефективному нормуванню витрат, а отже буде забезпечуватись їх належне планування та контроль, більш обґрунтоване калькулювання собівартості наданих послуг.

Механізм формування витрат є виключно важливим для економіки залізничного транспорту і обумовлений декількома причинами:

1) необхідністю знати ступінь впливу зміни кількісних і якісних показників роботи транспорту на загальну величину експлуатаційних витрат і собівартість перевезень, що дозволить регулювати тарифи на перевезення;

2) дослідження в даній сфері підвищать якість планування та прогнозування попиту на залізничні перевезення. Так, планування витрат за різними напрямками перевезень, сезонністю з безпосередньою ув'язкою з попитом потенційних споживачів транспортних послуг, дозволить диференційовано підходити до політики тарифного ціноутворення;

3) визначення фінансових результатів роботи залізниць дає можливість досліджувати ступінь впливу на них величини експлуатаційних витрат за видами економічної діяльності на залізничному транспорті, кожен з яких має свої особливості, пов'язані зі структурою управління, особливостями фінансування, формуванням доходів, ціноутворенням, які впливають на організацію управління виробничо-економічною діяльністю обліку та планування;

4) необхідною умовою є розробка нових науково-обґрунтованих методів виконання різних техніко-економічних розрахунків для удосконалення фінансово-економічного механізму, у тому числі більш прозорого визначення собівартості перевезень та ін.

Отже, експлуатаційні витрати є найважливішим елементом витрат залізничного транспорту через високу трудомісткість, фондомісткість і ремонтємність транспортного виробництва, що відображає обсяг попиту і пропозиції, рівень цін на перевезення, якість перевізного процесу і якість транспортного обслуговування. Управління експлуатаційними витратами має ключове значення для підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, а їх оптимізація є найважливішою сучасною народногосподарською економічною задачею.

Аналіз існуючих концепцій управлінського обліку дозволяє зробити висновок, що за умов ускладнення віднесення витрат до певного виду діяльності, диверсифікації та зміни структури собівартості перевагу варто надати такій обліково-калькуляційній системі, яка буде багатомірною і забезпечить об'єктивні та реалістичні результати.

Капіталізація як ключова умова ефективного функціонування в ринковому середовищі

Потетюєва М. В., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ

Глибинна трансформація форм власності відродила до життя таке явище і термін, як «капіталізація». Підвищення капіталізації є важливим завданням державної економічної політики, оскільки впливає на зростання капіталізації економіки в цілому, забезпечує вихід країни на міжнародні ринки, підвищення основних макроекономічних показників, інвестиційну привабливість та створення нових робочих місць.

У ринковій економіці процес капіталізації розглядається з однієї сторони як накопичення реального капіталу, з другої сторони – це збільшення вартості функціонуючого капіталу за допомогою ринкових механізмів та фінансових інститутів, з третьої сторони – це економічний інструмент, критерій, що використовується інвесторами для прийняття відповідного рішення.

Сучасна наука використовує поняття капіталізації, в основному як узагальнюючий показник економічного стану суб'єкта господарської діяльності. Законодавство України визначає капіталізацію як вартість компанії чи об'єкту. У більшості наукових досліджень капіталізація визначається як ринкова ціна компанії. Поряд із цим існує цілий ряд визначень капіталізації різних за змістом, які використовуються для аналізу певних економічних процесів. Капіталізацію розуміють як вартість цінних паперів, що котуються на фондовому ринку; оцінку вартості компанії за його прибутком; перетворення доданої вартості або прибутку в капітал; ефективність використання капіталу компанії; кількісну характеристику компанії щодо створення додаткової вартості; перетворення ресурсу у капітал; обсяг власного капіталу банку та інші.

Застосовуючи системний підхід капіталізацію розглядають як систему в цілому, а в рамках окремих складових як процес, стан, відношення. Капіталізація як:

- процес складається з первісного нагромадження капіталу, створення доданої вартості та зміни структури економіки за видами діяльності, видами капіталу та технологічними складовими.

- відношення, пов'язано з правом власності на капітал та привласненням створюваної доданої вартості, протиріччям між суспільним характером виробництва та приватною формою привласнення його результатів, класифікацією суспільства за різними видами капіталу та відповідно можливістю реалізації своїх прав на роботу та отримання гідної нагороди за нею.

В основі категорії капіталізації провідна роль належать теорії вартості, теорії капіталу і теоріям вартісного управління. Застосовуючи теорію вартості необхідно використовувати всі її різновиди: трудову, класичну, витрат, корисності, граничної корисності, цінності блага тощо. Теорія капіталу передбачає використання різноманіття його трактувань, маржиналістського підходу, теорії граничної потужності тощо. Теорії вартісного управління включають концепції підвищення вартості бізнесу, теорії цінності фірми, концепції вартості бізнесу, теорії управління вартістю компанії, концепції маркетингу, концепції мети створення вартості, концепції «акціонерної вартості» та інші.

На сьогодні категорію «капіталізація» необхідно розглядати в інвестиційному, маркетинговому і фінансовому аспектах, і сприймати як процес:

- підвищення ринкової вартості акцій акціонерних компаній;
- трансформації доходів у капітал;
- накопичення власного капіталу.

Отже, капіталізація це процес трансформації частини доходів в капітал, внаслідок чого відбувається накопичення довгострокового капіталу, та є ключовою умовою ефективного функціонування суб'єкта господарювання в ринковому середовищі.

Особливості тарифної політики на послуги метрополітену

Приймук О. Р., ДЕТУТ, м. Київ

Політика ціноутворення є частиною економічної політики держави і в ринкових умовах має особливе значення, так як впливає на стратегічне прогнозування соціально-економічного розвитку всієї країни на фінансовий рік: сприяє розвитку ринкових відносин, служить засобом захисту приватної, державної, муніципальної та інших форм власності, уповільнює інфляційні процеси та пом'якшує її негативні економічні і соціальні наслідки, в той же час сприяє розвитку конкуренції, вільного переміщення товарів, послуг і фінансових коштів, вільної економічної діяльності.

В даний час політика цін здійснюється через аналіз практики формування цін і їх регулювання, контролю за дотриманням державної дисципліни цін, через обмеження негативних наслідків монополістичної діяльності в порядку, передбаченому антимонопольним законодавством.

Цілями державної транспортної політики є забезпечення потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів, оптимальний розподіл цих перевезень за видами транспорту в єдиній транспортній мережі, підтримка національного перевізника, які забезпечуються прийняттям законів і постанов уряду, в тому числі антимонопольних; виробленням технічних норм і стандартів; ліцензіями; розподілом капітальних вкладень; виділенням субсидій або дотацій; створенням транспортних коридорів; тарифною політикою.

Основними задачами тарифної політики є: гармонізація різних видів тарифів у міськокому пасажирському транспорті; покриття витрат від надання послуг на перевезення пасажирів; надання мобільності для всіх громадян; забезпечення вартісної доступності для певних груп користувачів (студентів, інвалідів пенсіонерів тощо).

Міський пасажирський транспорт не є бізнесом і держава не повинна перетворювати його в джерело поповнення свого бюджету. Практично у всьому світі пасажирські перевезення в місті збиткові, тобто тариф не покриває витрати транспортного підприємства, тому держава або місцеві влади дотують ці перевезення. Міськими та державним бюджетом передбачається розмір дотацій на компенсування збитків від пасажирських перевезень метрополітеном, який включає відшкодування збитків від встановленого тарифу на рівні нижче собівартості перевезень, а також льготного проїзду. Це викликано соціальною значимістю перевезень пасажирів, ціна на які не повинна бути більше певного відсотка від щомісячних доходів громадян. У зарубіжних країнах міський та приміський пасажирський транспорт субсидується в основному федеральними, регіональними та місцевими органами влади. Політика субсидування розповсюджується не тільки на поточні, а й і на одноразові витрати. Величина дотацій у різних столицях Європи різна: мінімум – 30 %, близько 50 %. У Києві міський бюджет дотує кожну поїздку на 1 грн. Крім того, 84 тис. київлян (25 %) мають право безкоштовного проїзду в метрополітені також за рахунок міського бюджету (41 категорія громадян мають льготний безкоштовний проїзд згідно законам України та рішенням Київради).

В Україні існує висока бюджетна залежність метрополітена, а також відсутність повної компенсації витрат за послуги. Не доотримання бюджетних коштів щодо компенсації збитків від перевезення пасажирів примушує керівництво метрополітену переглянути розмір тарифу, щоб підвищити безпеку перевезення пасажирів, продовжувати будівництво нових станцій та ліній, поновлювати рухомий склад, впроваджувати новітні інформаційні та автоматизовані технології, що у комплексі забезпечить підвищення стану та ефективності функціонування метрополітену. Але рівень зростання тарифу повинен бути нижче індексу росту номінальних доходів населення, так як соціально значущі перевезення мають бути доступні населенню за ціною.

Облік впливу на фондівдачу залізниці зміни її фондоозброєності та продуктивності праці

Романко О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для характеристики ефективності основних виробничих фондів залізничного транспорту використовують фондівдачу ($f_{вд}$), яка відображає кінцевий результат застосування основних виробничих фондів. Її можна розрахувати як відношення об'єму виконаної роботи на транспорті в тонно-кілометрах приведених ($\sum P_{прив}$) до середньої вартості основних виробничих фондів (Φ_0), по формулі

$$f_{вд} = \sum P_{прив} / \Phi_0, \text{ (ткм прив/грн.)} \quad (1)$$

Показник фондівдачі відображає ту кількість роботи транспорту, яка виробляється однією гривнею вартості основних виробничих фондів, та показує загальну віддачу від використання кожної гривні основних виробничих фондів.

При аналізі та плануванні ефективності використання основних виробничих фондів залізничного транспорту по показнику фондівдачі потрібно також враховувати необхідність дотримання певних пропорцій між ростом основних фондів і ростом продуктивності праці (Ппр). Відомо, що продуктивність праці працівників залізниці веде до зростання об'єктів перевезень і відповідно до зростання фондівдачі.

$$Ппр = \sum P_{прив} / Ч_е \text{ (ткм прив/чол.)} \quad (2)$$

де $Ч_е$ - експлуатаційний контингент залізниці, чол.

Разом з тим, продуктивність праці прямо пов'язана з її фондоозброєністю ($f_{озбр}$), грн/чол, що бачимо з формули

$$f_{озбр} = \Phi_0 / Ч_е \text{ (грн/чол)} \quad (3)$$

При цьому фондівдача ($f_{вд}$) повинна розглядатися як функція по крайній мірі двох показників – продуктивності і праці (Ппр)

Та фондоозброєності ($f_{озбр}$), що можемо визначити формулою:

$$f_{вд} = Ппр / f_{озбр} \quad (4)$$

Для оцінки впливу змін фондоозброєність і продуктивність праці на динаміку фондівдачі пропонується використовувати спосіб відносних чисел. Враховуючи те, що фондоозброєність пов'язана з фондівдачею зворотною залежністю то і застосовується зворотній показник,

$$(I_{fv} = f_v \cdot f_{вд}) \quad (5)$$

Для дослідження, використані показники про роботу залізниці за 2000 – 2013 роки шляхом проведення кореляційно-регресійного аналізу. Отримані висновки вказують на те, що показником фондівдачі треба уважно займатися. Потрібно досліджувати фондоозброєність та звертати увагу на той факт, що її зростання завжди необхідне в тій частині, яка впливає на безумовне підвищення продуктивності праці.

Якість послуг пасажирського залізничного транспорту, як пріоритетний напрямок транспортної політики України

Руденко М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Високий рівень якості транспортних послуг, у сфері перевезень пасажирів залізничним транспортом, на сьогодні є основою для забезпечення безпеки, задоволеності і лояльності споживачів, а також основою для підвищення рентабельності перевезень незалежно від форм власності та характеру функціонування пасажирських підприємств. В глобальних умовах розвитку ринок перевезень України вимагає підвищення якості обслуговування пасажирів, забезпечуючи високий рівень комфорту та збільшуючи номенклатуру послуг, що необхідно для подолання внутрішніх та зовнішніх бар'єрів розвитку економіки.

На сьогоднішній день основною проблемою для підприємств залізничного транспорту, при впровадженні систем якості, є відсутність розробленої єдиної методології оцінки якості послуг з перевезення пасажирів. Зважаючи на зростання конкуренції у сфері транспортного обслуговування, питання якості є одним з вимог сучасних стандартів життя і потребує актуального підходу у впровадженні визнаної сферою залізничного транспорту системи оцінки якості послуг з перевезення пасажирів.

Питання якості як економічної категорії в цілому розглядалося наступними провідними вітчизняними і іноземними вченими: Азгальдовим Г.Г., Альбертом М., Карпенко Є.М., Кулібановою В.В., Ламоткиним С.О., Левицьким Т.Г., Міроновим М.Г., Месконом М.Х., Новиченко П.П. і Поповою Т.Д., Фейгенбаумом А., Харрингтоном Дж., Хедоурі Ф. та іншими. Проблеми підвищення якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту присвячені дослідження таких вчених: Большакова А.М., Вельможина А.В., Гудкова В.А., Малишева А.І., Миротіна А.Б., Рєви В.М., Спіріна І.В., Улицького М.П., Чаркіної Т.Ю. та інших. Разом з тим ринкові трансформації, що відбуваються в Україні, зміна ситуації на ринку пасажирських залізничних послуг і надання можливості приватним компаніям вийти на ринок, викликали необхідність уточнення і розвитку положень щодо підвищення якості послуг пасажирського залізничного транспорту.

Діяльність будь-якого підприємства може бути конкурентоспроможною за умови, якщо випущена продукція або надані послуги користуються попитом, що можливо лише за умов високої якості та відповідності стандартам, нормативним документам і вимогам споживачів. Поняття «якість» являє собою складну категорію, що містить ряд специфічних особливостей та яку можна розглядати з різних позицій:

- з філософської, як суттєву визначеність об'єкта, завдяки якій він відрізняється від інших об'єктів або схожий з ними;
- з соціальної, як категорія, яка залежить від рівня культури, релігійних та демографічних особливостей індивідуумів та суспільства у цілому;
- з технічної, як сукупність закономірностей в утворенні та прояві технічних характеристик об'єктів однакового призначення;
- з правової, як сукупність властивостей об'єкта, які відповідають вимогам, що встановлені у нормативно-правових документах;
- з економічної, як сукупність властивостей продукції (послуг), що зумовлюють ступінь їх придатності задовольняти потреби споживачів відповідно до свого призначення.

Якість послуг пасажирського залізничного транспорту істотно залежить від процесу порівняння споживачем своїх очікувань якості послуги до його споживання з безпосереднім сприйняттям якості послуги в період і після його споживання. Сприйняття якості транспортної послуги споживачем у момент його споживання відбувається за двома головним аспектам: що споживач отримує від послуги (соціально-економічний та організаційно-технічний аспекти якості) і як споживач отримує послугу (функціональний аспект якості).

Таким чином, якість послуг пасажирського залізничного транспорту можна трактувати як здійснення обслуговування в межах відповідних норм та очікувань споживачів, для задоволення індивідуалізованих потреб пасажирів і створення у них відчуття задоволення процесом і результатом обслуговування, що дозволяє забезпечувати і підтримувати конкурентні переваги в умовах нестабільного зовнішнього середовища.

Якість обслуговування пасажирів визначається багатьма показниками: доступністю, надійністю, зручністю, результативністю (рис. 1).



Рис. 1. Показники якості послуг пасажирського залізничного транспорту

Запропоновані показники якості послуг пасажирського залізничного транспорту оцінюють якість організації руху поїздів, якість роботи і зручність перевезень для пасажирів.

Для ефективної роботи підприємств залізничного транспорту необхідні не тільки різні ресурси, а також і розробка процесів з надання якісних послуг та механізмів їх взаємодії. Отже, це свідчить про необхідність побудови спеціальної системи для управління якістю, яка являє собою сукупність організаційної структури, розподілу повноважень та відповідальності, методів, ресурсів, які необхідні для встановлення, підтримки та удосконалення якості послуг пасажирського залізничного транспорту.

В умовах ринкової економіки основною проблемою, що стоїть перед залізничним транспортом, є підвищення якості та ефективності пасажирських перевезень і транспортного обслуговування пасажирів, що може бути вирішено на основі підвищення конкурентоспроможності пасажирського залізничного транспорту, залучення додаткових пасажиропотоків, гнучкої тарифної політики, що враховує інтереси різних по доходу і соціальному положенню груп населення.

Визначення показників доходності вантажних залізничних перевезень

Сеник Г. П., ДЕДУТ, м. Київ

Комплексна оцінка результатів діяльності залізничного транспорту ґрунтується на цілісній системі показників, які розкривають основні сторони господарської діяльності. Але серед варіативності показників, важко сфокусуватися на пріоритетних видах діяльності. Головна вимога, що пред'являється до будь-якого виду діяльності – є вимога її доходності (в якій мірі результат відповідає очікуваному). Отже, при інституціональних змінах галузі та удосконаленні системи планування, впровадження бюджетування на підприємствах залізничного транспорту збільшується роль в оцінці доходності основних видів діяльності.

Відображаючи доходність як відношення доходів до понесених витрат, що обумовлює дану доходність можливо говорити про рівень доходності. Використовуючи дану залежність, можна помітити, що зростання доходності означає більш швидше зростання доходів в порівнянні із зростання витрат, і тому в розрахунку на одиницю доходу припадає менше суспільно необхідної праці.

Система оцінки доходів, і, в першу чергу, методологія і методика такої оцінки представляє нині, на новому етапі розвитку галузі, великий науковий інтерес. Як показало проведене дослідження, здійснювати таку оцінку не представляється можливим без вибору і з'ясування сутності критерію доходності і, відповідно, показників, що її виражають. В процесі проведення оцінки та аналізу доходності, крім обраного показника доходності, необхідно використовувати і інші показники, за допомогою котрих корегуються висновки, зроблені по основному показнику. Це пояснюється тим, що залізничний транспорт – це складна динамічна система, перед якою стоїть різноманіття задач, а отже використання одного показника доходності є неможливим. Для більш повного вивчення доходності основних видів діяльності підприємств залізничного транспорту необхідна чітка система показників, що відображає різноманітні сторони перевізного процесу.

Інформація стосовно доходності конкретного виду основної діяльності повинна допомагати підприємствам залізничного транспорту у визначенні джерел фінансової нестабільності та у розробці коригувальних заходів. Розширити моніторингову базу підприємств залізничного транспорту можливо за рахунок впровадження адаптованої та удосконаленої системи показників оцінки доходності основних видів діяльності.

Розроблення управлінської звітності про доходи по видам діяльності повинна бути зручною та прозорою, котра стане сучасним аналітичним інструментом управління фінансами підприємств залізничного транспорту. Керуючись даними, що представлені у даній формі звітності можливо досягти мету механізму управління доходами підприємств залізничного транспорту, а саме оптимізація рівня доходів для забезпечення нормального та безперебійного функціонування галузі та збереження конкурентних позицій в сегменті вантажних залізничних перевезень.

Для аналізу доходності конкретного виду перевезень підприємств залізничного транспорту дані управлінської звітності необхідно доповнити даними про обсяги перевезень, наявність такої інформації дозволить визначити причини змін доходів від перевезень, підвищить чіткість їх прогнозування.

Комерційний аналіз доходності видів діяльності підприємств залізничного транспорту дозволить більш комплексно враховувати результати окремих видів діяльності, визначитись з пріоритетами подальшого розвитку та виробити адекватні управлінські рішення.

Розроблена система включає показники доходності основних видів діяльності підприємств залізничного транспорту: доходність основної діяльності залізничного транспорту, доходність вантажних, пасажирських залізничних перевезень та доходність інших видів діяльності. Показники доходності видів діяльності враховують лише надходження отримані від основних видів діяльності (вантажні та пасажирські перевезення, допоміжна діяльність), виключаючи з розгляду інші фінансові надходження. Величина

характеризує ефективність конкретного виду діяльності та відображає яку суму прибутку отримано підприємствами залізничного транспорту з кожної гривні отриманої виручки (доходу від реалізації) від і-того виду діяльності та в цілому від основної діяльності.

Важливою складовою розробленої системи також є група показників (коефіцієнтів), спрямована на оцінку доходності саме вантажних перевезень, як пріоритетного виду діяльності підприємств залізничного транспорту: операційний коефіцієнт доходності вантажних перевезень, коефіцієнт співвідношення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення, коефіцієнт рівня доходів від вантажних та пасажирських перевезень, коефіцієнт доходності ресурсів.

Значення операційного коефіцієнту доходності вантажних перевезень вказує на здатність підприємств залізничного транспорту забезпечувати відшкодування понесених експлуатаційних витрат за рахунок отриманого доходу від даного виду діяльності; значення коефіцієнту нижче одиниці характеризує здатність підприємства забезпечувати відшкодування понесених експлуатаційних витрат. Порівняння коефіцієнту за два аналогічних періоди дає можливість визначити, чи мало місце відносна економія витрат чи їх відносне збільшення. Крім цього, даний показник характеризується високою аналітичністю – здатність розкривати процеси, що відбуваються всередині самого показника, розкривати причини зміни рівня показника та управляти факторами, які здатні змінити рівень та динаміку показника.

Коефіцієнт співвідношення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення вказує на приблизний показник ступеня, в якому структура доходів підприємств залізничного транспорту залежить від вантажних перевезень в частині відшкодування фіксованих витрат та/або перехресного субсидювання пасажирських перевезень. Показник рівня доходів від вантажних та пасажирських перевезень є ідентичним до традиційного показника доходної ставки, що традиційно розраховується для аналізу доходів від основних видів діяльності підприємств залізничного транспорту. Його економічна суть полягає у здатності підприємств залізничного транспорту генерувати дохід отриманий від конкретного виду діяльності. Рівень доходів як від вантажних, так і пасажирських перевезень може варіюватись у будь-якому діапазоні, адже обумовлений конкуренцією, видом вантажу чи послуги, відстанню перевезень тощо. Однак, низький рівень даного показника вказує на проблему тарифної політики.

Окрім вище зазначених, також запропоновані показники, за допомогою яких можна оцінити вплив ризиків на доходи від вантажних перевезень. За допомогою даних показників можна проводити ідентифікацію конкретних ризиків, що впливають на доходи, звертати на них увагу при плануванні доходів та складанні бюджетів. Дана методика розрахунку впливу ризиків на доходи включає оцінку ризику недоотримання доходів у разі зменшення вантажних перевезень в результаті погіршення економічних умов та ризик втрати доходів спричинений державним регулюванням тарифів на вантажні перевезення з урахуванням настання ймовірності даних ризиків.

Запропонована система показників дозволяє значно розширити спектр напрямків оцінки доходності основних видів діяльності підприємств залізничного транспорту. Принципово новою є спрямованість на комерційний аналіз доходності вантажних залізничних перевезень в межах визначення пріоритетності даного виду діяльності.

Процес реформування залізничного транспорту країн світу: особливості та перспективи

Сінгаєвська М. П., Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», м. Київ

Процес реформування залізничних систем розвинутих країн світу триває. Закордонні фахівці вважають, що в умовах глобалізації економічної конкуренції без ефективно функціонуючої транспортної системи можуть виникнути значні проблеми у всій національній економіці.

Спостерігається чітка тенденція відходу держави від безпосереднього управління залізницями в бік їх комерціалізації. Основна вимога – посилення конкурентного положення залізниць.

Йде постійне вдосконалення нормативно-правової бази європейського транспортного законодавства.

Головна вимога – поділ інфраструктури і суб'єктів експлуатаційної діяльності залізниць як передумова для створення конкуренції, що означало відкриття мережі національних (державних) залізниць для третіх залізничних підприємств, що вже функціонують чи тільки виникли. До так званих «третіх» підприємств відносяться невеликі приватні залізниці (підприємства), що до цього діяли на власній залізничній мережі чи власних окремих ділянках і які тепер розширюють свої перевезення за допомогою інфраструктури німецьких федеральних залізниць. Це портові залізничні підприємства, що до цього виконували маневрові роботи на території портових споруд і, нарешті, це колишні клієнти залізниць, що мають намір організувати свої залізничні перевезення власним чи орендованим рухомим складом по більш прийнятній ціні і з кращою якістю.

Автором розглянуто передовий досвід реформування залізниць країн світу.

В даний час залізниці світу знаходяться у пошуках шляхів ефективної взаємодії з зовнішнім оточенням, способів внутрішньої інтеграції й адаптації до зовнішніх умов. Сформовані виробничі відносини змушують галузь проводити реструктуризацію з подальшим настроюванням господарського механізму і, як його складової частини, організаційної структури управління.

Як відомо, першим кроком компанії, що має намір поліпшити положення своїх справ, є удосконалювання організаційної структури. Будь-яка система (у тому числі і соціально-економічна) характеризується її структурою - з погляду її функціональної розчленованості і внутрішньої упорядкованості. В стабільному середовищі організаційна структура управління відносно статична, але в зовнішньому оточенні, що змінюється, вона змушена перетерплювати достатні зміни, досягаючи цілі, що постійно змінюються, і стратегією організації.

Реформування підприємств - процес дезагрегації (розукрупнення і ліквідації) вищих управлінських рівнів, що супроводжується укрупненням виробничих структур низового управлінського рівня. Ліквідація середнього управлінського рівня, як правило, приводить до збільшення кількості об'єктів управління для вищого рівня, що може привести до втрати керованості тобто здатності розпорядника впливати на організованість системи, усувати неузгодженість між метою і результатами. Керованість забезпечується структурою управління, що по суті своєї є організаційною, оскільки поєднує стосовно до підприємств такі структури, як виробничу, територіальну, адміністративну, функціональну, інформаційну.

Організаційну структуру управління можна розглядати в двох аспектах. По-перше, як форму розподілу повноважень на ухвалення рішення і, по-друге, як форму поділу праці (спеціалізації) по виконанню управлінських робіт. Перший аспект заснований на представленні апарата управління як вирішальної системи, виходячи з того, що управління розглядається як процес ухвалення рішення. Заходу щодо удосконалювання управління відповідно до прийнятої концепції повинні полягати в чіткому виділенні центрів (вузлових крапок) прийняття рішень, установленні границь їх компетентності, у проробленні схем зв'язку цих центрів, механізмів координації рішень, технології прийняття рішень.

Другий аспект пов'язаний з пошуком рішень по забезпеченню оптимальної спеціалізації, завантаження, ефективності праці управлінських працівників. Основними задачами при цьому підході є: визначення і розподіл цілей, задач і функцій управління по структурних підрозділах системи управління; удосконалювання взаємозв'язків і відносин, зумовлених організацією і технологією управління. При настроюванні організаційних структур управління в процесі реструктуризації підприємства обидва аспекти повинні бути розглянуті і реалізовані.

Управління будь-яким структурним підрозділом залізниць побудовано на принципах функціональної організації із системою регіональних підрозділів. Як правило, у сформованих структурах управління мають місце елементи матричного управління, з явно вираженими перехресними зв'язками, найчастіше незрозумілими для зовнішнього спостерігача. Виробнича діяльність розділена між структурними підрозділами і координується функціональними зв'язками.

Необхідно відзначити, що численні перехресні зв'язки не ускладнюють організаційну структуру, що приводить до збільшення часу ухвалення рішення, тому що організація стає занадто формальною. Ми вважаємо, що перехресні зв'язки можна зменшити шляхом надання структурним підрозділам більшої самостійності. Однак у цьому випадку виникає два питання.

По-перше, збільшення самостійності структурних підрозділів може бути реалізовано тільки за рахунок децентралізації. При цьому передача повноважень, у першу чергу, може бути реалізована з управлінського рівня, що є безпосередньо вищим. У такому випадку необхідно визнати - що з передачею повноважень зменшується і відповідальність структурних підрозділів за кінцевий продукт, що викликає побоювання за забезпечення безпеки руху поїздів.

По-друге, яким повинен бути структурний підрозділ: права, обов'язки, показники роботи, виробнича структура, організаційна структура управління?

Що необхідно відносити до закінченої продукції (послуги) такої структури?

Вивчення явно протилежної функціональної організації організацію із системою центрів прибутку (підприємницьких одиниць, підприємницьких центрів, структурних підрозділів, господарських одиниць і т.п.) дасть відповіді на ці питання. Основною ідеєю формування центрів прибутку на залізниці є передача частини інтегральної підприємницької відповідальності (за вид чи діяльності послугу) структурним підрозділам (господарським одиницям). При такій постановці питання змінюється стиль управління, основа якого - децентралізація підприємництва усередині залізниці. У цьому випадку істотно зміниться організація управління і, особливо, організаційна структура управління, як на рівні господарської одиниці, так і залізниці в цілому. При такому підході перед головним розпорядником залізниці ставиться двоєдина задача. По-перше, створити таку декомпозицію підприємницьких центрів, де кожний мав би свої власні стратегічні цілі й інтереси, а усі вони разом рухалися б у єдиному обраному напрямку для реалізації глобальної мети - місії залізниці. По - друге, ефективно управляти такими одиницями, чуйно реагуючи на зовнішній вплив і внутрішні процеси на залізниці.

Суть організації діяльності центрів прибутковості полягає в наступному. Регіональна організація (залізниця) має підприємницькі підрозділи, що несуть інтегральну відповідальність за свою діяльність (наприклад, за стан колії, енергопостачання й ін.). Діяльність таких підрозділів розподілена по регіонах і орієнтована на ринок, насамперед, у територіальному відношенні. Формування підприємницьких одиниць супроводжується розподілом між ними обсягів і видів діяльності, що відповідають стратегічним інтересам залізниці.

Виходячи з вказаного, необхідно визначити, що оптимізація організаційної структури підприємств залізничного транспорту визначається тим, що вона є формою, у рамках якої реалізуються види діяльності, що забезпечують перевізний процес, здійснюється функціонування залізниці як системи. Саме параметри організаційної структури визначають ефективність або неефективність функціонування конкретного підприємства залізничного транспорту. Тому вдосконалення організаційно-економічних принципів функціонування структурних елементів залізничного транспорту дасть змогу покращити ефективність діяльності залізничного транспорту, його конкурентоспроможність.

Деякі аспекти стратегічного управління фінансовими ресурсами залізничного транспорту в умовах його акціонування

Сначов М. П., Ломтева І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних ринкових умовах процес розвитку залізничної галузі, зміна середовища її діяльності, прискорення науково-технічного прогресу висувають нові вимоги до ефективної організації її системи управління. Система управління залізничним підприємством повинна враховувати ряд взаємовиключних чинників: гнучкість і масштабність асортименту послуг, стабільність перевезень і мінливість попиту на них, якість продукції та мінімізація витрат. І саме здатність вирішувати ці протиріччя сьогодні визначає успіх залізничного підприємства.

Сучасні підходи до ефективної організації виробництва та реалізації якісної продукції або послуг, впровадження систем калькулювання продукції на основі діяльності і загальний погляд на проблеми управління підприємством свідчать про те, що у довгостроковому періоді прибуток приносять не продукти самі по собі, а процеси їх створення. Отже, в сучасних умовах більш актуальною стає не якість продукту, а якість системи, здатної створювати певні продукти.

Взагалі, механізм функціонування підприємства як систему елементів, призначених для перетворення вхідних ресурсних потоків у вихідні, можна розглядати як передавальний пристрій, який дозволяє поєднати всі чинники виробництва і таким чином створити додану вартість і кінцевий продукт (послугу). При цьому на вході підприємство має певну кількість окремих факторів виробництва (основні засоби, матеріальні ресурси, інформаційні ресурси, трудові ресурси, фінансові ресурси тощо), які необхідно певним чином поєднати. Основним елементом поєднання окремих факторів виробництва є фінансовий механізм підприємства.

Об'єктом дослідження фінансового механізму залізничного підприємства є сукупність організаційно-економічних відносин, що виникають не лише всередині підприємства, але і у зовнішньому середовищі залізниці в процесі виробництва та реалізації продукції (послуг).

Фінансові ресурси як сукупність усіх видів грошових коштів і фінансових активів, які знаходяться в розпорядженні залізниці як суб'єкту господарювання, є результатом взаємодії надходжень, витрачання та розподілу грошових коштів, їх накопичення та використання. Формування фінансових ресурсів здійснюється за рахунок багатьох джерел, які на основі права власності діляться на дві великі групи: власні та позикові. Можлива і більш детальна класифікація фінансових ресурсів: власні внутрішні, власні зовнішні тощо. В стратегічному аспекті власні зовнішні та позикові фінансові ресурси можна мобілізувати на ринку цінних паперів від продажу акцій і корпоративних облігацій залізничного публічного акціонерного товариства, дивідендів та процентів по цінних паперах інших акціонерних товариств і т. ін.

Фінансовий механізм залізниці, як механізм її фінансування і складова економічного механізму залізниці, тісно пов'язаний з іншими складовими цього механізму: маркетинговим механізмом, механізмом управління персоналом, логістичним і витратним механізмом. Саме витратний механізм здійснює основний вплив на формування власних фінансових ресурсів залізниці за складовою затрат, оскільки можливості управління складовою доходів в умовах ринкових відносин значно обмежені впливом механізму попиту та пропозиції.

Простішими вимірниками ефективності управління фінансовими ресурсами підприємства є показники прибутковості. Однак, у залежності від характеру цілей діяльності підприємства (оперативних, тактичних, стратегічних цілей), показник прибутку в діяльності підприємства може відходити на другий план. Так, у стратегічному аспекті більш доцільним показником ефективності управління фінансовими ресурсами підприємства можна вважати не прибуток, а нарощування потенціалу підприємства в довгостроковому періоді. Потенціал розуміється як специфічний склад і структура певних змінних системи з такими кількісними та якісними характеристиками, які дозволяють підтримувати задані властивості системи та режим її діяльності, реалізацію закладених цілей і програм, забезпечують її розвиток у просторі і часі. Інакше кажучи, потенціал – це рівень організованості фінансового механізму підприємства, який не можна визначити лише обсягом отриманого прибутку в поточному періоді.

Дієвий механізм управління фінансовими ресурсами підприємства повинен бути гнучкою і адаптивною системою. Сукупність критеріїв, обмежень, принципів функціонування та оцінки має змінюватися відповідно до змін зовнішнього середовища підприємства в сучасних ринкових умовах. Оцінка результатів управління фінансовими ресурсами підприємства має проводитися лише в контексті умов, в яких функціонує підприємство, його цілей і завдань. Так, негативний фінансовий результат підприємства внаслідок збільшення затрат на виробництво за незначний проміжок часу ще не означає хибність обраного механізму управління фінансовими ресурсами.

Питання оперативного та стратегічного управління затратами мають велике значення для функціонування залізничного транспорту в сучасних ринкових умовах. Для підприємств залізничного транспорту стають типовими такі аспекти в частині управління затратами, як високий рівень конкуренції; нечітке визначення та деталізація показників затрат на змінні та постійні; незабезпеченість розподілу відповідальності за результати управління затратами та ін. Зазначені недоліки призводять до погіршення якості управління процесами формування затрат та використання ресурсів, в тому числі і фінансових ресурсів, а отже, до зниження результативності та ефективності діяльності підприємства в довгостроковій перспективі.

З точки зору трактування процесу управління як цілеспрямованої дії на певний об'єкт управління з метою досягнення заздалегідь визначених цілей виділяють наступні основні положення процесу управління витратами: а) планування витрат на основі їх безперервного аналізу; б) моніторинг витрат у процесі здійснення господарської діяльності; в) контроль і зниження затрат на основі безперервного вдосконалення діяльності.

У стратегічному аспекті процес управління залізницею полягає у досягненні певних конкурентних переваг, можливості досягнення яких визначає рівень затрат. Стратегічне управління затратами одним із базових варіантів рішень з отримання конкурентних переваг передбачає стратегію лідерства по затратах, яка вимагає постійної роботи зі зниження затрат і не перешкоджає якості тих послуг, які вимагає споживач. Але впровадження цієї стратегії на залізниці вимагає залучення значних фінансових ресурсів, тому найбільш ймовірною та досконалою стратегією залізниці може бути стратегія зосередження на сегменті, традиційно – стратегія зосередження а сегменті вантажних перевезень.

Особливу актуальність в сучасних умовах господарювання залізничного транспорту набуває процес інтегрованого управління матеріальними потоками у межах логістичного ланцюга. Досвід розвинених країн свідчить про те, що за рахунок вдосконалення процесів планування, організації і контролю за логістичними операціями можливе значне зменшення загальних затрат у стратегічному аспекті, що сприятиме отриманню додаткового прибутку залізницею та формуванню конкурентних переваг в довгостроковій перспективі.

В умовах акціонування залізничного транспорту і створення державного акціонерного товариства доречним стає децентралізація управління затратами і передача відповідальності певним центрам відповідальності у вигляді виробничих та географічних сегментів, а також інших структурних підрозділів залізничних підприємств. При цьому, питання стратегічного управління фінансовими ресурсами залишаються прерогативою залізниці, а основні задачі оперативного управління вирішуються центрами відповідальності.

У стратегічному аспекті процесу реформування економічних відносин на залізниці основна задача полягає в трансформації діючої обліково-аналітичної системи, спрямованої на оперативний облік, аналіз і контроль затрат, в планово-регулюючу систему прийняття управлінських рішень, зорієнтовану також на стратегічний рівень розвитку підприємства. Причому, кожна з взаємодоповнюючих складових стратегічного і оперативного управління затратами повинна передбачати свої цілі, принципи, методи та інструментарій. Орієнтація на досягнення стратегічних цілей передбачає використання базової концепції стратегічного управління, сформульованої Б. Райаном, «підприємство не виживає, якщо використовує свій базовий потенціал і діючи найбільш ефективним способом воно не може отримати прибуток, достатній для покриття витрат на підтримку цього потенціалу». Тому головною метою стратегічного управління фінансовими ресурсами залізничного транспорту в умовах його акціонування є постійний моніторинг підтримки потенціалу залізниці.

Фінансові інвестиції як джерело фінансових ресурсів залізниці

Сначов М. П., Рогожина І. О., Ломтева І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Транспортний комплекс країни є одним із найважливіших елементів економічної системи кожної держави. Залізничний транспорт, як складова транспортної інфраструктури, займає провідне місце в забезпеченні виробничих і невиробничих потреб матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Характерними рисами сучасного стану діяльності залізничного транспорту в Україні є високий рівень зношення рухомого складу і матеріально-технічної бази, критичний рівень фінансового стану галузі, а також відкриті питання щодо акціонування залізниці, залучення інвестицій, технічних інновацій і технологічної модернізації в галузі. Крім зазначених проблем діяльності залізничного транспорту необхідно виділити також невирішені питання щодо задоволення таких потреб економіки, як: невідповідність якості обслуговування вантажовласників та пасажирів європейським вимогам, низька швидкість перевезень, постійне збільшення частки транспортної складової у собівартості продукції тощо. Для вирішення цих питань необхідне залучення великої кількості фінансових ресурсів.

Тож, пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності залізничного транспорту є оновлення рухомого складу, модернізація діючого парку та залізничних колій, реконструкція та будівництво об'єктів залізничної інфраструктури. Потреба залізниці в інвестиціях може визначатися на різному рівні управління залежно від перспектив і цілей розвитку галузі.

На даний час основними джерелами фінансування залізничного транспорту в Україні є власні внутрішні джерела галузі (прибуток, амортизація) та позичкові кошти у вигляді кредитів банків. Однак сьогодні, з об'єктивних причин, Укрзалізниця не має їх в достатній кількості, тому постає необхідність сприяння надходженню та ефективному використанню інших джерел фінансово-економічних ресурсів.

Базовим джерелом фінансування залізничної галузі в процесі акціонування може бути фінансування за рахунок зовнішніх власних джерел – випуску акцій. Проте, відповідно до Державної програми реформування залізничної галузі України 100% акцій буде належати державі, тобто таке джерело не можна визнати ефективним власним зовнішнім джерелом фінансування залізничного транспорту, в першу чергу, у частині капітальних інвестицій.

Проводячи порівняльну характеристику фінансових та капітальних інвестицій (як проектів капітальних вкладень), можна зробити висновки, що перевагами капітальних вкладень є можливість надання позитивної чистої теперішньої вартості, тобто збільшення ринкової вартості підприємства, тоді як їх недоліком є необхідність залучення великої суми грошових коштів на тривалий термін. Щодо фінансових інвестицій, то їх перевагою навпаки є гнучкість в обертанні, а недоліком – вони залежать від коливань ринкової відсоткової ставки, а також не збільшують ринкової вартості підприємства.

Таким чином, фінансові інвестиції можуть зіграти певну роль у збільшенні фінансування капітальних інвестицій державного акціонерного товариства залізничного транспорту. Тож, за даних умов джерелами фінансування залізничної галузі можуть виступати:

- фінансові інвестиції як аналог накопичувального амортизаційного фонду фінансування проектів капітальних вкладень, причому джерелом такого фонду можуть бути як дивіденди та проценти отримані, так і кошти від продажу фінансових інструментів інвестування;
- позиковий капітал у вигляді корпоративних облігацій залізниці, який доцільно залучати при недостатності зовнішніх власних фінансових ресурсів.

Отже, ступінь фізичного та морального зносу основних засобів залізничного транспорту України вимагає дуже великих інвестицій, спрямованих на модернізацію рухомого складу й наявної інфраструктури. Оскільки фінансові інвестиції можуть бути передумовою здійснення капітальних інвестицій в оновлення основних засобів залізничної галузі, то від їх обсягів в певній мірі залежить функціонування і розвиток залізничного транспорту України як основи транспортної системи країни.

Международные транспортные коридоры как основные направления сотрудничества государств в области транспорта

Соляник Е. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Развитие процессов глобализации, международное разделение труда, многосторонняя производственная специализация стран и регионов с одной стороны способствуют стиранию национальных границ, уменьшению влияния национальных правительств и снижению роли барьеров и ограничений в экономической политике. С другой же стороны, параллельно идут процессы усиления региональной интеграции, увеличения роли международного бизнеса и повышения значимости и роли инфраструктуры для экономического роста. Процессы глобализации и локализации ставят комплексные и все более сложные задачи перед глобальной системой транспортировки грузов. Развитие транспортной инфраструктуры играет важную роль для интегрирования стран в глобальные логистические процессы и является одной из приоритетных задач международного сотрудничества.

Основными направлениями сотрудничества государств в области транспорта являются:

- разработка конкретных мер по осуществлению приоритетных проектов, направленных на развитие международной инфраструктуры;
- создание условий, благоприятных для инвестиций, способных привлечь частный сектор к строительству и эксплуатации современной транспортной инфраструктуры;
- развитие и гармонизация законодательства в области транспорта и приграничного режима;
- координация мер по эксплуатации и взаимодействию различных видов транспорта;
- повышение безопасности пассажирских и грузовых перевозок;
- внедрение новых технологий, способствующих перевозке грузов и ускорению их доставки.

Согласно положениям Заявления о будущем развитии Евро-Азиатских транспортных связей, подписанного на Совещании министров, прошедшем под эгидой Европейской Экономической Комиссии ООН в Женеве 19 февраля 2008 года, развитие эффективных, более безопасных и более надежных Евро-азиатских транспортных маршрутов может обеспечить дополнительные транспортные альтернативные возможности для существующих и будущих торговых потоков между Европой и Азией и облегчает участие национальных экономик в мировой экономике. Международные перевозки являются одним из средств развития мировой торговли. Поэтому с целью содействия расширению торгово-экономических связей между регионами Черного и Балтийского морей, для повышения экономической эффективности перевозок и обеспечения транспортной безопасности, а также развития системы комбинированных (контрейлерных) перевозок грузов на основе создания единых логистических транспортных цепей для организации перевозочного процесса, существует необходимость развития международного транспортного коридора Балтийское море – Черное море. Это сопровождается комплексом мероприятий, которые должны включать:

- гармонизацию транспортной политики, включая создание единой системы и унифицированных условий для осуществления перевозок в направлении международного транспортного коридора Балтийское море - Черное море между государствами;
- разработку программы комплексного функционирования международного транспортного коридора Балтийское море - Черное море на определенные периоды, включая железнодорожную, автомобильную и водную транспортные инфраструктуры;
- координацию деятельности участников перевозочного процесса в сообщении Балтийское море – Черное море и обратно на международном уровне;
- обеспечение свободы транзита в направлении международного транспортного коридора Балтийское море - Черное море в соответствии с национальным законодательством государств Договаривающихся Сторон;

- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- увеличение объемов перевозок за счет совершенствования условий по организации перевозочного процесса, сервиса и качества транспортного обслуживания.

Регулирование процессов развития международного транспортного коридора Балтийское море - Черное море должно возлагаться на Координационный Совет, функции которого включают:

- координацию и разработку предложений по гармонизации транспортной политики по организационно-административным и производственно-техническим вопросам,
- подготовку рекомендаций по согласованному развитию транспортной инфраструктуры, совершенствованию системы управления перевозочным процессом, использованию подвижного состава и технологий при перевозках в направлении международного транспортного коридора Балтийское море – Черное море;
- совершенствование информационного обеспечения как при сопровождении непосредственно самого перевозочного процесса, так и получении информации об изменении правовых норм в сфере транспорта и реализации приоритетных транспортных и инфраструктурных проектов государств участников;
- разработку предложений по совершенствованию тарифной политики и процедур пересечения государственной границы;
- участие в разработке мер по гармонизации законов и иных нормативных актов, стандартов и норм, определяющих порядок развития перевозок грузов в направлении международного транспортного коридора Балтийское море – Черное море и обратно;
- создание единых условий и принципов для совместной деятельности перевозчиков, экспедиторов и операторов;
- подготовку предложений по устранению барьеров, препятствующих увеличению грузопотока в направлении международного транспортного коридора Балтийское море – Черное море;
- максимальное использование возможностей государств участников для увеличения объемов международных грузовых перевозок с использованием железнодорожной и портовой инфраструктурой Балтийского и Черноморского регионов;
- содействие в развитии сотрудничества с другими международными транспортными организациями с целью развития международного транспортного коридора Балтийское море – Черное море и др.

Таким образом, экономические изменения и сопровождающие их процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределению грузовых и пассажирских потоков. Расширение международного сотрудничества, углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли требует благоприятных условий для беспрепятственного пропуска транзитных грузо- и пассажиропотоков, связанных с обеспечением межгосударственных экономических связей. Рост транзитных перевозок повышает эффективность использования резервов провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Заключение межправительственных соглашений, присоединение к действующим международным конвенциям и договорам, выработка единой межгосударственной стратегии позволяют избежать напряженности в международных отношениях, связанной с конкуренцией суверенных государств, по территориям которых проходят альтернативные маршруты. Правильное решение этих проблем позволит избежать трений и стать одним из долговременных стабилизирующих факторов во взаимоотношениях. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут по коридору Балтийское море – Черное море является стабилизирующим долговременным фактором.

Вплив транспортної складової на формування прибутку підприємства

Сохоневич О. І., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах економічної реформи підвищується роль обліку й контролю за раціональним використанням усіх ресурсів. Завдяки зменшенню непродуктивних витрат і ефективному використанню ресурсів (як власних, так і позикових) будь-яке підприємство може значно покращити свою діяльність і досягти успіху в сучасних конкурентних умовах.

Доставка продукції є частиною єдиного технологічного процесу "транспорт - виробництво - транспорт". Цей процес починається з підвозу сировини і закінчується доставкою готової продукції споживачу.

Транспортні витрати включаються в загальні витрати виробництва як внутрішньозаводські й окремо в ціні на продукцію не фіксуються. Таким чином, продукція транспорту на транспортний ринок надходить не самостійно, оскільки вартість її прирівнюється до вартості промислової продукції в числі інших витрат виробництва.

Варто проводити чітке розмежування між "транспортною складовою", включеною до ціни товару з доставкою, і транспортними витратами (залізнично-дорожній тариф – послуги залізничної дороги).

Транспортний фактор впливає на ціну товару, виявляючись у виді транспортної складової, залежної від ціни на транспортну послугу перевезення. Транспортна складова - це договірна питома величина витрат, обумовлена продавцем і покупцем при укладанні договору купівлі-продажу товару і включається до ціни товару, призначена для покриття витрат продавця товару при організації доставки вантажу покупцю, відповідно до базисних умов контракту купівлі-продажу. Транспортна складова в ціні товару залежить від кон'юнктури товарних і транспортних ринків, ринків посередницьких послуг і виступає як договірна (між продавцем і покупцем) частина ціни товару, призначена для покриття транспортних витрат при виконанні угоди, що залежить від умов постачання товару, від найближчих для покупця базисних ринків для аналогічної продукції.

Вплив транспортної складової в ціні товарів позначається в зміні вартості товару після його доставки. При цьому покупець у залежності від базисних умов контракту може оплачувати витрати за перевезення як у виді «транспортної складової», якщо товар куплений на умовах його доставки продавцем, так і перевізнику, якщо доставку повинний здійснити сам покупець. З однієї сторони покупець не цікавить величина транспортних витрат, оплачуваних продавцем перевізнику, але йому небайдужий рівень «транспортної складової». В іншому випадку покупець змушений враховувати витрати за перевезення. Крім ціни матеріалів, також ураховуються транспортно-заготівельні витрати (плата за транспортування, вантажно-розвантажувальні роботи, комісійні виплати заготівельним організаціям тощо).

При продажу товару за ціною, що включає витрати з доставки, продавець несе ризик утрат, зв'язаних з ростом провізної плати. У зв'язку з наявністю такого ризику в контрактах може бути передбачено, що при підвищенні фрахтових ставок понад очікуваний розмір ціна повинна бути змінена, а у випадку незгоди покупця компенсувати різницю у фрахті продавець у праві розірвати договір.

Величина транспортних витрат впливає на рішення про закупівлю товару на тому чи іншому ринку. Вплив транспортного фактора складається не тільки в тім, що ціни можуть складатися по-різному в залежності від географічного положення покупця, або продавця і конкурентів, але й у тім, що доставка товару з деяких ринків у райони споживання може бути здійснена по декількох варіантах перевезення, тобто різними маршрутами і різними видами транспорту.

Розробка технології забезпечення захисту банківської таємниці

Тараненко Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Безпека банку – стан стійкої життєдіяльності, за якого забезпечується реалізація основних інтересів і пріоритетних цілей банку, захист від зовнішніх і внутрішніх дестабілізуючих факторів незалежно від умов функціонування. Основна мета безпеки банку – виключити можливість нанесення йому збитків або упущення вигоди та забезпечити ефективну його діяльність і якісну реалізацію всіх операцій та угод.

Надійність та ефективність безпеки визначаються через реалізацію відповідних вимог. Забезпечення безпеки не може бути одноразовим актом. Це – безперервний процес, який включає обґрунтування та реалізацію найбільш раціональних форм, методів, способів і шляхів створення, удосконалення і розвитку системи безпеки, безперервне управління нею, контроль за функціонуванням. Заходи безпеки не повинні бути епізодичними або відставати від фактичних подій. Плановість передбачає запобіжний характер безпеки. Конкретність безпеки. Захисту підлягають конкретні об'єкти, загроза яким може завдати шкоди банку. Постійне прагнення до виявлення загроз банку, своєчасної та ефективної їх нейтралізації. Універсальність безпеки. Заходи безпеки повинні перекривати всі можливі напрямки виникнення загроз незалежно від місця їх дії

Для забезпечення безпеки необхідно застосовувати всі форми і методи захисту та протидії загрозам у повному обсязі. Загрози безпеці банків за походженням поділяються на внутрішні та зовнішні. У свою чергу, як перші, так і другі за направленістю і характером впливу на банки можуть бути економічними, фізичними та інтелектуальними.

Зовнішні загрози для безпеки банків, як свідчить практика, можуть утворюватись: спецслужбами іноземних держав, пов'язаними з ними особами та організаціями, метою діяльності яких є добування економічної інформації; вітчизняними й іноземними кримінальними елементами і структурами; конкурентами; засобами масової інформації; окремими представниками державних установ; приватними детективними фірмами; колишніми працівниками банків; консультантами та радниками, які не є працівниками банківських установ; клієнтами та партнерами; контролюючими органами та аудиторськими організаціями; стихійними лихами.

У свою чергу, внутрішні загрози в основному утворюються працівниками банків; недосконалими технологіями банківського виробництва та неповним його врегулюванням нормативними актами банків; через недосконалу систему безпеки банків та захисту їх інформації.

Внутрішні загрози, як правило, обумовлюються наявністю передумов для негативних, протиправних дій персоналу банку, безконтрольним використанням засобів виробництва, порушенням режимів діяльності банку. Ураховуючи, що значна частина внутрішніх загроз реалізуються з участю або за сприяння персоналу банків, можна вважати, що основним джерелом таких загроз є банківські працівники. Виходячи з цього внутрішні загрози банкам можуть утворюватись внаслідок: непрофесійних дій працівників банків; низького стану виховної та профілактичної роботи в банках; недосконалої системи заробітної плати та стимулювання праці персоналу банків; порушень правил кадрової роботи, невідповідності кадрової політики умовам роботи банків; психологічних та комунікаційних особливостей працівників банків; відсутності нормативної бази банків, яка б установлювала режими їх діяльності та правила поведінки персоналу; низького стану трудової і виробничої дисципліни, слабкої вимогливості керівного складу банків.

Внутрішні загрози безпеки є постійними і не залежать від ролі, місця, значення банку або наявності зовнішніх загроз. Економічні загрози можуть реалізовуватись у формі корупції, шахрайства, недобросовісної конкуренції, використання банками неефективних технологій банківського виробництва. Реалізація таких загроз веде до заподіяння збитків банкам або упущення ними вигоди. Основними причинами виникнення економічних загроз можуть

бути: недостатня адаптація банківської системи до постійно змінюваних умов ринку; загальна неплатоспроможність суб'єктів господарювання; зростаюча злочинність; споживацький менталітет значної кількості громадян; низький рівень трудової дисципліни та відповідальності працівників банківських установ; недостатнє правове врегулювання банківської діяльності; низький професійний рівень частини керівного складу і працівників банку.

Фізичні загрози реалізуються у формі крадіжок, пограбувань майна та коштів банків, поломок, виведення із ладу обладнання банків, неефективної його експлуатації. Унаслідок реалізації таких загроз завдаються збитки банкам, пов'язані з втратою своєї власності та необхідністю нести додаткові витрати на відновлення засобів виробництва та інших матеріальних засобів. Основними причинами фізичних загроз є неефективна кадрова політика банку, низька професійна підготовка банківських фахівців, недостатній рівень охорони установ банків, низький контроль стану роботи працівників банків.

Інтелектуальні загрози проявляються як розголошення або неправомірне використання банківської інформації, дискредитація банку на ринку банківських послуг, різного роду соціальні конфлікти навколо банківських установ або в них самих. Наслідками реалізації таких загроз можуть бути збитки банків, погіршення їхнього іміджу, соціальна чи психологічна напруженість навколо установ банків або в їхніх колективах. Причинами таких загроз, як правило, виступають загострення конкуренції на регіональних ринках банківських послуг, неефективна кадрова політика банків, порушення принципу гласності результатів банківської діяльності, відсутність або низька ефективність заходів інформаційного режиму в банках.

Основні нормативно-правові акти, що регулюють захист банківської інформації.

На сьогодні основоположним документом, який визначає правовий режим банківської таємниці в Україні, є Закон України "Про банки і банківську діяльність". З прийняттям зазначеного Закону банківська таємниця отримала легальне визначення, було окреслено обсяг поняття банківської таємниці, встановлено механізм збереження і порядок її розкриття. В цілому, правові норми, що прямо чи опосередковано регулюють суспільні відносини з приводу банківської таємниці, утворюють інститут банківської таємниці, який входить до інституту права конфіденційності комерційної діяльності в галузі інформаційного права України.

Основними елементами системи безпеки діяльності банку є: заходи безпеки, технології безпеки, сили безпеки і засоби безпеки. У свою чергу, заходи безпеки включають заходи загального характеру та спеціальні. До заходів загального характеру слід віднести: здійснення організаційно-правового впливу на діяльність персоналу і клієнтів банку з питань безпеки; - підбір, перевірка і контроль роботи персоналу, розроблення ефективної кадрової політики і програм стимулювання праці; охорона банку; організація спеціального діловодства; захист інформаційних ресурсів банку; удосконалення технологій банківського виробництва, введення в них елементів захисту; формування позитивного іміджу банку; планування і забезпечення діяльності банку в кризових ситуаціях; забезпечення безпеки споруд і будівель установ банків, їх комунікаційних систем; створення систем сповіщення персоналу банку; розроблення заходів відповідальності за порушення встановлених правил безпеки банківської діяльності; організація і ведення комерційної розвідки, формування інформаційних ресурсів банку; інформаційно-аналітичні дослідження клієнтів, партнерів і конкурентів банку; взаємодія з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки діяльності банку; вжиття заходів щодо протидії, виявлення, локалізації дій та актів недобросовісної конкуренції і промислового шпигунства; проведення службових розслідувань у банку; проведення заходів щодо дезінформації конкурентів.

Аналіз використання виробничих запасів в Колійній машинній станції ДП «Придніпровська залізниця»

Твердохліб О. О., Шило Л. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне використання матеріальних ресурсів, чіткий облік - це необхідний елемент управління підприємством, що забезпечує стабільність, ритмічність виробництва. Управляти виробничим процесом - це передбачати: хід виконання виробничої програми, відхилення від плану і завданих параметрів, відхилення у використанні виробничих ресурсів, напрямки перспективного розвитку підприємства після прийняття відповідних управлінських рішень.

Методологічні засади формування в бухгалтерському обліку інформації про запаси підприємства та її розкриття у фінансовій звітності визначаються Національним Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 9 «Запаси», що застосовуються підприємствами усіх форм власності, крім бюджетних установ. НП(С)БО 9 також визначає порядок розкриття інформації про запаси в Примітках до фінансової звітності (ф. 5).

Законодавчими та нормативними актами вже визначені основні характеристики номенклатури виробничих запасів: їхні назва, тип, сорт, розмір, одиниці виміру тощо.

Залізничний транспорт України – це складне багатогалузеве господарство. Безперервна робота залізничного транспорту, злагодженість роботи всіх ланок забезпечується завдяки організаційній структурі його управління.

Колійне господарство – одна із складових частин залізничного транспорту України. Головним завданням якого є поточне утримання і виконання ремонтно-колійних робіт (модернізація колії, капітальний, середній, комплексно-оздоровчий ремонт). Основним підрозділом колійного господарства є дистанція колії, але модернізацію, капітальний та інші види ремонту колії і споруд виконують колійні машинні станції.

Основними завданнями станції є виконання робіт з капітального ремонту колії, комплексного оздоровлення колії та інших видів робіт в колійному господарстві.

При проведенні аналізу надходження виробничих запасів за 2013 рік по Колійній машинній станції встановлено структуру надходжень, яку відображено на рис.1.

Надходження ТМЦ (нових) до КМС-136 за 2013 рік

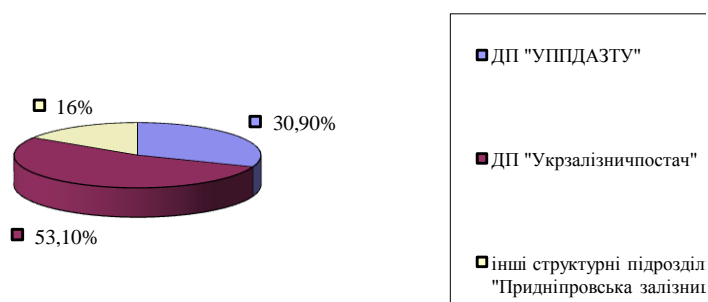


Рис. 1. Структура надходжень ТМЦ

Для розрахунку структури і оцінки виробничих запасів і змін, що відбувалися в їх складі проводиться вертикальний аналіз, за даними якого основну долю в структурі виробничих запасів (75%) складають нові матеріали верхньої будови колії, їх питома вага порівняно з 2012 роком збільшилась на 5%, старопридатні матеріали верхньої будови колії складають 22% - їх питома вага збільшилась на 2,5% порівняно з минулим роком.

Виконання приведених кілометрів за 2012 рік становило 92,1 а за відповідний період 2013 рік виконано 81,1 пр. км, що становить 88,1 %. А у порівнянні з планом приведені кілометри виконано на 147,2 % (план становить 55,1 пр. км), що вказує на більш ефективне використання матеріальних ресурсів підприємства при виконанні колійних робіт. Витрати матеріалів при виконанні колійних робіт за 2013 рік склали – 15003 тис. грн. що більше планового показника на 7933 тис. грн., а витрати палива збільшились від планового

показника на 436 тис. грн., що обумовлюється перевиконанням планових колійних робіт по ремонтах колії. В Колійній машинній станції №136 за 2013 рік було проведено наступні види ремонтів колії (табл.1).

Таблиця 1

Виконання плану ремонтів у 2013 році

Види ремонтів	Найменування робіт		
	план	звіт	% виконання
Модернізація колії, км	8,4	8,55	102
Капітальний ремонт колії на нових матеріалах, км.	2,7	2,2	81
Капітальний ремонт колії з старопридатних матеріалів, км.	5,47	10,77	196
Заміна безстикової колії, км.	5,47	10,32	188
Середній ремонт стрілочних переводів, комплект	8	24	300

Порівняльний аналіз використання матеріалів верхньої будови колії при виконанні колійних робіт за 2012-2013 рр. (табл. 2).

Таблиця 2

Аналіз використання матеріалів верхньої будови колії за 2012-2013 рр., тис. грн.

Найменування матеріалів	2013 рік	2012 рік	Відхилення, %
Шпали	584,5	361,4	162
Стрілочний перевід	240089	213113	113
Рейки Р-65	615	307	200
Клема	7773	5715	136
Болт закладний	15483	14291	108
Болт клемний	16273	15521	105
Підкладка КБ	6380	6132	104

Робота Колійної машинної станції № 136 за звітний період проводилась стабільно, у порівнянні з минулим роком покращилась.

Виконання приведених кілометрів за 2012 рік становило 92,1 а за відповідний період 2013 рік виконано 81,1 пр. км, що становить 88,1 %. У порівнянні з планом приведені кілометри виконано на 147,2 % (план становить 55,1 пр. км).

Підприємство повинно завжди володіти достатньою кількістю виробничих запасів, яка б дозволяла виконувати договірні зобов'язання і замовлення точно в строк. Звичайно, це завдання вирішується на основі управління запасами.

Для ефективного управління запасами слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу; постійно мати достатньо точну оцінку обсягу робіт, плану замовлення від дистанцій колій на певний вид ремонту, а також інформацію про терміни виробництва і постачання, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання сировини і матеріалів у процесі виробництва та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємства.

Матеріали верхньої будови колії є основним елементом для організації роботи підприємства та виконання ремонтних колійних робіт. Тому підвищення ефективності їх використання є головною задачею управлінського апарату і всього контингенту робітників Колійної машинної станції №136 ДП «Придніпровська залізниця».

Прогнозний інструментарій як один із перспективних напрямів розвитку електрифікації залізниць

Творонович В. І., ДЕДУТ, м. Київ

Однією з важливих складових транспортної галузі України є залізнична галузь, розгалужена мережа якої створює потужний транзитний потенціал. У 2006 р. Кабінетом Міністрів України була затверджена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту в якій наголошувалось на підвищенні її ефективності та конкурентоспроможності. Постає питання оцінки поточного стану транспортного ринку та оцінка цінової політики, зокрема в прогнозованому періоді.

Питання оцінки стану та цінової політики потребують реформування залізничного транспорту з метою підвищення якості обслуговування за економічно обґрунтованими цінами. Одним з напрямків розв'язання цієї проблеми є електрифікація залізниць, яка має на меті забезпечення максимальної економії дизельного палива та інших паливно-мастильних матеріалів, зміни собівартості перевезень, поліпшення екологічного стану за рахунок зменшення шкідливих викидів в атмосферу.

Однією з головних цілей досліджень у галузі електрифікації залізниць з метою підвищення ефективності їх діяльності є зниження рівня невизначеності та аналіз умов господарювання. Для зменшення ризиків у прийнятті рішень на перспективу необхідно залучати апарат прогнозування за допомогою якого можна виявити тенденції динаміки розвитку даного об'єкту.

Застосування моделей прогнозування суттєво підвищить рівень планування та його обґрунтування, знаходження і здійснення раціональних рішень. Зазвичай доцільно користуватися як математичними моделями, так і евристичними. Якщо мова йде про оцінки кількісних показників, таких як довжина електричних колій, кількість використаної енергії, вартість виконаних робіт, необхідні обсяги сировини, кількість робочої сили тощо, то доцільно користуватися математичними моделями, які базуються на статистичних даних і які, завдяки сучасним інформаційним технологіям, можуть функціонувати в реальному режимі часу. Найчастіше використовують методи екстраполяції, коли потрібно визначити розвиток неперервних величин, якими є характеристики показників залізничного транспорту.

На думку міжнародних експертів, оптимальним для країн з розвинутою залізничною інфраструктурою є електрифікація 50-60% загальної довжини залізничних мереж країни з виконанням ними 90% загального обсягу перевезень.

До 2016 р. залізничні енергетики мають електрифікувати понад 1,5 тис. км колій, що вдвічі більше, ніж було зроблено ними за минуле десятиріччя. Орієнтовна вартість робіт — понад 17 млрд грн. Але тут треба врахувати економію коштів у перспективі: лише витрати дизельного пального зменшаться майже на 200 тис. т на рік. Разом з основними роботами проходитиме модернізація прилеглої інфраструктури, зокрема пристроїв централізації, сигналізації та зв'язку.

Це потребує певних коштів, а отже залучення інвестицій. Електрифікація дозволить знизити споживання дизпалива на тягу поїздів на 198,9 тис. тонн на рік, при цьому викиди газів у атмосферу від згорання дизпалива зменшаться на 646,6 тис. тонн на рік, що дозволить значно поліпшити екологічну безпеку регіонів, які прилягають до залізничних ліній.

Таким чином, рішення проблем прискорить електрифікацію залізниць України, що в подальшому призведе до підвищення швидкостей руху потягів й зростання конкуренції залізниць із іншими видами транспорту, відбудеться інтеграція залізничного транспорту в міжнародну транспортну систему, і як наслідок цього дозволить зростаючі обсяги перевезень.

Проблеми формування збалансованої системи показників для оцінки ефективності роботи залізничного транспорту України

Христофор О. В., Державний науково-дослідний центр
залізничного транспорту України, м. Київ

Сучасні експертні методи і технології є по суті базовими елементами підготовки рішень для керівництва підприємства, які пов'язані з вибором стратегічного курсу інноваційного розвитку підприємства у мінливому середовищі, коли в процесі глобалізації відносин різних господарюючих суб'єктів мінливість цього середовища і невизначеність, непередбачуваність його змін швидко зростають.

Однак існуючий рівень якості технологій підготовки стратегічних рішень для керівництва підприємств, а також якість процедури їх прийняття і практичної реалізації не дозволяють вирішувати з необхідною точністю наступні постійно виникаючі в господарській діяльності завдання.

По суті, механізми оцінки ефективності господарських процесів гармонізуються з показниками економічного і внутрішнього потенціалу підприємства, враховують тиск оточуючого середовища і надають керівникові інструменти та механізми ефективного управління підприємством, спрямованого на його розвиток.

Система статистичних показників, що використовуються в теперішній час для характеристики діяльності залізничного транспорту, наведена в табл. 1. Порівнявши між собою дані інформаційні масиви, можна зрозуміти їх незначний взаємозв'язок відносно впливу на результати діяльності кожного з досліджуваних блоків. Однак проблема лежить набагато глибше. Необхідне введення базових динамічних показників та індикаторів, зовсім інших методик, інструментарію оцінювання, більш ефективних технологій і моделей, які б враховували не тільки внутрішні можливості підприємства, а і вплив зовнішніх факторів. Крім того, найбільш важливим є виявлення і встановлення причинно-наслідкових зв'язків між усіма показниками, які оцінюються. Це дозволить об'єднати їх в єдину систему та управляти ними.

Таблиця 1

Система показників, які характеризують експлуатаційну роботу залізничного транспорту

Найменування		
Група показників	Підгрупа показників	Показники
1	2	3
Кількісні показники експлуатаційної роботи залізничного транспорту	Кількісні показники вантажних перевезень	Відправлено
		Перевезено
		Навантажено
		Вивантажено
		Приймання і здавання вантажних вагонів та поїздів
		Переміщення вагонного парку
		Середній склад поїзда (із навантажених і порожніх вагонів)
		Балансова наявність робочого парку вагонів
		Вантажооборот
		Середня дальність перевезення вантажів
		Вантажонапруженість
		Приведені тонно-кілометри
		Кількісні показники вантажного руху
	Пробіг вантажних вагонів (загальний, в т.ч. навантажених і порожніх)	
	Коефіцієнт порожнього пробігу вагонів	
	Пробіг локомотивів (в т.ч. допоміжний лінійний)	
	Пробіг поїздів	
	Залежність між пробігом локомотивів і пробігом поїздів	

Продовження таблиці 1

1	2	3
Якісні показники використання рухомого складу	Показники використання вагонів вантажного парку	Оборот вантажного вагону
		Оборот місцевого вагону
		Оборот транзитного вагону
		Оборот порожнього вагону
		Залежність обороту вагону від обороту місцевих, транзитних і порожніх вагонів
		Повний рейс вагона (вантажного, місцевого, транзитного, порожнього)
		Порожній рейс (вагона вантажного, місцевого)
		Коефіцієнт здвоєних операцій
		Коефіцієнт місцевої роботи (в т.ч. для місцевих і порожніх вагонів)
		Вагонне плече
		Кількість технічних станцій, які проходить вагон за час свого обороту
		Дільнична швидкість руху поїздів
		Технічна швидкість руху поїздів
		Коефіцієнт дільничної швидкості
		Маршрутна швидкість руху поїздів
		Середній простій вагона під однією вантажною операцією
		Середній простій місцевого вагона
		Середній простій транзитного вагона
		Середньодобовий пробіг вантажного вагона
		Статичне навантаження вагона
	Динамічне навантаження навантаженого вагону	
	Динамічне навантаження вагону робочого парку	
	Середня вантажопідйомність вагона	
	Продуктивність вантажного вагона	
	Показники використання локомотивного парку	Технічна, дільнична і ходова швидкість локомотива
		Повний оборот локомотива
		Середньодобовий пробіг локомотива
		Добовий бюджет часу роботи локомотива
Час знаходження локомотива у русі протягом доби		
Середня маса поїзда (брутто, нетто)		
Середній состав поїзда		
Середньодобова продуктивність локомотивів		
Коефіцієнт потреби локомотивів на одну пару поїздів		
Норма віддачі локомотивів		
Економічна оцінка експлуатаційних показників	Об'ємні показники роботи залізниць	Зміна доходу від обсягів вантажообороту
		Зміна прибутку від перевезення вантажу
	Якісні показники використання рухомого складу	Економія від прискорення обороту вагона
		Економія від скорочення простою вагонів на одній технічній станції
		Економія від скорочення простою вагонів під однією вантажною операцією
		Економія від скорочення повного рейсу вагона
		Економія від скорочення відсотка порожнього пробігу вагонів відносно навантаженого пробігу
		Економія від підвищення дільничної швидкості
		Економія від збільшення середньодобового пробігу локомотивів
	Показники поїзної роботи	Економічний ефект від підвищення маси вантажного поїзда
		Витрати на збільшення вагових норм поїздів
		Ефективність від підвищення швидкості руху поїздів за рахунок скорочення простою на проміжних станціях

Формуючи систему показників внутрішнього (в тому числі економічного) потенціалу підприємства, слід пам'ятати, що основним індикатором економічної ефективності діяльності будь-якого підприємства є рентабельність як показник результативності його функціонування. Однак без врахування інших, нефінансових показників, неможливо дати комплексну оцінку потенціалу підприємства, правильності використання наявних ресурсів, а головне – ступеня досягнення його стратегічних цілей. Цих недоліків позбавлена, зокрема збалансована система показників, яку сьогодні застосовують лише у невеликій кількості іноземних компаній і яка там себе абсолютно виправдала. Однак в Україні і, зокрема, на вітчизняному залізничному транспорті така система поки що не сформована, і ця проблема потребує науково-теоретичної проробки.

Сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці

Чаркіна Т. Ю., Грибовська А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кожне підприємство, яке виходить на ринок з власною продукцією або послугами, намагається здобути перевагу над іншими підприємствами. Можливості підприємства в досягненні цієї переваги визначаються таким поняттям, як конкурентоспроможність.

Сучасний ринок України характеризується у більшості випадків переважанням пропозиції над попитом. Як правило, певний товар пропонують одночасно багато постачальників на умовах та зі споживчими якостями, які мало чим відрізняються один від одного. У цій ситуації споживач надає перевагу товару, який на одиницю своєї вартості (ціни) задовольняє більше потреб і виготовлений на більш високому рівні, ніж товари конкурентів.

І хоча ця мета спрямовує розвиток ринку з моменту його виникнення, перші найбільш цілісні теоретичні положення про рушійні сили конкурентної боротьби з'явилися лише в середині XVIII століття. Класична політична економія розглядає конкуренцію як звичайне явище, яке пронизує всі галузі економіки і обмежується тільки суб'єктивними причинами.

Так, А. Сміт вперше визначив, що конкуренція, зрівнюючи норму прибутку, приводить до оптимального розподілу праці й капіталу. Вона повинна зрівноважувати приватні інтереси й економічну ефективність. А. Сміт вважав конкуренцію «невидимою рукою» ринку, яка автоматично його зрівноважує і таким чином регулює відповідність приватних і суспільних інтересів.

Теорія конкуренції була узагальнена Адамом Смітом у роботі «Дослідження про природу й причину багатства народів» у 1796 р. Новизна теорії конкуренції А. Сміта полягає в тому, що він вперше:

1) Сформулював поняття конкуренції як суперництва, що підвищує ціни (за умови скорочення пропозицій) або знижує їх (за умови перевищення пропозицій).

2) Сформулював головний принцип конкуренції – принцип «невидимої руки», відповідно до якого, якщо смикати за мотузки маріонеток – підприємців, то «рука» змушує їх діяти згідно з якимось ідеальним планом розвитку економіки, безжалісно витісняє фірми, що зайняті виробництвом непотрібної для ринку продукції.

3) Теоретично розробив дуже тонкий і гнучкий механізм конкуренції, який об'єктивно зрівнює галузеву норму прибутку та призводить до оптимального розподілу ресурсів між галузями.

4) Визначив основні умови ефективної конкуренції: наявність значної кількості продавців і покупців, вичерпну інформацію, мобільність ресурсів, які використовуються у виробничому процесі, неможливість конкретного продавця суттєво впливати на зміну ринкової ціни товару (за умови збереження його якості та якості сервісу).

5) Розробив модель посилення та розвитку конкуренції, довів, що в умовах ринкових відносин можливе максимальне задоволення потреб споживачів та найкраще використання ресурсів у масштабі галузі.

Значний внесок у розвиток теорії конкуренції Адама Сміта зробили:

Д.Рікардо, Д.С.Міаль, Дж.Робінзон, Дж.Кейнс, Й.Шумпетер, П.Хейне, Ф.А.Хайек, Ф.Найт, К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю, М.Портер, Г.Л. Азов, Ю.І.Коробов, Л.Г.Роменський, А.Д.Юданов, Л.Родіонова та Р.А.Фатхутдінов.

Для того щоб докладніше дослідити поняття конкуренції, нижче наведено кілька формулювань, запропонованих окремими вченими:

– Конкуренція – це прагнення якомога краще задовольнити критерії доступу до рідкісних благ, – вважає сучасний американський економіст П. Хейне.

– На думку К. Р. Макконнелл та С. Л. Брю, конкуренція – це існування на ринку значної кількості незалежних покупців та продавців, можливість для продавців та покупців вільно виходити на ринок та залишати його.

- Й. Шумпетер визначив конкуренцію як суперництво старого з новим, з інноваціями.
- Нобелівський лауреат з економіки 1974 року австралійський вчений Фрідріх А. фон Хайек констатує, що конкуренція – це процес, за допомогою якого люди отримують та передають знання. Він вважає, що на ринку тільки завдяки конкуренції приховане є видимим. Конкуренція не може функціонувати серед людей, які позбавлені підприємницького духу.
- М. Портер у своїй книзі «Міжнародна конкуренція» вказує на те, що конкуренція – це динамічний процес, що невинно розвивається та змінює ландшафт, на якому з'являються нові товари, нові напрямки маркетингу, нові виробничі процеси та нові ринкові сегменти.
- Г. Л. Азов під конкуренцією розуміє суперництво на будь-якому рівні між окремими юридичними або фізичними особами (конкурентами), що зацікавлені в досягненні однієї й тієї ж мети.
- А. Ю. Юданов стверджує, що ринкова конкуренція – це боротьба фірм за обмежений обсяг платоспроможного попиту споживачів, яка відбувається на доступних сегментах ринку.
- Р. А. Фатхутдінов у навчальному посібнику «Управління конкурентоспроможністю організацій» пропонує таке тлумачення терміна «конкуренція»: «процес управління суб'єктом своїми конкурентними перевагами на конкретному ринку (території) для отримання перемоги або досягнення інших цілей в боротьбі з конкурентами за задоволення об'єктивних та суб'єктивних потреб в рамках законодавства або в природних умовах».

На основі сказаного вище можна констатувати, що «конкурентоспроможність товару – це сукупність якісних і вартісних характеристик товару, яка забезпечує задоволення конкретної потреби споживача».

Є ще багато термінологічних визначень конкурентоспроможності товару або послуги, але всі вони ідентичні. Наприклад, в економічній енциклопедії сказано: «Конкурентоспроможність товару – відповідність товару вимогам ринку, можливість збуту його на конкретному ринку. Конкурентоспроможність – поняття відносне, міцно пов'язане з ринком і часом продажу (для товарів сезонного попиту)».

Водночас у кожного покупця є власний критерій оцінки задоволення своїх потреб. Тому конкуренція набуває ще індивідуального відтінку. Витрати покупця складаються з витрат на закупівлю (ціна товару) і витрат, пов'язаних зі споживанням. Разом вони становлять ціну споживання, яка здебільшого значно перевищує ціну продажу.

Після 1991 року в Україні почали формуватися ринкові відносини й на кожному ринку товарів та послуг утворюватися різні види конкуренції, залежно від ступеня реформування галузі. Оскільки ринкові відносини в Україні ще не набули необхідної досконалості, то такий ринок має назву сучасний, а його стан ще далеко не відповідає розвинутому ринку, якого прагне досягти будь-яка країна світу.

Під час збуту традиційних товарів успіх у конкурентній боротьбі може бути у вигляді:

- розширеного збуту продукції фірми за рахунок скорочення продажів інших фірм;
- скороченого потенціалу компаній-конкурентів у збуті в разі реалізації фірмою на ринку принципово нових виробів.

В обох випадках фактор успіху фірми в конкуренції визначається рівнем її конкурентоспроможності. Конкурентоспроможність проявляється у досягненні фірмою конкурентних переваг у суперництві, що визначаються такими основними принципами:

1. Конкурентна перевага на основі поліпшень, нововведень та змін. Це відбувається тоді, коли фірма отримує перевагу перед суперником за рахунок нової основи для конкуренції або знаходить нові, більш ефективні засоби для ведення конкурентної боротьби.

2. Конкурентна перевага на основі всієї системи створення цінностей. Система створення цінностей – це вибір видів діяльності, що залучаються до процесу створення виробу та його використання, який охоплює ланцюжки цінностей фірми, постачальників, посередників, покупців.

3. Конкурентна перевага на основі безперервного поліпшення діяльності. Майже всі конкурентні переваги через деякий час можна скопіювати. Якщо фірма не буде удосконалювати свою продукцію, то її переваги й частка ринку будуть втрачені.

Для України, де останніми роками на фоні критичного зношення об'єктів інфраструктури та особливо рухомого складу відбувалося швидке зростання витрат залізничного транспорту, питання пошуку шляхів підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення їх конкурентоспроможності були й залишаються надзвичайно актуальними. Як відомо, світ не винайшов більш дієвого способу підвищення ефективності, ніж розвиток конкуренції, тому перебудова системи управління залізничним транспортом на ринкових засадах є незворотною перспективою і для українських залізниць.

На основі сказаного вище можна зробити висновок, що старі принципи управління залізничним транспортом вступають у конфлікт з ринковими принципами розвитку української економіки і потребують кардинальних змін. Головним завданням сучасного етапу соціально-економічних перетворень в Україні є впровадження реформ, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності, ефективності та сталості української економіки. У цьому ракурсі роль транспорту у вирішенні окреслених завдань є надзвичайно важливою.

Аналіз існуючої діяльності залізничного транспорту України показав, що він працює досить стабільно і в цілому задовольняє зростаючі потреби суб'єктів підприємницької діяльності у вантажних перевезеннях та попит на пасажирські перевезення, але ефективність його діяльності з кожним роком знижується. Результатом цього процесу є значне старіння рухомого складу та інфраструктури залізниць, відсутність сучасних технологій перевезення вантажів і пасажирів, низька якість надаваних послуг, що врешті-решт призвело до поступової втрати своїх конкурентних позицій на ринку транспортних послуг.

Слід сказати, що залізнична галузь до 2012 року формально перебувала у стані чистої монополії. Але це не зовсім правильно, тому що вже кілька років поряд з підприємствами Укрзалізниці на теренах України працюють приватні компанії-оператори з перевезення вантажів. Де-факто вони існують, але де-юре закон про компанії-оператори в середині 2012 року був відсутній. Крім того, деякі з цих компаній-операторів склали залізницям України дуже потужну конкуренцію і перебрали на себе значну частину перевезень «найбільш вигідних» вантажів.

На транспортному ринку України залізничному транспорту створюють потужну конкуренцію автомобільний, авіаційний, морський, річковий та міський транспорт (які своєчасно реформували свою діяльність та пристосувалися до умов сучасного ринку), а всередині залізничної галузі – приватні компанії-оператори. У таких умовах виграти конкурентну боротьбу можна лише шляхом:

- акціонування залізничного транспорту та виділення господарств та структурних підрозділів, діяльність яких не пов'язана з процесом перевезень, у окремі юридичні особи;
- створення нової вертикально-інтегрованої моделі управління залізничною галуззю;
- реформування діяльності залізничного транспорту на основі впровадження нових технологій, обладнання та рухомого складу;
- інтегрування залізничного транспорту до єдиного європейського транспортного простору;
- впровадження нових конкурентних переваг на ринку транспортних послуг, які враховують усі можливі показники інтенсивності конкуренції.

Перспективи розвитку локомотивного господарства залізниць

Чернова Н. С., Коновалова М. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є однією з найважливіших складових транспортно-дорожнього комплексу, що відіграє значну роль у забезпеченні життєдіяльності багатогалузевої економіки країни, яка знаходиться на стадії реформування та інтеграції в систему європейських зв'язків.

Одним з головних завдань розвитку залізничного транспорту є забезпечення відповідності між ростом обсягів перевезень вантажів і пасажирів та технічним і технологічним переоснащенням галузі. Важливу роль у цих процесах займає ведуча ланка технологічного ланцюга процесу перевезень – локомотивне господарство, злагоджена робота якого формує такі якісні параметри транспортної послуги як ритмічність, надійність, безпечність, своєчасність тощо.

Сучасний стан функціонування локомотивного господарства характеризується високим ступенем фізичного та морального зношення. Сьогодні при нормативному терміні служби електровоза 30 років знос парку складає 90,7%. При нормативному терміні служби магістральних тепловозів 20 років, маневрових - 25 років показник зносу складає 99,6 і 98,2% відповідно. Також гостро стоїть питання в оновленні тягового рухомого складу за рахунок закупівлі локомотивів нового покоління, які відрізняються високими експлуатаційними, споживчими та екологічними якостями, а також достатньою економічністю. В цих умовах вкрай необхідна активізація інвестиційної діяльності, яка включає залучення й ефективне використання фінансових ресурсів, підвищення інвестиційної привабливості та вдосконалення методів її оцінки. Тому обґрунтування напрямків розвитку локомотивного господарства, розробка методології формування ефективної інвестиційної політики має актуальне значення для підвищення рівня економічного потенціалу залізничного транспорту.

Розвиток залізничного транспорту повинен здійснюватись у відповідності до загальних напрямків та прогнозів соціально-економічного розвитку України, відповідати вимогам економічної ефективності інвестицій і передбачати істотне підвищення технічного рівня виробничого апарату, його оновлення та модернізацію. На даному етапі локомотивне господарство не в змозі забезпечити сучасний рівень якості перевезень, відбувається старіння тягового рухомого складу, повільно впроваджуються нові технології. Аналіз наявності та стану тягового рухомого складу показав, що старіння парку продовжується через надто малі темпи його оновлення.

На сучасному етапі резерви залізниць вичерпані й списання одиниці тягового рухомого складу необхідно компенсувати придбанням нової. Для того щоб проводити регулярне планомірне оновлення локомотивного парку залізниць, потрібні інвестиції. Мінімальні щорічні витрати на це складають у середньому 700 млн. грн.

Основні напрямки інвестиційної діяльності в локомотивному господарстві, спрямовані на вдосконалення тягового рухомого складу, підрозділяються на оновлення локомотивного парку за рахунок глибокої модернізації існуючих видів локомотивів і впровадження тягового рухомого складу нового покоління. На жаль, обсяги інвестицій, призначені для оновлення основних засобів, не дають змоги зробити одноразову заміну застарілого парку з повною відмовою від подальшої експлуатації зношених локомотивів.

Інвестиційна політика залізничного транспорту повинна формуватися як за умов дії ринкових регуляторів, так і внаслідок державного регулювання. Поступовий вихід залізничного транспорту з кризового стану дає змогу активізувати інвестиційні процеси для вирішення системних проблем галузі. Для залучення необхідного обсягу інвестицій необхідно, перш за все, забезпечити підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту, застосувати стратегію інвестування, орієнтовану на залучення стратегічних інвесторів, створити фінансовий механізм, який забезпечить чіткий та ефективний розподіл фінансових потоків.

Стратегічне фінансове планування в системі стратегічного управління підприємством торгівлі

Шандиба К. І., Рекун І. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасні умови господарювання, які характеризуються динамічними змінами параметрів зовнішнього середовища, глобалізацією, підвищенням конкуренції, інноваційною спрямованістю розвитку економіки в цілому і окремих підприємств, тотальною комп'ютеризацією та «віртуалізацією» підприємницької діяльності формують нові виклики для традиційних систем управління, що призводить до глибинної трансформації змісту та функцій окремих напрямів менеджменту. Це повною мірою стосується і функції фінансів. Так, на думку М. Мей, в сучасних умовах вона піддається трансформації, в результаті чого «фінанси почнуть лідирувати у формуванні і застосуванні такої моделі, яка раціональним чином пов'яже стратегію, операції, розподіл ресурсів та зміну показників функціонування, а також полегшує проведення необхідних змін на інших ділянках. По суті, функція фінансів ідеально підходить для вирішення таких задач, так як вона – єдина в організації, що відіграє ключову роль. Функція фінансів реально пов'яже запити зацікавлених сторін із бізнес-стратегією та операційними показниками функціонування». В умовах бурхливого розвитку технологій, інформатизації суспільства, комп'ютеризації рутинних процесів і функцій в сфері фінансового менеджменту, увага фінансових директорів та менеджерів все більше зосереджується на розв'язанні стратегічних проблем фінансового розвитку підприємства, пошуку драйверів зростання його цінності. Розвиток стратегічного управління призвів до активного використання в теорії менеджменту терміну «стратегія», зміст якого інколи чітко не розмежується з поняттям «стратегічний план», що потребує певних пояснень. І це не випадково з огляду на потужний розвиток і тривале домінування «школи планування» в теорії стратегічного управління. Так, переважна більшість досліджень 60-70-х років ХХ-го сторіччя асоціювала стратегію саме з планом.

В сучасних дослідженнях зі стратегічного менеджменту, які характеризуються плюралізмом думок та різними підходами навіть до визначення основної одиниці наукового аналізу, переважає розширена трактовка змісту стратегії. Їх аналіз дозволяє чітко співвіднести між собою поняття «стратегічне управління», «стратегічне планування», «стратегія». Так, найбільш широким поняттям безумовно є «стратегічне управління», яке здійснюється на основі стратегії. В системі методів стратегічного управління важливе місце посідає стратегічне планування, результатом якого є стратегічний план, що одночасно виступає одним з важливих елементів стратегії.

Фінансова стратегія підприємства – один з найважливіших видів його функціональних стратегій, що є основою стратегічного управління фінансами і спрямована на забезпечення реалізації його корпоративної стратегії та стратегій окремих бізнес-одиниць, яка визначає перспективну модель фінансової діяльності підприємства, її участь у створенні його цінності шляхом формування і ефективного використання внутрішнього фінансового потенціалу та адаптації до змін зовнішнього фінансового середовища в умовах невизначеності. Принципове розмежування понять «стратегічне управління», «стратегія», «стратегічне планування», уточнення змістовного навантаження поняття «фінансова стратегія», дозволяє нам безпосередньо перейти до розгляду сутності та методологічних засад здійснення стратегічного фінансового планування. Аналіз, узагальнення та розвиток численних досліджень з проблем стратегічного планування в цілому та стратегічного фінансового планування зокрема, дозволили виокремити його наступні сутнісні характеристики:

1. Стратегічне фінансове планування є важливим методом стратегічного фінансового управління;
2. Стратегічне фінансове планування є важливою і найвищою в ієрархії підсистемою фінансового планування;

3. Стратегічний фінансовий план, який є результатом стратегічного фінансового планування виступає важливим елементом і характеристикою фінансової стратегії підприємства, формою її конкретизації і формалізації;

4. Стратегічне фінансове планування ґрунтується на проактивному стилі і здійснюється із застосуванням раціональної і комунікативної дії;

5. Стратегічне фінансове планування передбачає обґрунтування принципових параметрів фінансового розвитку підприємства та його внутрішнього фінансового потенціалу;

6. Стратегічне фінансове планування носить цільовий характер.

Таким чином, стратегічне фінансове планування – найвища в ієрархічній структурі підсистема фінансового планування, дієвий метод стратегічного фінансового управління, який являє процес обґрунтування перспективних фінансових цілей підприємства та шляхів їх досягнення і базується на проактивному стилі, поєднанні раціональної і комунікативної дії.

Стратегічний фінансовий план – важливий елемент, форма конкретизації і формалізації фінансової стратегії, який відображає перспективні фінансові цілі підприємства, відповідні їм показники перспективного фінансового розвитку, параметри фінансового потенціалу та шляхи їх досягнення.

Таким чином, в структурі стратегічного фінансового плану, на мій погляд, можна виокремити наступні складові елементи:

- фінансові цілі, які визначають орієнтири перспективного розвитку фінансової діяльності підприємства торгівлі і узагальнюються у вигляді стратегічної карти фінансових цілей;

- система стратегічних планових фінансових показників, які конкретизують фінансові цілі підприємства торгівлі і узагальнюються у вигляді збалансованої системи показників (BSC) за фінансовою складовою;

- фінансова політика, яка являє собою форму реалізації фінансової стратегії і обґрунтовується за усіма функціональними напрямками фінансової діяльності;

- програми фінансового розвитку, які містять перелік перспективних заходів, робіт за основними напрямками фінансової діяльності підприємства торгівлі, що спрямовані на посилення та підвищення ефективності використання його внутрішнього фінансового потенціалу.

Стратегічний фінансовий план виступає основою для розроблення поточних та оперативних фінансових планів підприємства торгівлі.

Increasing of the function of passenger transportation service efficiency by railway transport

Chernova N. S., Surmilo D. S., DNURT, Dnipropetrovsk

In modern conditions the role and place of the factors of increase of efficiency of functioning of passenger transportation service by railway transport of Ukraine is determined by the degree of implementation and introduction of scientific and technical progress. The revival of economy of Ukraine calls for new approaches to quality services by railways.

This period represents the birth of a new information society, in which social needs of the population should be a priority. These needs affect the construction and development of the economic system of state regulation of functioning of passenger transportation service.

However, international experience shows that social efficiency market transformation is not possible without an effective system of state regulation of the sustainable operation of passenger transportation service. These circumstances include the need for it and the development of new mechanisms of state regulation and control of the use of mechanisms for strategic planning and forecasting management structure of passenger economy of railway transport of Ukraine. This has led to the solution of the research primary goals.

Unprofitable of passenger transportation service of Ukrainian railway transport, which is typical for similar transportation of railway administrations of all countries in the world, with each passing year increases due to both objective and subjective reasons. These circumstances provide a mechanism to find the optimal combination of economic investment component of social infrastructure in the state (budget) and private funds. While the social contradictions in the sphere of investments by the state and other sources are in urgent need of scientific research, the expediency of which is conditioned by the necessity of making economic decisions on the implementation of the State Concept of reforming of a railway transport of Ukraine.

Ukrainian railways has a high degree of deterioration of fixed assets in the industry, which entails higher costs in their current maintenance, repair and causes a threat of loss of technological stability. In recent years, the deterioration of the rolling stock amounts is 86 % (with service life of 28 years, the average age of passenger cars in the company is 27.5 years). This leads to a corresponding decrease in depreciation. Violations of the principles of simple reproduction of fixed assets and available unjustified is increasing profits and tax charges. Lack of financial transparency of economic activity and, as a consequence, poor investment attractiveness of the sector is limited the possibilities to attract the foreign and domestic investment in necessary sizes. Negative phenomenon is that the cost of passenger transportation by 50-60% is covered at the expense of freight traffic. This is the result of unreasonable low fares, as well as privileges for travel.

In a radical upgrading of passenger cars need about 16 billion UAH. The national economy is unable to allocate such amount of funds, and railways are not able to accumulate the corresponding amount due to depreciation and profits. Therefore, to address this problem, with the purpose of liquidation of unprofitability of passenger transportation, increase of efficiency of their functioning should implement a set of measures, one of which is the urgent implementation of high-speed railway transport.

Failure to resolve the problems in the existing economic approaches are stipulated the necessity of reforming in the field of railway transport. These problems have necessitated the development of proposals to enhance the efficiency of passenger transportation service.

До питання розміру єдиного соціального внеску в Україні

Шовкопляс Ю. Ю., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Планування єдиного соціального внеску має стратегічний характер, оскільки для нього притаманні наступні ознаки: планування майбутньої діяльності прямо впливає на розмір єдиного внеску залежно від класу професійного ризику; єдиний внесок виступає елементом легалізації виплати заробітної плати не лише на підприємстві, а й в економіці в цілому.

Процес планування єдиного внеску, в значній мірі має подібний характер до податкового планування, хоча сам внесок не є податком, відповідно, податкове законодавство не регулює порядок нарахування, обчислення і сплати внеску.

Наразі, загальне податкове навантаження на бізнес (з урахуванням податку на прибуток, ПДВ та податку з доходів фізичних осіб, який зараз сплачують за найманих працівників роботодавці) в Україні є далеко не найвищим в Європі, перебуваючи приблизно посередині європейської шкали.

Хоча розмір внеску на загальнообов'язкове державне соцстрахування в Україні справді є високим, але він не критичний. Загальний розмір страхових внесків у багатьох країнах (Німеччині, Франції, Австрії, Польщі, Угорщині, Чехії) є навіть вищим, ніж в Україні (42–45%).

Закон про зайнятість, ухвалений у 2012 році з ініціативи Кабінету міністрів, передбачає, серед іншого, що роботодавці, які залучають працівника на роботу з біржі, протягом року взагалі не платять ЄСВ за умови, що на наступний рік цей працівник залишиться на роботі. А у разі створення нових робочих місць з прийнятними офіційними умовами оплати праці (не нижче трьох мінімальних зарплат) роботодавець уже зараз має сплачувати лише 50% належного єдиного соціального внеску.

Пошук компенсаторів для Пенсійного Фонду триває. Одним із них може стати розширення прогресивної шкали оподаткування доходів фізичних осіб з підняттям найвищої ставки до 20%; скасування максимального порогу, з якого платиться ЄСВ (нині – 17 мінімальних заробітних плат); запровадження загального декларування доходів; повернення збору до Пенсійного Фонду з операцій купівлі-продажу безготівкової валюти тощо. При цьому ключова ставка робиться, звичайно, на детінізацію економіки, легалізацію зарплат, що мало б збільшити базу оподаткування.

За підрахунками Федерації роботодавців, якщо 3 млн. підприємців кожен легалізує хоча б одного свого працівника (а їх буває і більше) на зарплату у 2000 грн., то від 15% ЄСВ на рік надійде 10,8 млрд. грн. І це не враховуючи потенціалу промислових підприємств, де подібні явища, як відомо, теж мають місце. За різними оцінками, в українській «тіні» працює від 5 до 7 млн. чоловік.

Другим джерелом компенсацій розглядають скорочення нестрахових витрат фондів соцстрахування, утримання Служби зайнятості, одноразові виплати у разі стійкої втрати працездатності у фонді від нещасних випадків. Третій можливий компенсатор – перегляд «особливих» пенсійних програм (державні службовці, судді, військові тощо), на оплату яких у 2013 р. з держбюджету буде виділено майже 61,5 млрд. грн., або понад чверть видатків Пенсійного Фонду України.

Крім того, варто враховувати, що наше населення старіє. Якщо раніше на одного пенсіонера було три офіційно влаштовані працівники, то сьогодні є регіони, де фактично й одного немає. Майже чверть працівників не здатні при своїй зарплаті заробити навіть на мінімальну пенсію. В Україні порушено принцип соціальної справедливості в оподаткуванні, що призводить до низки негативних наслідків у суспільстві. Існує явний дисбаланс в оподаткуванні трудового доходу у вигляді заробітної плати та доходів від нетрудової діяльності (дивідендів, відсотків за депозитними вкладками, прибутків від продажу рухомого та нерухомого майна, ін.).

Розвиток вітчизняного ринку транспортних послуг

Якименко Н. В., Федорко І. П., УкрДАЗТ, м. Харків

Розвиток транспортної системи України має виняткове значення, оскільки сприяє вирішенню найважливіших завдань в економіці країни. Однак на сьогоднішній час можна констатувати факт невідповідності темпів розвитку транспортної системи тим потребам, які ставляться до таких систем в економічно розвинених країнах. Найбільш складними з проблем залишаються такі, як стан транспортної інфраструктури, низький рівень взаємозв'язку елементів транспортної системи, їх низька конкурентоспроможність. Остання визначається такими факторами, як якість транспортних послуг, прогресивність технологій та техніки, кваліфікованість персоналу та розвиненість транспортної інфраструктури, рівень тарифів тощо. Нині мають бути створені умови, за яких гарантується надання транспортних послуг необхідної якості, в певні строки і в певному місці.

Розвиток вітчизняного ринку транспортних послуг має стимулювати забезпечення потреб у доставці експортно-імпортних вантажів, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників, отримання додаткових валютних надходжень від продажу транспортних послуг у бюджети усіх рівнів, а також створення нових робочих місць. Основними напрямками формування в Україні стійкого ринку транспортних послуг є: приведення транспортної інфраструктури у відповідність до міжнародних норм і стандартів, розвиток ринків транспортно-експедиторських і допоміжних послуг, створення необхідних умов щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняних перевізників, в першу чергу, за рахунок оснащення їх передовими технікою і технологіями; збільшення пропускної здатності залізничних і автомобільних прикордонних переходів, а також термінальних комплексів на найбільш напружених напрямках міжнародного сполучення. Перспективи розвитку ринку транспортних послуг України визначаються темпами економічного зростання, структурними перетвореннями в економіці і перебувають в кореляційній залежності з ВВП, обсягами виробництва промислової і сільськогосподарської продукції, капітального будівництва, рівнем реальних доходів населення тощо.

Розвиток транспортної інфраструктури в Україні має здійснюватися з урахуванням і у взаємозв'язку з реалізацією сценаріїв розвитку продуктивних сил. При цьому інструментом, який уможлиблює такий взаємозв'язок, є транспортно-економічний баланс. Саме за рахунок нього можливо визначити зв'язок пріоритетних напрямків територіального розвитку інфраструктури з довгостроковими перспективами розвитку продуктивних сил, регіонів і зовнішньої торгівлі. Тобто транспортно-економічний баланс важливо використовувати як основу для впровадження інновацій, модернізації та розвитку опорної транспортної мережі, для розробки регіональних транспортних програм, а також планів і програм розвитку окремих видів транспорту. Розвиток транспортної інфраструктури створює основу для формування єдиного економічного простору, пов'язує різні сфери діяльності національної економіки та створює умови конкурентоспроможності для регіонів і національної економіки.

Нині все більш актуальним стає завдання формування міжнародних транспортних коридорів як основи просторової моделі розвитку транспортної інфраструктури. На наш погляд, розвиток міжнародних транспортних коридорів забезпечує, поряд із зростанням обсягів і ефективності здійснення зовнішньоторговельних перевезень і залученням на національну транспортну систему транзитних вантажів третіх країн, значне зростання вантажоперевезень у внутрішньому сполученні. Міжнародний транспортний коридор - це частина міжнародної транспортної системи, що забезпечує значні міжнародні перевезення та включає рухомий склад і транспортну інфраструктуру всіх видів транспорту, складські термінали, єдину правову, технологічну та інформаційну базу.

Концептуальні основи формування облікової політики на залізничному транспорті

Яцко Л. Ф., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Між підприємствами залізничного транспорту, залізницями та їх структурними підрозділами, у зв'язку з територіальними особливостями організації перевезень, діє складний механізм формування облікової інформації та складання фінансової звітності з урахуванням внутрішньогосподарських розрахунків. Складна організаційна структура управління залізничними підприємствами визначає необхідність удосконалення системи управлінського та бухгалтерського обліку і звітності, яка забезпечить користувачів облікової інформації достовірними даними.

Зазвичай виділяють наступні аспекти управління бізнесом: технологія бізнесу в цілому і конкретного виду діяльності зокрема; облікова політика підприємства і нормативи бухгалтерського обліку конкретного виду діяльності та нормативна база конкретного виду бізнесу.

Таким чином, облікова політика, як внутрішній розпорядчий документ підприємства має відповідати специфіці галузі та не суперечити чинному законодавству. Отже, актуальним на сьогоднішній день є питання формування облікової політики для певної галузі відповідно до особливостей технологічного циклу. Специфіка залізничного транспорту суттєво впливає на наступні аспекти функціонування галузі: організаційно-управлінську структуру, порядок взаємовідносин з контрагентами, рівні підпорядкованості центрів відповідальності.

Варіант облікової політики підприємство обирає самостійно, і залежить він від: знань нормативної бази функціонування підприємства; спеціалізації; особливостей галузевого функціонування підприємства.

Процес організації обліку на підприємстві доцільно проводити за такими напрямками:

- перший – методологічний напрям, визначає об'єкти та методи обліку, що використовуються для формування необхідної інформації;
- другий – технічний напрям, відображає вибір форм реєстрів аналітичного і синтетичного обліку для внутрішньої звітності із зазначенням напрямків руху інформації у середині підприємства та для зовнішніх користувачів;
- третій – організаційний напрям, передбачає розподіл обов'язків між працівниками в системі обліку на підприємстві.

Отже, сучасний бухгалтерський облік є інформаційною системою, яка обслуговує процес прийняття управлінських рішень. Але на законодавчому рівні інформаційний зв'язок між фінансовим та управлінським обліком не регламентується, а узгодженість між ними обов'язково має бути. Забезпечити її може облікова політика підприємства, яка буде формуватися зусиллями головного бухгалтера та начальника фінансової служби таким чином, аби максимально відповідати реалізації обраної стратегії.

На підприємствах залізничного транспорту змінилось відношення до управлінських функцій і завдань, зросла важливість завдань рівня, на якому стратегічні цілі трансформуються в цілком конкретні плани й завдання; збільшилось число нових завдань, рішення яких на базі накопиченого досвіду неможливе.

При розробці облікової політики необхідно керуватися не тільки специфічними, властивими бухгалтерському обліку принципами, але і загальними організаційно-управлінськими, які впливають на вибір істотних чинників і характеризують зв'язки внутрішніх господарських процесів із зовнішнім середовищем. При цьому, справедливим є зауваження, що в обліковій політиці повинні знаходити своє відображення тільки ті положення бухгалтерського обліку, які мають різні варіанти застосування.

Потреби сьогодні вимагають перегляду облікової політики залізничних підприємств стосовно складання фінансової звітності та забезпечення її правдивості, достовірності

економічних показників, законності здійснених господарських операцій, за наступними аспектами:

- відображення нарахованої амортизації по власних основних засобах має відбуватися у власному балансі, що сприятиме підвищенню достовірності облікової інформації та правильності складання фінансової звітності;

- врахування витрат на ремонт рухомого складу має відобразитися у фінансовій звітності власників рухомого складу, скасувавши перерозподіл загальної величини затрат на ремонт;

- формування додаткового капіталу та внесення змін у розміри статутного капіталу. При відсутності інших джерел додатковий капітал може бути направлений на погашення збитку за звітний рік, а при наявності відповідного рішення – на збільшення статутного капіталу, що сприятиме інвестиційній привабливості підприємств і забезпечить достовірність відповідних показників їх звітності;

- витрачання коштів цільового фінансування та цільових надходжень. Джерела створення цільового фінансування та цільових надходжень, а також їх використання визначається нормативними актами.

Як бачимо, основна увага зосереджена на основних засобах залізничного транспорту, зокрема, відображенні нарахованої амортизації та витрат на ремонт. Основні засоби на залізничному транспорті різноманітні за структурою, призначенням, приналежністю певним підприємствам або структурним підрозділам. Вони потребують постійного обслуговування у відповідності з Правилами технічної експлуатації. Для утримання рухомого складу, колії та інших об'єктів інфраструктури у справному стані, необхідно здійснювати поточний та капітальний ремонт та інші поліпшення основних засобів. Специфіка залізничного транспорту вимагає створення власного порядку організації обліку та контролю основних засобів. Концепція контролю основних засобів передбачає дотримання наступних умов:

- підприємство приймає на себе ризики, пов'язані з використанням об'єкта, що можуть відрізнятись в залежності від способу надходження і призначення основних засобів;

- об'єкт, який використовується у господарській діяльності, приносить економічну вигоду;

- підприємство обмежує доступ інших осіб до одержання економічних вигід від використання даного об'єкта.

Оперативність і об'єктивність облікового процесу пов'язана з порядком документування господарських операцій. Відповідна документація є, в свою чергу, джерелом інформації під час організації контролю.

Таким чином, запропонований порядок формування облікової політики в частині основних засобів враховує технологічну специфіку залізничної галузі, є інформаційним підґрунтям для побудови тарифної політики та процедур стратегічного планування. А своєчасний, достовірний і повний облік основних засобів та операцій з ними дозволить ухвалювати обґрунтовані управлінські рішення.

Секція 3

**Структурна реформа на залізничному
транспорті**

Підвищення ефективності державного регулювання в умовах реформування залізничної галузі

Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ, м. Львів

Програма реформування на залізничному транспорті України на сьогоднішній день в стадії реалізації з можливими корективами, адже практично всі суб'єкти інших видів транспорту перейшли в нові форми власності та управління. Метою реформ: демонополізація, попередження та обмеження домінуючого становища окремих господарюючих суб'єктів на транспортному ринку. Реформування залізниці в жодній з країн Європи не відбувалося без пошуку рішень у процесі розподілу функцій між різними державними підприємствами і відомствами, організації роботи приватних перевізників та операторів, вироблення тарифної політики. Попри багаторічний досвід, нагромаджений західноєвропейськими державами у залізничних реформах, універсальної формули реформування, яка б злагоджено працювала, так і не було виведено. Тому «Укрзалізниця», безумовно, доведеться докласти чимало зусиль, аби власним шляхом прийти до бажаних результатів.

У програмі реформування чітко й однозначно зафіксовано, що створюване на основі «Укрзалізниці» акціонерне товариство залишатиметься на 100% державним. Єдиним акціонером Державного акціонерного товариства «Укрзалізниця» буде держава. Управлятиме державним пакетом акцій у ДАТ Міністерство інфраструктури, однак не відкидається ідея державно-приватного партнерства. Аналіз світового досвіду адміністративного управління підказує, що в цілому відбуваються перетворення близькі до, так званої, "американської моделі", коли відомства діють самостійно, повністю відповідаючи за себе. У світовій практиці застосовуються і інші форми організації відомства, що здійснює державне регулювання на залізничному та інших видах транспорту. Такий досвід (Великобританії, Німеччини, Франції, Японії, Китаю та інші) був би для нас вельми цікавий. Тому завдання державного регулювання на залізничному транспорті полягає в наступному: гармонійний розвиток єдиної транспортної системи України, формування стабільної системи господарських відносин у залізничній галузі; забезпечення національної безпеки та безпеки перевезень; забезпечення рівноправного доступу до продукції монопольного і конкурентного секторів; сприяння формуванню ринкових відносин на основі розвитку конкуренції; попередження, обмеження і припинення монополістичної діяльності та недобросовісної конкуренції.

В подальшому при реформуванні залізничного транспорту, необхідно сприяти: зростання конкуренції у вантажних перевезеннях; скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за допомогою створеного на першому етапі реформування механізму підтримки пасажирських перевезень; впорядкування і гармонізацію функцій державних та місцевих органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання у галузі транспорту. Це дасть змогу забезпечити розробку та реалізацію системи фінансового забезпечення проектів з урахуванням можливого використання різних джерел інвестицій, визначення ролі і форм участі держави та приватних інвесторів у реалізації проектів швидкісних і високошвидкісних залізничних магістралей та реалізацію проектів створення сучасної інфраструктури. У господарстві електрифікації та електропостачання залізничної галузі активно апробуються і впроваджуються інновації, які забезпечуватимуть пасажиром безпечні та комфортні подорожі, а в перспективі суттєво прискорять рух поїздів на електрифікованих ділянках. Також на залізниці надходить нова унікальна техніка та прилади для господарства електропостачання.

Слід звернути увагу на вдосконалення логістичних послуг на залізничних міжнародних перевезеннях. Зовнішньоторговельні зв'язки здійснюються усіма видами транспорту, при цьому на частку залізничного припадає значна частина зовнішньоторговельного обороту. Якщо за кордоном, особливо в США, подібна схема взаємодії між видами транспорту є

нормою, то в Україні, зважаючи на відсутність державної підтримки, вона ще не отримала належного поширення. Зарубіжні логістичні центри мають державно-приватні структури, в які вкладають кошти міністерства транспорту, муніципалітети, різні асоціації, іноземні та місцеві інвестори, фінансові інститути. У цих центрах сконцентровані всі види діяльності, що стосуються транспортування вантажів і логістики з метою оптимізації та розподілу транспортних потоків. Створення ефективних транспортних ланцюгів можливо на національному та міжнародному рівнях. Логістичні центри інтегрують різні види транспортування вантажів, транспортні та логістичні компанії і здійснюють узгодження функцій між учасниками транспортування - перевізниками, експедиторами, агентами, стівідорними компаніями, портовими службами, тобто вони мають властивості мультимодальних і багатофункціональних і відкриті для державних і приватних компаній. Відповідальність розподіляється між усіма учасниками перевізного процесу.

Не можна не звернути увагу на те, що стратегією розвитку залізничного транспорту в Російській Федерації до 2030 року визначена важлива роль розвитку високошвидкісного залізничного транспорту. У цьому зв'язку ВАТ "РЖД" виступило ініціатором створення технологічної платформи "Високошвидкісний інтелектуальний залізничний транспорт". Організація швидкісного і високошвидкісного залізничного руху додасть додатковий імпульс науково-технічному розвитку і вдосконаленню технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня. Слід врахувати цей досвід і звернути наступні пріоритети, які є актуальні в Україні: створення газотурбінних локомотивів потужністю до 10000 кВт; розробка нових транспортних систем на основі магнітної левітації; розробка інтелектуальних логістичних систем управління перевізним процесом для високошвидкісного залізничного транспорту в ув'язці з іншими транспортними системами, в тому числі для забезпечення енергоефективного керування рухом; створення «інтелектуального» потягу з вбудованою системою автоведення і самодіагностики; супутникові технології для навігаційної підтримки та моніторингу стану залізничної інфраструктури високошвидкісного залізничного транспорту; створення спеціалізованих високоефективних машин і устаткування для будівництва, утримання та ремонту об'єктів інфраструктури, що забезпечують швидкісний рух, створення нових високоміцних і зносостійких екологічно чистих матеріалів для об'єктів інфраструктури (нанотехнології).

Державне регулювання розвитку єдиної транспортної системи буде визначати пріоритети капітальних вкладень у ті види транспорту, які забезпечать найменші витрати користувачам, не допускаючи диспропорції у розвитку транспортного комплексу України. Інша проблема полягає в підключенні держави до вирішення завдання наступного етапу реформування - до створення умов для формування регіональних приміських компаній і підтримки розвитку соціально-значущого, але збиткового приміського залізничного транспорту. Покриття витрат на його підтримку, надходять з бюджетів місцевих органів влади не в повному обсязі, а "Укрзалізниця" змушена нести значні витрати, внаслідок чого з'їдаючи потенційний прибуток, що не забезпечує оновлення основних фондів. Цілком очевидно, що регіони потребують додаткових коштів, які повинні бути спрямовані на соціальні проблеми. Можливо, тут необхідно перерозподілити параметри бюджетів, переналаштувати податкову систему або вжити інших заходів, зокрема для залучення інновацій застосувати регресивну модель оподаткування. Поки цільові кошти не будуть закладені в бюджети регіонів, збиткові приміські перевезення будуть дотуватися регіонами за залишковим принципом.

Концептуальні підходи до інноваційного розвитку залізничного транспорту України

Копитко О. В., Львівський коледж транспортної інфраструктури ДНУЗТ, м. Львів

Ефективне управління інноваційними процесами на залізничному транспорті в сучасних умовах неможливо без оцінки зв'язків між різними факторами і результативними показниками, виявлення їх тенденцій та розробки економічних нормативів і прогнозів розвитку. Пошук інноваційних можливостей і формування їх ефективних комбінацій для залізничного транспорту зводиться до вибору та реалізації конкретного інноваційного проекту, який являє собою складну систему взаємообумовлених і взаємопов'язаних за ресурсами, термінами і виконавцям заходів, спрямованих на досягнення цілей. Державна політика реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України в останні роки здійснюється відповідно до Програми економічних реформ на 2010-2014 рр., а також з урахуванням основних напрямів розвитку, визначених у Транспортній стратегії України на період до 2020 р., затвердженій розпорядженням КМУ від 20.10.2010 р. № 2174 не в повній мірі враховує інноваційну складову, адже залізничний транспорт - це не тільки рухомий склад, але й інфраструктура, що включає магістральні та станційні колії, об'єкти електропостачання, сигналізації та зв'язку, будівлі, споруди та інші об'єкти, необхідні для його діяльності.

В останні роки відбулися певні зміни в техніці, методах експлуатації пасажирського транспорту. Підвищуються швидкості руху – сиворення маршрутів Інтерсіті+ на базі корейських потягів Hyundai Rotem, які були зняті з експлуатації через виявлену несправність в одному з них, що дає змогу стверджувати про необхідність комплексного вирішення даного питання. Незважаючи на те, що подовжуються плечі обслуговування локомотивів, вводяться в експлуатацію нові залізничні лінії, а також поїзди є проблема оновлення вантажних вагонів. Тому сьогодні з урахуванням нових економічних і технічних реалій саме нові підходи до вироблення і реалізації інноваційної стратегії повинні забезпечити стійке зростання технічної та технологічної бази залізничної галузі і, як наслідок, її розвиток в цілому.

Сучасний етап характеризується значним зносом матеріально - технічної бази галузі, різким збільшенням витрат на енергоресурси у собівартості транспортної продукції, адаптацією залізничного комплексу до роботи в кризових економічних умовах, загостренням загальної екологічної ситуації з активізацією заходів і робіт, спрямованих на захист навколишнього середовища. Основні завдання залізничного транспорту - своєчасне, якісне та повне задоволення потреб у послугах перевезення пасажирів і вантажів, підвищення ефективності та якості роботи всіх ланок транспортної системи.

Інноваційний розвиток залізничного транспорту має відбуватися відповідно до всебічним комплексним планом, в якому чітко визначені стратегія, цілі галузі та способи їх досягнення. Це визначило виникнення низки суттєвих проблем на шляху інноваційного розвитку, серед яких можна виділити наступні: нестача власних коштів, значний термін окупності інвестицій та знос основних засобів. Модернізація управління інноваційним розвитком повинно базуватися на врахуванні вітчизняного та зарубіжного досвіду. Для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, необхідно забезпечити: оновлення основних фондів із врахування досягнень НТП, Модернізацію діючого устаткування, технічне переозброєння виробничої бази, маркетинго-логістичну стратегію перевізного процесу. У галузі необхідно розробити нові норми витрати матеріалів і запчастин з метою зниження ремонтної складової у загальній собівартості перевезень; здійснити модернізацію та оновлення існуючого рухомого складу; застосовувати імпортозамінні технології. Одним з рішень цих проблеми є відмова від закупа частини номенклатури матеріалів в ближньому і далекому зарубіжжі для того, щоб розмістити замовлення на їх виготовлення на власних виробничих потужностях і на вітчизняних заводах.

Забезпечення ефективного функціонування економіки залізничного транспорту передбачає постійний аналіз ефективності роботи всіх його підрозділів, а також оцінку результатів їх діяльності, оптимізацію управлінських структур у відповідності з цілями підприємства, адже виникли дискусійні питання в період оприлюднення концепції реформування галузі(2010р). Тому, для підвищення конкурентоспроможності та сталого економічного, а також технологічного зростання вирішальне значення для розвитку залізничної галузі необхідно:

- визначення ключових орієнтирів і вибір напрямів в господарської та технічної політики;
- забезпечення стратегії інноваційного розвитку та концентрація ресурсів на перспективних напрямках;
- модернізація організаційної структури.

Розробка програм соціально-економічного та технічного розвитку галузі, окремих її сфер діяльності є початковим етапом в організації регулювання економіки залізничного транспорту. При цьому потрібна величезна робота по реалізації намічених цілей і пошуку реальних коштів і можливостей для їх здійснення, оскільки фундаментальними проблемами для управління інноваційним розвитком на залізничному транспорті є невизначеність і різноманіття цілей. Це веде до недостатньо відпрацьованої стратегії організації і способам, за допомогою яких галузь може адаптуватися до мінливих умов зовнішнього середовища. Недосконала структура відповідальності погіршує ситуацію і нерідко означає, що менеджери - керуючі залізничного транспорту не несуть відповідальності за свої дії. Відсутність належного оціночного критерію їх діяльності або неможливість їх застосування внаслідок загального характеру призводить до втрати зацікавленості в результатах праці підприємств. На діяльність підприємств залізничного пасажирського транспорту можуть впливати специфічні фактори макросередовища. Зміни макросередовища, зокрема політичні, впливають на стратегічні позиції підприємства на ринку залізничних послуг, діючи на елементи мікросередовища.

На жаль, зазначені методи поки не отримали на практиці широкого поширення з різних причин, в тому числі через відсутність надійної інформаційної бази. Велике число зацікавлених у діяльності підприємств груп створює складності в управлінні, пов'язані з тим, що кожна група використовує власні критерії оцінки функціонування підприємства, оцінює діяльність керуючих з точки зору своїх інтересів. У тій мірі, в якій зацікавлена група не задоволена результатами роботи підприємства, вона чинитиме тиск на нього з метою зміни ситуації. У практичній діяльності застосовуються різні методи реагування на зміни факторів зовнішнього середовища: вибір стилю управління. Цей підхід, який передбачає прийняття управлінських заходів після здійснення змін, раніше поширений на підприємствах залізничного пасажирського транспорту; розширення сфер діяльності або диверсифікація виробництва і капіталу як засіб можливого зменшення комерційного ризику при зміні факторів зовнішнього середовища; удосконалення організаційної структури управління для підвищення його гнучкості.

Завдання реформування перевезень, орієнтовані на підвищення загальноекономічної ефективності, включають: фінансове та організаційне відділення пасажирських перевезень від вантажних; досягнення повної прозорості фінансових потоків, зменшення збитків і зменшення дотацій, посилення ролі приватного сектора на основі державно-приватного партнерства; забезпечення конкуренції в організації пасажирських перевезень. Підвищення рівня невизначеності результатів, змушує розвивати таку специфічну функцію як управління інноваційними ризиками. При наявності інвестиційних ризиків проектів перед керуючою системою даної організації з'являється якісно нова концепція управління, щодо інноваційного розвитку залізничного транспорту і охоплює основні етапи, орієнтовані на досягнення поставлених цілей.

Євроінтеграція України у світову транспортну систему

Кравченко Х. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Прагнення України до інтеграції в Європейську і світову транспортні системи вимагає реформування залізничної галузі з огляду наближення українського законодавства до європейського.

Відповідно до законодавства ЄС у кожній країні-члені має бути утворений незалежний регуляторний орган, який гарантуватиме справедливі умови доступу до залізничної мережі та окремих органів, що виконує функції з розподілу потужностей інфраструктури.

Адже, згідно з Директивою ЄС «Про розвиток залізниць в державах-членах ЄС» відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонують нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств.

Дана директива вимагає розглядати залізницю як компанію, тому вона повинна бути незалежною від державної влади. Найперше потрібно розмежувати управління залізничною інфраструктурою та здійснення перевезень – вести окремих бухгалтерський облік для обох видів діяльності, не використовувати держані кошти виділені на один вид діяльності для потреб іншого, створити рівні умови доступу до інфраструктури різних суб'єктів ринку.

Таке розмежування дає змогу відкрити залізничну інфраструктуру для всіх, хто виконавши певні вимоги захоче надати транспортні послуги.

В Україні залізничний транспорт знаходиться в державній власності. Звичайно ж, як свідчить міжнародний досвід в секторі пасажирських перевезень повна передача інфраструктури залізниць в приватні руки є негативним фактором для розвитку залізничного транспорту. Але ринковий механізм вимагає здорової конкуренції, яка можлива лише при вільному доступі до інфраструктури залізничного транспорту усіх користувачів ринку. Поступово потрібно відходити від монопольної власності залізничним транспортом в бік корпоратизації. Корпорації в розвинених країнах проводять політику на залучення акцій інших національних операторів та компаній на світовому ринку, вони приділяють велику увагу комерційній діяльності залізничного транспорту.

Базовим документом, на який опирається в реформуванні залізничної галузі Євросоюз є «Біла книга». Одне з головних завдань цього нормативу є збільшення частки залізничного транспорту в пасажирських і вантажних перевезеннях. Тут визначені напрямки транспортної політики ЄС, основними з яких є насамперед відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень, вільний доступ до інфраструктури та державне її фінансування, санація фінансів залізниць та списання боргів.

З метою спрощення операцій пов'язаних з міжнародними перевезеннями та наближення до ринку ЄС Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), яка регламентує технічні стандарти і єдині технічні приписи щодо залізничного транспорту. Вона вимагає модернізацію технічних стандартів галузі в Україні. Але зважаючи на те, що для беззаперечного виконання даної конвенції необхідно створити певні передумови, тобто наблизити стандарти життя до європейського рівня, в законі України «Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» зазначено певні застереження, щодо реалізації конвенції в Україні. Для підтримки України в переході до нових європейських норм було створено проект ЄС «Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту».

Таким чином, реструктуризація залізничного транспорту сприятиме досягненню Україною світових стандартів на ринку транспортних послуг. Реформування приведе до позитивних соціально-економічних результатів, стане вирішальним кроком на шляху прискорення економічного зростання країни, підвищення ефективності і якості транспортного обслуговування. Це і буде істотним поштовхом у розвитку інтеграційних процесів галузі національної залізничної транспортної системи в європейську.

Трансформаційні процеси в обліку на залізничному транспорті в умовах його реформування

Сначов М. П., Ломтева І. М., Фрунза Г.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі стану і розвитку національної економіки ускладнено впливом ряду чинників зовнішнього та внутрішнього середовища: кризовим станом економіки країни, низьким рівнем ліквідності та фінансової стійкості залізничних підприємств, значним зносом основних фондів залізничної галузі, в першу чергу – її рухомого складу, відсутністю необхідних інвестиційних ресурсів, зниженою якістю усіх видів перевезень, зростаючим перевищенням поточних витрат галузі над її поточними доходами, недосконалою системою обліку господарської діяльності тощо. Тому питання реформування залізничного транспорту залишаються актуальними.

На підставі досвіду побудови і реформування залізниць розвинених країн зарубіжні і вітчизняні експерти найбільш перспективним шляхом реформування залізничних галузей з точки зору вирішення проблем фінансування їх поточної господарської діяльності, а також майбутніх перетворень, визнають акціонування. Саме тому базовим етапом реформування залізничного транспорту України визначено акціонування залізничної галузі за умови, що в процесі акціонування залізничного транспорту держава обмежить свої функції як суб'єкту господарювання, але з іншого боку посилить свою роль як регулятора ринкових відносин. Крім того, держава, як власник 100 % акцій державного акціонерного товариства, зберігає відповідальність за необхідну безпеку транспортного процесу, надання транспортних послуг у тих секторах та сегментах діяльності підприємств залізничного транспорту, у яких ринкові відносини фактично відсутні або ще не достатньо розвинуті.

Процес акціонування залізниць країни шляхом перетворення їх в державне акціонерне товариство може значно підвищити ефективність прийняття управлінських рішень в умовах ефективного корпоративного управління, суттєво прискорити реалізацію складних програм та проектів капітальних інвестицій, сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів на модернізацію залізничної інфраструктури. При цьому, існуюча програма реформування залізничної галузі країни передбачає впровадження комплексу певних заходів з приведення фінансової системи галузі у відповідність до вимог міжнародного співтовариства у базових питаннях організації економічної діяльності: у питаннях прозорого формування і розподілу фінансових результатів і фінансових ресурсів за видами діяльності залізничних підприємств, оптимізації їх доходів і витрат, поліпшення умов фінансування проектів розвитку залізниць, удосконалення системи управлінського обліку тощо.

Практичний досвід функціонування підприємств в умовах ринкових відносин показує, що можливості керівництва підприємства по управлінню доходом від реалізації продукції або послуг внаслідок дії механізму попиту та пропозиції на певний вид продукції або послуг дуже обмежені, тобто доцільно приділяти основну увагу питанням формування витрат та управління ними. Тому оптимізація затрат як в оперативному, так і в стратегічному аспекті, є головною сучасною економічною проблемою на залізничному транспорті. При цьому з точки зору управління змінними та постійними затратами в процесі формування фінансових результатів в оперативному управлінському обліку важливе значення в аналізі управління витратами має розрахунок показників маржинального доходу або суми покриття у вигляді різниці між чистим доходом від реалізації продукції (послуг) і величиною загальних змінних витрат, що припадають на відповідний продукт (послугу). В плані оперативного управління затратами загальний маржинальний дохід залізниці складає суму коштів, частина яких іде на відшкодування постійних витрат, а інша, частина, що залишилася, утворює прибуток.

Однією із базових проблем у трансформаційних процесах в обліку на залізничному транспорті в умовах реформування залізничної галузі є проблема впровадження системи управлінського обліку на залізничних підприємствах, причому впровадження управлінського обліку на залізничного підприємствах передбачає урахування наступних основних факторів.

1. Повна відсутність на підприємствах залізничного транспорту сучасних ефективних механізмів впровадження певних складових управлінського обліку, особливо у структурних підрозділах залізничних підприємств. Саме тому на підприємствах залізничного транспорту необхідно створити обліково-аналітичну систему у вигляді системи управлінського обліку як нову базову основу для планування, контролю та аналізу господарської діяльності не тільки залізничних підприємств, але й їх структурних підрозділів, надав їм статус певних центрів відповідальності (центрів затрат, центрів прибутків, центрів інвестицій). Необхідно також дослідити існуючі і потенційні інформаційні потоки підприємств залізничного транспорту з метою побудови найбільш оптимальної системи збору та узагальнення обліково-аналітичної інформації всередині залізничних підприємств з урахуванням даних негативного впливу зовнішнього середовища. Крім того, доцільно також формування базового інструментарію функціонування оперативного та стратегічного управлінського обліку як по структурних підрозділах у вигляді певних центрів відповідальності, так і по підприємству у цілому. При цьому найбільш оптимальним базовим інструментом оперативного управлінського обліку може бути відповідний показник маржинального доходу, а дієвим базовим інструментом стратегічного управлінського обліку – показник якості продукту (послуг) або часу як зброї конкуренції в умовах динамічних змін зовнішнього середовища залізничних підприємств.

2. Особливості реформування і розвитку методології обліку в Україні. На сучасному етапі розвитку країни методологічно облік поділяється на бухгалтерський фінансовий облік, бухгалтерський управлінський (внутрішньогосподарський) облік, а також податковий облік. Як головну відмінність національного обліку в першу чергу необхідно відмітити традиційну підлеглисть методології бухгалтерського обліку підприємств країни потребам податкового обліку. З точки зору управлінського обліку відсутня досконала класифікація затрат, в тому числі і виробничих, у частині віднесення на відповідні об'єкти затрат. Необхідна розробка досконалої внутрішньої системи збору і обробки інформації управлінського обліку з метою наочного представлення облікової інформації у внутрішній звітності окремих структурних підрозділів залізниці та залізничних підприємств у цілому. Крім того, доцільно визнавати дебіторську та кредиторську заборгованість по внутрішньогосподарських розрахунках як довгострокову з відображенням у відповідних статтях балансу підприємства.

3. Соціально-психологічні фактори. По-перше, це опір новим підходам в обліку з боку економічних працівників підприємств залізничного транспорту, причому як індивідуальний, так і груповий. Тому виникає необхідність протидії опору: додаткового навчання облікового персоналу та економістів (підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації персоналу тощо), проведення роз'яснювальної роботи та інших заходів. Активність опору працівників залежить від їх відданості інтересам залізниці, загрози втрати престижу і влади, тривалості періоду організації і впровадження системи управлінського обліку на залізниці тощо. Так, в існуючій системі обліку на залізничних підприємствах завдання планування господарської діяльності залізниці належить економістам, які звичайно слабо володіють як методологією ведення бухгалтерського фінансового, так і податкового обліку, тобто функції планування і контролю господарської діяльності залізниці розподіляються, а не узагальнюються.

У цілому, впровадження систем управлінського обліку на залізничних підприємствах в умовах реформування залізничної галузі передбачає урахування таких факторів.

1. Організаційні фактори, які полягають у формуванні на підприємствах залізничного транспорту певної організаційної структури служби управлінського обліку та її органічне включення в існуючу організаційну структуру залізничних підприємств.

2. Інформаційні фактори: вивчення руху інформаційних потоків як між структурними підрозділами залізничного підприємства, так і руху інформації від підлеглих операційних працівників до менеджерів управлінської ланки підприємств з метою збору необхідної для управління підприємством та його структурними підрозділами аналітичної інформації.

3. Методологічні фактори, які стосуються удосконалення існуючого інструментарію та розробки нових основних інструментів функціонування оперативного і стратегічного управлінського обліку на підприємствах залізничної галузі.

Проблемні питання формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту України

Соколова Е. О., Пилипенко О. В., ДЕДУТ, м. Київ

При обранні фінансової стратегії стійкого розвитку важливе значення набуває оцінка фінансово-економічної стійкості суб'єкта господарювання, яка є одним з індикаторів фінансової рівноваги та стабільності підприємства, що, в свою чергу, є основою успішного функціонування в ринковій економіці.

В процесі обрання фінансової стратегії стійкого розвитку важливого значення набуває комплексна оцінка меж фінансово-економічної стійкості підприємства. Залежно від факторів, що впливають на стійкість підприємства розрізняють:

- внутрішню стійкість – такий фінансовий стан підприємства, за якого забезпечується достатньо високий результат його функціонування;
- загальну стійкість – відображає постійне стабільне перевищення доходів над витратами, вільне маневрування грошовими коштами підприємства, здатність забезпечити безперервний процес виробництва і реалізації продукції, а також здійснювати його розширення та оновлення.

Головною складовою загальної стійкості підприємства є фінансова стійкість, яка формується в процесі всієї фінансово-господарської діяльності. У визначенні сутності економічної категорії «фінансова стійкість» у дослідників є певні розбіжності, тому дана категорія залишається предметом дискусій.

За результатами наукових досліджень встановлено, що фінансова стійкість підприємства залежить від раціональності вкладання фінансових ресурсів у активи підприємства та оптимальності співвідношення власних і позикових джерел коштів.

В короткостроковому аспекті фінансову стійкість підприємства можна оцінити за допомогою показників забезпеченості запасів і затрат джерелами їх формування. В зв'язку з цим можна виділити 4 типи фінансової стійкості:

1. Абсолютна короткострокова фінансова стійкість – це ситуація за якої запаси підприємства повністю покриваються власними джерелами коштів, тобто підприємство не залежить від зовнішніх інвесторів.

2. Нормальна короткострокова фінансова стійкість – стан за якого для покриття запасів підприємство може використовувати різноманітні нормальні джерела фінансових ресурсів – власні та залучені (кредити банків та розрахунки з кредиторами за товарними операціями).

3. Нестійкий поточний фінансовий стан за якого підприємство вимушене для фінансування частини своїх запасів залучати додаткові джерела покриття, наприклад, затримувати заробітну плату, розрахунки з бюджетом тощо.

Фінансова нестійкість вважається допустимою, якщо виробничі запаси та готова продукція і товари більші або дорівнюють короткостроковим кредитам і позиковим засобам, що беруть участь у формуванні запасів і витрат. А також коли вартість незавершеного виробництва плюс витрати майбутніх періодів менші або дорівнюють сумі позикових і довгострокових джерел формування запасів і витрат.

4. Критичний поточний фінансовий стан, який характеризується наявністю у підприємства кредитів, позик, не погашених вчасно та простроченої кредиторської заборгованості. Суб'єкт господарювання не має можливості вчасно розрахуватися і повторення такої ситуації може призвести до банкрутства.

В довгостроковому аспекті фінансова стійкість підприємства пов'язана зі структурою джерел та напрямками використання його фінансових ресурсів. Підприємство, яке не має власних оборотних коштів, і, відповідно, власних джерел для фінансування поточної діяльності, тобто є фінансово нестійким в короткостроковому періоді, але має сучасну матеріально-технічну базу, яка дає можливість залучати під забезпечення кредити, може бути достатньо стійким в довгостроковій перспективі. І навпаки.

Оцінка фінансової стійкості підприємства відбувається з урахуванням специфіки підприємства, галузі діяльності, і навіть країни, у якій ця діяльність здійснюється. Так, практично всі відокремлені структурні підрозділи залізничного транспорту України не можуть бути об'єктивно оцінені з точки зору фінансової стійкості, оскільки залежні від галузевих органів управління, не є юридичними особами та не мають фінансової самостійності, по основній діяльності фінансуються у межах кошторису витрат та мають складні фінансові взаємозв'язки між собою та з управлінськими структурами. Тому, в якості об'єкта дослідження обрано питання оцінки фінансової стійкості залізничного транспорту України в цілому. Результати аналізу можуть бути використані для обґрунтування фінансової стратегії суб'єктів господарювання галузі та тактики її реалізації.

Таблиця 1.

Показники фінансового та майнового стану ДАЗТ України («Укрзалізниця»)

Показник	Оптимальне значення	Роки						
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Коефіцієнт автономії	>0,5	0,71	0,65	0,64	0,67	0,71	0,69	0,61
Коефіцієнт заборгованості	0,5-0,7	0,42	0,55	0,57	0,50	0,46	0,54	0,64
Коефіцієнт фінансової стійкості	>1	2,38	1,82	1,992	1,920	2,183	1,846	1,563
Коефіцієнт рентабельності активів	збільшення	0,010	0,003	0,001	0,004	0,008	0,005	0,005
Коефіцієнт спрацювання основних засобів	Зменшення	0,811	0,937	0,937	0,980	0,982	0,984	0,986

Оцінку фінансової стійкості складають на основі перших трьох коефіцієнтів, фактичні значення яких знаходяться в межах нормативних значень, і отже, свідчать про достатню стійкість фінансового стану та фінансову незалежність «Укрзалізниці». Так, коефіцієнт автономії вказує, що протягом усього аналізованого періоду джерела власних коштів у всіх джерелах коштів підприємства перевищують 50 %, хоча їх частка дещо знизилась за останні два роки. Отже, галузь в більшій мірі використовує власні джерела для фінансування своєї діяльності. Це, однак, не означає відсутності потреби у зовнішньому фінансуванні розвитку.

Коефіцієнти фінансової стійкості та заборгованості характеризують співвідношення власних та позикових коштів у пасивах підприємства та є взаємно оберненими. За період з 2007 по 2013 рр. спостерігається довгострокова тенденція збільшення залучених коштів у структурі фінансування, що вказує на розширення джерел фінансування, але значення показників знаходяться в межах нормативу.

Але комплексний коефіцієнтний аналіз фінансового стану вказує на існування серйозних проблем у формуванні фінансової стратегії «Укрзалізниці»: галузь має дуже низьку рентабельність активів та застарілу матеріально-технічну базу. А низькорентабельному підприємству, яке не має сучасних високопродуктивних основних засобів, що можуть бути використані в якості забезпечення, перспективних та прибуткових проектів розвитку, значно важче отримати кредит. Тому такі підприємства вимушено є фінансово незалежними, користуються тільки власним капіталом, а їх фінансові ресурси обмежені, що свідчить про недостатню фінансову стійкість, яка може призвести до неплатоспроможності.

Дослідження підходів до управління підприємствами залізничного транспорту як складної системи

Харченко О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищені вимоги ринку до рівня комплексних управлінських рішень приводить до низької ефективності управління не лише підрозділів залізничного транспорту, але і галузі в цілому. Виявлення принципів управління транспортними підприємствами, як складною системою, та аналіз підходів сталого розвитку при управлінні складними системами набуває особливо важливого значення і для країни в цілому, так як транспорт це одна з галузей економіки, яка забезпечує основний приріст створення валової доданої вартості.

Підрозділи залізничного транспорту відносяться до складних систем за декількома ознаками: є транспортно-логістичними, як правило, включають підсистему інформаційних мереж, в них протікають технологічні процеси переробки матеріального потоку, для них характерні процеси управління багатоканальними динамічними об'єктами (маневровими локомотивами, фронтами навантажувально-розвантажувальних робіт, складським господарством і тому подібне).

Для рішення задач управління складними системами використовуються як підходи, які відносяться на сьогоднішній день до традиційних (оптимальне управління, адаптивне управління, рефлексивне управління та ін.), так і більш нові підходи, які направлені на переосмислення парадигм управління, що склалися.

Традиційні підходи до управління складними системами були розглянуті багатьма дослідниками та мають сформовані поняття та принципи.

Останнім часом все більше уваги приділяється більш новому підходу до управління складними системами – це концепція сталого розвитку.

Поняття сталого розвитку (англ. – sustainable development) вперше було введено в 1987 р. Міжнародною комісією з довкілля і розвитку, створеною Генеральною Асамблеєю ООН (Комісія Г.Х. Брундтланд). При цьому під сталим розвитком малося на увазі такий розвиток, який задовольняє потреби нинішнього покоління, не підриваючи можливостей майбутніх поколінь задовольняти їх власні потреби. Дане поняття може уживатися стосовно всієї планети в цілому, а також по відношенню до окремих країн, регіонів, різних видів господарської діяльності.

Вживання концепції сталого розвитку і її реалізація при управлінні складними системами (у тому числі – при управлінні підрозділами залізничного транспорту) має на увазі, в першу чергу, облік екологічної і соціальної складових процесів функціонування складних систем, а також впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Також слід зазначити, що зменшення негативного впливу залізничного транспорту на довкілля і впровадження ресурсозберігаючих технологій є одними з основних напрямів у Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року, що ще раз підтверджує необхідність впровадження принципів сталого розвитку у підрозділах залізничного транспорту.

Отже, підрозділи залізничного транспорту відносяться до складних систем управління, але існуючі методи управління складними системами та застосування кількісних показників не вирішують проблеми порівняння різноякісних понять, не є адитивними, суб'єктивні, а також не дозволяють оцінити ефективність дій. Для успішного розвитку транспортної галузі необхідно перейти від концепції адаптації та виживання до моделі сталого розвитку.

Секція 4

**Формування та розвиток
соціально-економічної безпеки
транспортних систем в умовах
глобальної ринкової трансформації**

Transformation of global corporations by implementing mobility technology

Anna Golovkova, SAP, Paris, France

Increasingly in the world of project management, change and organizational development the term technological transformation is being used. But what does it mean? What is exactly transformation? Technological transformation is a strategy that seeks to find ways to bring the function and structure of a business operation into harmony with the stated vision and goals of that company. The idea behind the transformation is to identify and implement long-standing changes that move the company from its present situation to a level that is closer to what the company ultimately wants to be.

“...most organizations must change, and change profoundly, if they want to stay alive” (Hirschhorn, 2002). Many researchers and practitioners focus their attention on the importance of organizational change around the introduction of new technologies. Today, new technologies are a critical resource for creating organizational value. It has the potential to dramatically change the nature of products, processes, companies, industries, and even competition itself (Porter and Millar, 1985). Mobile technology, which can support computing on the move using portable devices through wireless networks (Varshney and Vetter, 2000; Malladi and Agrawal, 2002), has emerged as the next wave in IT revolution. Weiser (1998) describes the adoption and diffusion of mobile technologies and the use of such devices as the third wave of the computer revolution. This computer revolution is a result of following factors:

- Increasingly mobile society with constantly evolving needs;
- Demands to enhance the customer experience;
- Demands to provide real-time information;
- Increasing expectations for higher security and confidentiality of sensitive information, etc.

These mobile technologies are argued to offer unlimited opportunities for companies and people to access and exchange information and engage in commercial transactions free from the constraints of time and location, wherever and whenever such needs might occur (Lyytinen and Yoo, 2002). In addition, this technological push is supported by a business pull for the implementation of mobility with the need for information and commercial transaction capabilities “anywhere, anytime, anyone” (Davis, 2002).

Mobility is gaining importance and popularity in organizations (Andersen et al., 2003). It is changing the way businesses operate and people work, and how information systems support business processes, decision-making and competitive advantage. They not only have become an expected component of the information technology infrastructure, but also have begun playing a key role in virtualizing and accelerating the business – and thus transforming the entire enterprise and its ecosystem. Mobile technologies become a fundamental player in all levels of the organization. This fast development of technologies can radically change the capabilities of information systems and opening new possibilities for business. Therefore, we believe that this new phenomenon needs to be better understood and analyzed.

Many researchers and practitioners focus their attention on the study of information technology (IT) and its impact on the organization. These researches must be linked to interaction between organization and information system infrastructure and between business and information technology strategies. Figure 1.1 shows this alignment proposed by Henderson and Venkatraman (1993). This interplay is becoming more important and useful because information technologies are seen as support of business strategy and organizational infrastructure.

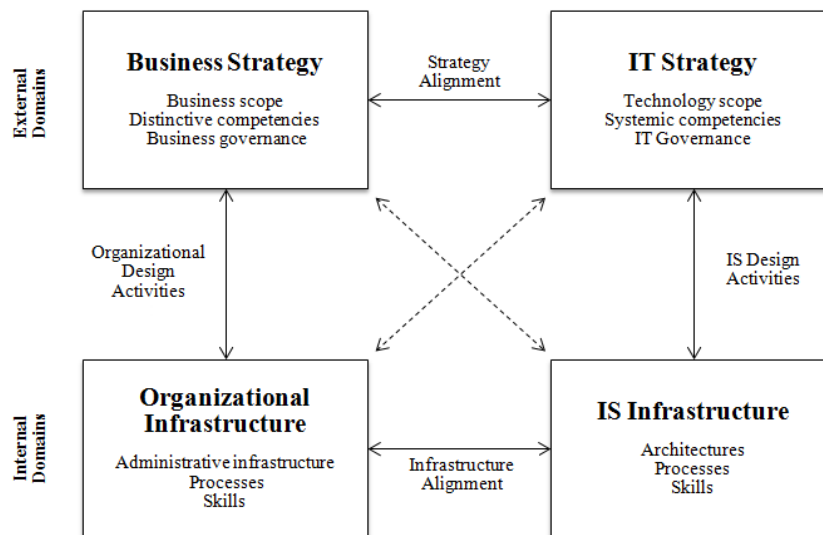


Figure 1.1: Strategic Alignment Model

Information systems combine hardware and software systems that support the operation, management and decision functions to facilitate planning, control and coordination, and to improve the effectiveness and efficiency of the organization. Capabilities of the information system and characteristics of the organization, its work systems, its people, and its development and implementation methodologies together determine the extent to which that purpose is achieved (Silver et al., 1995).

The objective of the researches in this field is to provide theoretical and practical knowledge that can help to apply specialized information technology to organizations, and to develop insight concerning both the management of information technology and the use of information technology for managerial and organizational purposes (Zmud, 1997). For obtaining such knowledge, first it's necessary to involve the complementary paradigms, behavioral-science and design-science (March and Smith, 1995) that we will discuss below.

The performance and efficiency of the organization primarily depends on its information system. Thus, it is necessary to consider and understand two factors: the capabilities of the information system and characteristics of the organization - its work systems, its people, and its development and implementation methodologies (Silver et al., 1995). We consider that two paradigms allow companies to obtain such knowledge: natural (behavioral) science paradigm and design-science paradigm (March and Smith, 1995).

Behavioral-science paradigm. The purpose of this paradigm is to develop theories and principles that should clarify or predict organizational and human phenomena surrounding the analysis, design, implementation, management, and use of information systems. Such theories focus on the interactions between people, organizations and technologies to achieve the purpose of improving the efficiency and effectiveness of the company. These theories have an impact on the design of decisions based on the respect to the system development methodology used and the functional capabilities, information contents, and interfaces implemented within the IS (March and Smith, 1995).

Design-science paradigm. Basically, the design-science paradigm is a problem-solving paradigm. The main goal of this paradigm is to understand the mechanisms of innovation that define the ideas, practices, technical capabilities, and products of company. Through these mechanisms, the analysis, design, implementation, management, and use of information systems can be effectively and efficiently accomplished (Denning, 1997; Tsichritzis, 1998). Such artifacts

extend current organizational and individual borders through the experience, creativity, intuition, and problem solving capabilities of the researcher, and so it is necessary to study these mechanisms changing phenomena occurring in the company (Markus et al., 2002; Walls et al., 1992).

It follows from the above that the behavioral-science paradigm includes the development and confirmation of theories, and the purpose of this research is to find “what is true”. On the contrary, the design-science research includes the creation and evaluation of artifacts, and so the purpose of this research is to find “what is effective”.

Now we can identify the problems of each paradigm. The problem of the design-science research paradigm consists in considerable emphasis on the technological artifacts and in refusing to maintain an adequate theory base. That’s why it is useless in real organizational settings. On the contrary, the problem of the behavioral-science research paradigm is that it excessively focuses on contextual theories. Thus, this paradigm refuses to identify and anticipate technological capabilities, potentially resulting in theories and principles addressing outdated or ineffective technologies.

IS research must be both proactive and reactive with respect to technology. Thus, it is important to analyze all key elements: technology, information and people. That’s why we would like to introduce two models: “Work system” model developed by Alter (2006) and «Star model» developed by Galbraith (1973).

To summarize, we argue: (1) what has been and will be further mobilized is not just human corporeal movement but more importantly interaction between people and technologies; and (2) the notion of mobility should be addressed in three distinct dimensions: spatial, temporal and contextual aspects of mobility in human interaction.

Accordingly to the theoretical research developed in this article, a radical technological innovation can lead to many organizational changes. All these types of mobility, all these concepts related to new work practices and management of organizational resources make it necessary to contextualize the actions of mobility and specify the technical tools that support these behaviors.

Організація системи попередження терористичних актів на транспорті

Авраменко Д. Ю., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Безпрецедентні у світі за своїми масштабами та запеклістю розбійні напади, терористичні акти, диверсії отримують широкого резонансу, викликаючи справедливе обурення громадськості. Вони завдають величезних збитків державним інтересам і престижу. Найнебезпечнішим з цих видів злочинів є тероризм. Тероризм - постійний супутник людства, який відноситься до числа найнебезпечніших і важкопрогнозованих явищ сучасності, які одержують дедалі більше розмаїття різноманітних форм і загрозливих масштабів. Терористичні акти приносять велику кількість людських жертв, створюють сильний психологічний тиск на великі маси людей, тягнуть руйнацію, сіють ворожнечу між державами, провокують війни, недовіру й ненависть між соціальними і національними групами, що інколи неможливо змінити у продовж життя цілого покоління.

Історія сучасного тероризму йде своїм корінням вглиб століть, проте «загадка» тероризму, його різноманітні форми далекі від вирішення. Історія переконливо підтверджує, що представники влади, і кримінальні елементи у боротьбі за свої інтереси постійно зверталися до терористичних методів. Попередники нинішніх терористів заклали основи, починаючи із яких тероризм став приймати свій сучасний вигляд.

Тероризм – суспільно небезпечна діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур та залякування або погроз вчинення інших посягань на життя та здоров'я ні в чому не винних людей з метою досягнення злочинних цілей.

Терористична діяльність це діяльність, яка охоплює:

- планування, організацію, підготовку та реалізацію терористичних актів;
- підбурювання до вчинення терористичних актів, насильства над фізичними особами або установами, організаціями і підприємствами галузі освіти і науки, знищення об'єктів у терористичних цілях;
- організацію незаконних збройних формувань, злочинних угруповань (злочинних організацій), організованих злочинних груп для вчинення терористичних актів, так само як і участь у таких актах;
- вербування, озброєння, підготовку та використання терористів;
- пропаганду і поширення ідеології тероризму;
- фінансування завідомо терористичних груп (організацій) або інше сприяння їм.

Правову основу боротьби з тероризмом становлять Конституція України, Кримінальний кодекс України, Закон України про боротьбу з тероризмом, Закон України про Цивільну оборону України, інші закони України з питань надзвичайних ситуацій та цивільного захисту населення, Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом 1997 р., Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом 1997 р., Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999 р., інші міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, укази і розпорядження Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, та інші нормативно-правові підзаконні акти.

Міжнародно-правовою основою співробітництва держав у боротьбі з тероризмом на повітряному транспорті є наступні документи:

- Конвенція про злочини та деякі інші дії, що здійснюються на борту повітряного судна, від 14 вересня 1963;
- Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р.;
- Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, від 23 вересня 1971;
- Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію, що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, від 24 лютого 1988

Ці документи були прийняті в рамках Міжнародної організації цивільної авіації. Оскільки багато терористичних актів здійснюються на повітряних суднах або з їх використанням, як це мало місце 11 вересня 2001 р. в США, Міжнародна організація цивільної авіації звертає особливу увагу держав на те, щоб цивільні повітряні судна не використовувалися в якості руйнівної зброї. У вересні 2002 р. був прийнятий План дій щодо забезпечення авіаційної безпеки, в якому передбачено низку конкретних заходів, в тому числі проведення регулярних, обов'язкових, систематичних і узгоджених перевірок з метою проведення оцінки застосовуваних у всіх договірних державах процедур забезпечення авіаційної безпеки.

Боротьба з тероризмом ґрунтується на принципах:

- законності та неухильного додержання прав і свобод людини і громадянина;
- комплексного використання з цією метою правових, політичних, соціально-економічних, інформаційно-пропагандистських та інших можливостей;
- пріоритетності попереджувальних заходів;
- невідворотності покарання за участь у терористичній діяльності;
- пріоритетності захисту життя і прав осіб, які наражаються на небезпеку внаслідок терористичної діяльності;
- поєднання гласних і негласних методів боротьби з тероризмом;
- нерозголошення відомостей про технічні прийоми і тактику проведення антитерористичних операцій, а також про склад їх учасників;
- єдиначальності в керівництві силами і засобами, що залучаються для проведення антитерористичних операцій;
- співробітництва у сфері боротьби з тероризмом з іноземними державами, їх правоохоронними органами і спеціальними службами, а також з міжнародними організаціями, які здійснюють боротьбу з тероризмом.

Однією з причин, що стримує розроблення ефективних механізмів протидії та запобігання тероризму є те, що механізми як категорія теорії державного управління на практиці реалізуються в управлінському процесі від з'ясування конкретної управлінської ситуації, визначення мети і завдань до досягнення конкретних результатів через застосування адекватного впливу на всі елементи керованої підсистеми. Відтак у сфері національної безпеки, з метою запобігання та протидії проявам тероризму переважно застосовують організаційні механізми (які можуть бути організаційно-структурними, організаційно-економічними, організаційно-адміністративними тощо), правові (на основі яких здійснюється організаційно-розпорядча та адміністративно-виконавча діяльність), фінансово-економічні, мотиваційні та комплексні.

Формування стратегії фінансово-економічної безпеки на підприємстві

Алексеева Ю. Г., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Будь-яке суспільство завжди ставить перед собою завдання подальшого самовдосконалення, підвищення рівня життя. Постановка цілей та їх реалізація вимагають організованої діяльності, а остання - її планування. Водночас механізми реалізації планів, форми і методи планування можуть бути абсолютно різними і самі впливати на характер виробничих відносин.

Останнім часом економіка України пережила два діаметрально протилежних підходи до проблеми планування. Аж до кінця 80 -х рр., планування вважалось основою організації соціально-економічного життя, головним важелем державної економічної політики та мало значною мірою директивний характер.

Відмова від використання планових методів організації діяльності стала в останні роки в Україні однією з причин глибоких кризових явищ в економіці країни. Питанням планування останнім часом приділялася вкрай мало уваги.

Планування часто невиправдано асоціюється лише з раніше існуючою системою, не визначено і його місце в ринковій економіці. В умовах ринку фінанси підприємств набувають особливо важливе значення. Висування на перший план фінансової сторони діяльності підприємств є останнім часом однією з найбільш характерних рис економічного життя розвинених капіталістичних країн. Зростаючу роль фінансів підприємств слід розглядати як тенденцію, діючу в усьому світі.

Для забезпечення фінансової стійкості підприємство повинно володіти гнучкою структурою капіталу, уміти організувати його рух таким чином, щоб забезпечити постійне перевищення доходів над витратами з метою збереження платоспроможності і створення умов для самовідтворення.

Головна мета фінансової діяльності зводиться до однієї стратегічної задачі - збільшенню активів підприємства. Для цього воно повинно постійно підтримувати платоспроможність і рентабельність, а також оптимальну структуру активу і пасиву балансу.

Таким чином, стійке фінансове становище формується всією економічною діяльністю підприємства, а його рівень свідчить про якість управління і, зокрема, фінансового управління.

Будучи частиною загальної стратегії економічного розвитку підприємства, фінансова стратегія носить стосовно неї підлеглий характер і повинна бути узгоджена з її цілями і напрямками. Разом з тим фінансова стратегія сама робить істотний вплив на формування загальної стратегії економічного розвитку підприємства.

Це пов'язано з тим, що основна мета загальної стратегії - забезпечення високих темпів економічного розвитку і підвищення конкурентної позиції підприємства пов'язане з тенденціями розвитку відповідного товарного ринку.

При розробці фінансової стратегії потрібно враховувати динаміку макроекономічних процесів, тенденцій розвитку вітчизняних фінансових ринків, можливостей диверсифікації діяльності підприємства.

Фінансова стратегія, головним завданням якої є досягнення повної самоокупності та незалежності підприємства, будується на певних принципах організації і включає в себе наступне:

- поточне і перспективне фінансове планування, що визначає на перспективу всі надходження грошових коштів підприємства та основні напрямки їх витрачання;
- централізацію фінансових ресурсів, що забезпечує маневреність фінансовими ресурсами, їх концентрацію на основних напрямках виробничо-господарської діяльності;
- формування фінансових резервів, що забезпечують стійку роботу підприємства в умовах можливих коливань ринкової кон'юнктури;
- безумовне виконання фінансових зобов'язань перед партнерами;
- розробку обліково-фінансової та амортизаційної політики підприємства;
- організацію і ведення фінансового обліку підприємства і сегментів діяльності на основі діючих стандартів;
- складання фінансової звітності по підприємству і сегментами діяльності відповідно до діючих норм і правил з дотриманням вимог стандартів;
- фінансовий аналіз діяльності підприємства і його сегментів.

Фінансова стратегія включає в себе методи і практику формування фінансових ресурсів, їх планування та забезпечення фінансової стійкості підприємства. Всебічно враховуючи фінансові можливості підприємств, об'єктивно оцінюючи характер зовнішніх і внутрішніх факторів, фінансова стратегія забезпечує відповідність фінансово-економічних можливостей підприємства умовам, які склалися на ринку. Фінансова стратегія передбачає визначення довгострокових цілей фінансової діяльності та вибір найбільш ефективних способів їх досягнення. Цілі фінансової стратегії мають підпорядковуватися загальній стратегії економічного розвитку та спрямовуватися на максимізацію прибутку та ринкової вартості підприємства.

Велике значення для формування фінансової стратегії має врахування факторів ризику. Фінансова стратегія розробляється з урахуванням ризику неплатежів, інфляційних коливань, фінансового ринку.

Стратегія економічного розвитку – це сукупність головних цілей та основних засобів їх досягнення. Стратегічне планування - єдиний спосіб прогнозування майбутніх можливостей, що допомагає уточнити найбільш доцільні шляхи дій. Аналіз поточних значень параметрів і їх прогноз дають можливість сформулювати стратегічний фокус - пріоритетний напрямок, на якому необхідно сконцентрувати увагу і ресурси.

Важливим принципом стратегічного планування є багатоваріантність планових розрахунків. Невідповідність між бажаною стратегічною метою і поточним станом визначається великою кількістю шляхів досягнення мети. Беручи до уваги фактори ризику та невизначеність розвитку зовнішнього середовища, вибрати єдину стратегію розвитку практично неможливо.

Отже, велике значення має комплексність розробки стратегії, оскільки кожен альтернативний варіант передбачає аналіз усіх без винятку питань його фінансової, ресурсної й організаційної забезпеченості, визначення та узгодження часових та кількісних параметрів. Виділення ресурсів для досягнення тільки конкретної мети гарантує стабільність реалізації стратегії, хоча і обмежує можливість маневрування. Важливою складовою частиною механізму управління фінансовою діяльністю підприємства є системи і методи її аналізу. Фінансовий аналіз являє собою процес дослідження фінансового стану й основних результатів фінансової діяльності підприємства з метою виявлення резервів підвищення його ринкової вартості та забезпечення ефективного розвитку.

Формування фінансової стійкості підприємства в умовах невизначеності

Андрєєва А. С., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Середовище – це система умов існування. В ній відбуваються події, які не можна спрогнозувати з повною визначеністю. Тому з погляду прийняття рішень рівень невизначеності є вагомим характеристикою середовища. Невизначеність виявляється в параметрах інформації на всіх стадіях її оброблення.

Підприємство як соціально-економічна система має найвищий рівень непередбачуваності результатів рішень. Коли більшість підприємств перебувають у кризових становищах, набирає обертів питання забезпечення фінансової стійкості, що гарантує стабільність роботи підприємства. Тому що, саме вона є запорукою розвитку ефективної діяльності підприємства, забезпечує його платоспроможність та місце на ринку, збільшує його конкурентний потенціал в майбутньому та дає можливість розробляти фінансові стратегії.

Керівники вимушені розробляти управлінські рішення за умов недостатньої чи недостовірної інформації, а результати їхньої реалізації не завжди співпадають із запланованими. У таких випадках опираються на непередбачені або невизначені ризики, що стають постійними супутниками керівників і фінансистів більшості підприємств. Тому дуже важливим в таких умовах є вивчення та застосування індивідуальної безперервної системи моніторингу фінансового стану підприємств, об'єктивне та своєчасне застосування необхідних заходів, які можуть вберегти підприємство від кризового стану.

Фінансову стійкість сьогодні вважають одним із засобів контролю невизначеності середовища через застосування і координацію ресурсів, яка передбачає розроблення підприємством арсеналу можливостей і вибору серед них найвідповіднішої до ситуації без надмірних витрат, втрат часу і продуктивності.

Фінансова стійкість, як один із найважливіших видів забезпечення стабільності, дає змогу ефективно управляти процесами формування, розподілу і використання фінансових ресурсів і грошових коштів в умовах невизначеності середовища та дефіциту часу для прийняття рішень.

В умовах змінного зовнішньоекономічного середовища, актуальним стає питання стосовно запровадження заходів, що дали б можливість організувати стійку фінансову діяльність підприємства, тобто уникнути фінансової кризи та банкрутства. Аналіз банкрутства може бути основою об'єктивних оцінок фінансової стійкості. Отже при аналізі стійкості підприємств доцільно враховувати тенденції банкрутства. Статистика в Україні свідчить, що з 100 зареєстрованих підприємств, залишаються працювати лише 20, інші в період чотирьох-п'яти років ліквідуються. В умовах нестабільного економічного стану та недосконалої нормативно-правової бази, яка б допомогла вийти з такого положення, будь-яке підприємство, навіть велике, може опинитися на грані банкрутства. В першу чергу це пов'язано з тим що, будь яке підприємство приймає участь у роботі економіки країни в цілому. Так як воно співпрацює з іншими суб'єктами господарювання, державою, клієнтами, то своєю чергу вже формує вплив на фінансовий стан.

Фінансова криза 2008 року стала переломним моментом в економіці України, збитки підприємств значно зросли. Доля збиткових підприємств в загальній кількості підприємств України в 2008 році змінилася з 30% до 40%. Станом на 2013 рік 43,7% вітчизняних підприємств працювали збитково. Питома вага їх власного капіталу в структурі пасивів становила 37,7%. Крім того, 90% оборотних активів були створені за рахунок поточних зобов'язань, що говорить про їх слабку ліквідність, неплатоспроможність та значну фінансову залежність від кредиторів та інвесторів. Збереження таких тенденцій в майбутньому може привести до банкрутства, тому питання формування фінансової стійкості підприємств в умовах невизначеності є актуальним.

Механізми управління системою економічної безпеки

Архіпов А. Д., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Необхідність впливу на економічну безпеку на різних рівнях, а також взаємозв'язок цих рівнів вимагає розроблення й використання системного підходу до управління економічною безпекою. Цей підхід передбачає більш широке дослідження явищ і процесів, ніж це звичайно робиться економістами, окрім того, включає до свого складу виділення внутрішнього і зовнішнього середовища, а також їхніх взаємозв'язків.

Проблеми економічної безпеки в останні роки стали предметом дослідження багатьох російських учених: Л.Абалкіна, В.Сенчагова, А.Архіпова, Л.Олейника та українських учених: Б.Пастернака-Таранущенко, Т.Клебановой, Н.Чернової, Н.Капустіної, Ю.Лисенко, В.Шлемко, И.Бінько, Р.Дацків. Проведені дослідження дали змогу виявити фактори дестабілізації економіки, загрози економічній безпеці, методи аналізу економічної безпеки, наведені різні трактування поняття “економічна безпека”.

Метою дослідження є дослідження механізмів управління системою економічної безпеки; аналіз системного методу і його застосовності щодо вирішення даної проблеми.

З погляду системного підходу безпеку можна визначити як якість системи, що забезпечує її стійке та стабільне функціонування і розвиток за умов виникнення різних видів загроз зовнішнього і внутрішнього характеру. Це така якість системи, яка дозволяє мінімізувати, а в кращому випадку і повністю уникнути негативного впливу дестабілізуючих факторів різного характеру.

Основне завдання управління стійкістю системи пов'язане з дослідженням комплексу процесів планування, аналізу і контролю за всіма функціональними, територіальними та іншими підсистемами.

Аналіз економічної безпеки як певного стану системи, який уможливорює або забезпечує безкінечно довге функціонування самої системи за умов негативних або небажаних впливів зовнішнього та внутрішнього характеру, свідчить, що система управління економічною безпекою є складною відкритою системою.

Велика кількість факторів, які впливають на рівень економічної безпеки, та її структурна складність дозволяють виділити множину структур для адекватного опису економічної безпеки та її управління.

Виходячи з цього, процесу визначенню управляючого впливу повинен передувати аналіз загроз економічній безпеці системи і стану керованої системи, а саме — управління економічною безпекою повинно бути спрямоване не тільки на зменшення втрат від реалізації конкретної загрози, але й на ефективну ліквідацію наслідків від реалізації загрози. Подібний підхід отримав назву адаптивного управління економічною безпекою.

Необхідним елементом покращення управління безпекою виступає кількісна оцінка її рівня, яка дає змогу у випадку існування істотних порушень або відхилень визначити ступінь близькості системи до межі її стійкості, де буде втрачена передбачуваність її змін у відповідь на зовнішні і внутрішні впливи.

У практичному вимірі існує два основних підходи до управління економічною безпекою — галузевий і функціонально-територіальний. Галузева система управління сформувалася за радянських часів та дісталася державі у спадок від командної системи економіки. Основним методологічним принципом її функціонування є управління за галузевим підходом, коли в основу керівних впливів було покладено диференціацію господарства за галузями без врахування їх міжгалузевих зв'язків та взаємовпливів. До сфери впливу регіонів було передано більшість питань соціальної сфери. Однак у практичному вимірі регіональні органи виконавчої влади повинні були вирішувати значно більшу кількість питань, пов'язаних із забезпеченням стабільного розвитку господарства, формуванням податкових надходжень, збереженням навколишнього середовища.

Враховуючи тенденції та перспективи розвитку світових регіональних процесів, територіальний розвиток та планування неможливі без адекватної системи управління економічними процесами на регіональному рівні. Регіональна економічна система повинна здійснювати управління господарством, соціальною сферою та охороною навколишнього середовища, маючи для реалізації цього процесу необхідні повноваження, методи і важелі управління та відповідні управлінські структури. Важливим фактором успішної реалізації основ управління економічною безпекою є їх аналогічність зі стратегічною метою забезпечення безпеки, тому ці положенням можна ототожнити.

Успішне управління економічною безпекою можливе, якщо правильно враховувати елементи функції економічної безпеки. Виключення хоча б одного з об'єктів із загальної системи захисту руйнує цілісність системи, перетворює процес реагування на загрози в набір не пов'язаних між собою дій. Проблема управління системою економічної безпеки не є повністю розкрита та досліджена, оскільки методи її вирішення мають змінюватися згідно із ситуацією. Системний підхід може бути використаний як основа, але необхідно проводити дослідження далі з використанням інших методів.

Беручи до уваги всі дослідження щодо економічної безпеки, можна говорити про недостатню розробку проблеми в галузі управління економічною безпекою, про нерозробленість підходів і методів управління. вбачаємо у здійсненні аналізу зарубіжного досвіду з проблеми забезпечення економічної безпеки, визначенні механізмів реалізації забезпечення економічної безпеки.

Гибкая система управления интегрированным транспортным предприятием для обеспечения социально-экономической безопасности.

Байгушев В. В., Научно-производственный Центр
«Углеродные волокна и композиты», г. Мытищи, Россия

Главная роль в эволюции мировой экономики при формировании и развитии транспортной отрасли отводится интеграционным процессам. Интеграция хозяйственных связей увеличивает роль и значение транспортных коммуникаций, способствует развитию всех видов интеграции в транспортной отрасли, что в свою очередь приводит к совершенствованию транспортной отрасли в целом для каждой страны. Объективное развитие интеграционных процессов в транспортной отрасли неразрывно связано с ростом социально-экономических рисков и угроз. Поэтому обеспечение социально-экономической безопасности транспортной отрасли является определяющим фактором для дальнейшего эффективного роста интеграции на транспорте. Основным действующим субъектом интеграционных процессов при наиболее полном обеспечении транспортной безопасности в экономике любой страны является транспортное предприятие в виде акционерной правовой формы хозяйствования. Интеграция данных транспортных предприятий в масштабе отрасли конкретной страны является наиболее эффективным способом формирования, стабилизации и развития конкурентных преимуществ каждого участника и интегрированной структуры в целом.

Целью данной работы является разработка гибких проектно-ориентированных систем управления интегрированным транспортным предприятием для обеспечения социально-экономической безопасности в условиях глобальной интеграции.

Концепция транспортной безопасности любой страны это, прежде всего система взглядов на обеспечение безопасности личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз в транспортной сфере при достижении максимальной экономической эффективности. Реализация данной концепции происходит через формирование таких субъектов или предприятий в транспортной отрасли, которые обеспечивают реализацию данной концепции своей хозяйственной деятельностью. Наиболее существенными факторами в социально-экономической безопасности транспортной сферы являются:

- экономически обоснованное удовлетворение потребностей личности, общества и государства в современном спектре транспортных услуг и стабильное их обеспечение;
- достижение высокой экономической эффективности и безопасности транспортного процесса путем технического перевооружения и модернизации транспортного комплекса
- обеспечение экономически обоснованной доступности транспортных услуг на уровне, гарантирующем социальную стабильность, развитие межрегиональных связей и национального рынка труда;
- формирование и развитие экономической транспортной безопасности для обеспечения действующего уровня международных стандартов, что является необходимым условием реализации транзитного потенциала транспортного комплекса.

Формирование, реализация и развитие перечисленных факторов в условиях ограниченности всех видов ресурсов наиболее экономически эффективно через создание гибких проектно-ориентированных систем управления интегрированным транспортным предприятием (далее ИТП). В условиях глобальной интеграции предприятие транспортной отрасли испытывает в хозяйственной деятельности наиболее сильное влияние, прежде всего внешних факторов. Поэтому наиболее эффективным противодействием внешним факторам является воздействие через гибкое управление внутренними факторами ИТП. Формирование такого экономически эффективного противодействия, необходимо, через создание гибких проектно-ориентированных систем управления конкурентными преимуществами ИТП. Формирование требований проектно ориентированного гибкого управления ИТП предусматривает разработку способа определения гибкого проектирования и управления

будущего ИТП, системы показателей гибкости, в скалярной форме, характеризующих данный проект. Концептуальная модель производственно-экономической системы деятельности ИТП, которая используется в данном исследовании для решения задачи создания гибкой проектно-ориентированной системы управления имеет вид (1):

$$\begin{aligned} x &= f_i(d, u, z, x) > 0, \forall i \in I, \forall x \in X_{\text{зад}}; \\ h_i(d, u, z, x) &\leq d_{\text{макс}}, \forall i \in I, 0 < d < d_{\text{макс}}; \\ p_i(d, u, z, x) &\leq u_{\text{макс}}, \forall i \in I, 0 < u < u_{\text{макс}}; \\ z &> 0, z \in T; \end{aligned} \quad (1)$$

где, x – область показателей выхода, которые оценивают состояния хозяйственной деятельности отдельных участников и объединенной деятельности ИТП, s -мерное конечное множество;
 f_i – функция, определяющая зависимость показателей выхода x от показателей d, u, z, x ;
 d – область показателей проектирования, определяющая n -мерное конечное множество параметров или показателей задаваемых при проектировании и управлении ИТП для обеспечения конкурентных преимуществ;
 u – область показателей управления, определяющая g -мерное конечное множество параметров или показателей определяемых при проектировании и управлении ИТП для обеспечения конкурентных преимуществ;
 z – область показателей входа, которые имеются для обеспечения хозяйственной деятельности отдельных участников и объединенной деятельности ИТП, определяющая m -мерное конечное множество параметров или показателей определяемых при проектировании и управлении ИТП для обеспечения конкурентных преимуществ;
 $X_{\text{зад}}$ – заданное множество показателей деятельности ИТП разрабатываемые при проектировании и управлении интегрированной акционерной структуры;
 h_i – функция, определяющая зависимость показателей проектирования d от показателей u, z, x типа неравенств;
 $d_{\text{макс}}$ – область максимальных показателей проектирования, входящая в n -мерное конечное множество параметров или показателей задаваемых при проектировании ИТП для обеспечения конкурентных преимуществ;
 p_i – функция, определяющая зависимость показателей управления u от показателей z, d, x типа неравенств;
 $u_{\text{макс}}$ – область максимальных показателей управления, входящая в g -мерное конечное множество управляющих параметров или показателей определяемых при проектировании и управлении ИАС для обеспечения конкурентных преимуществ;
 T – область допустимых значений z , где z^B, z^H – максимальное и минимальное значения из области показателей входа задаваемых при проектировании и управлении ИТП.

Между областью d определяющей n - мерное множество параметров или показателей обеспечивающих конкурентные преимущества и задаваемых при проектировании ИТП и областью управления u , определяющей g - мерное множество управляющих решений корпоративного центра управления ИТП существует принципиальное отличие. На этапе деятельности ИТП выбранные значения d достаточно неизменны или их изменение сопряжено с значительными затратами и новыми недостаточно управляемыми рисками. Изменение выбранных значений из области d происходит тогда, когда возможности изменения области управления u для достижения заданных показателей исчерпаны. *Гибкое проектно-ориентированное системы управления* при выбранной области d для определенной области изменений входа z , обязательное существование хотя бы одного значения из области u , которое удовлетворяет всем ограничениям представленными выражениями (1).

При такой постановке задачи создания гибкой проектно-ориентированной системы управления ИТП, когда множество неопределенных возмущающих воздействий на хозяйственную деятельность системы ИТП учитывается по текущим результатам хозяйственной деятельности ИТП, решение поставленной задачи гибкого проектирования должно удовлетворять требованиям (2), (3), (4):

$$\forall z \in T, \text{ существует такое управление } \exists \Gamma_{d, z}(u) \quad (2)$$

$$\Gamma_{d, z}(u) = \{ u : f_i(d, u, z, x) > 0; h_i(z, u, x, d) \leq d_{\max}; p_i(z, d, x, u) \leq u_{\max}, \\ \forall x \in x_{\text{зад}}, \forall i \in I, 0 < u < u_{\max}, 0 < d < d_{\max}, z > 0, x > 0 \};$$

$$z \in T, T = \{ z : z^H \leq z_m \leq z^B, \forall m \in K \} \quad (3)$$

где $\Gamma_{d, z}(u)$ – множество, определяющее область значений показателей управления u , которое не противоречит имеющимся ограничениям;

T – конечная область изменений значений z ;

K – конечная область изменений значений z .

Для заданной области значений показателей проектирования d и для заданной области показателей входа z нахождение области значений x может быть выражена через ограничение p_j – функции, определяющей зависимость показателей управления u от показателей z, d, x . Следовательно, можно исключить влияние переменной состояния x из функций f_i и h_i . Введя новую функцию из выражения (4):

$$\Gamma_{d, z}(u) = \{ u : f_i(d, u, z, x(d, u, z)) > 0, \forall i \in I, \forall x \in x_{\text{зад}}; h_i(d, u, z, \\ x(d, u, z)) \leq d_{\max}, \forall i \in I, 0 < d < d_{\max}; p_i(d, u, z, x(d, u, z)) \leq u_{\max}, 0 < \\ u < u_{\max}, z > 0, x > 0 \}; \quad (4)$$

Тогда условие (3) с использованием выражения (4) принимает вид (5):

$$\Gamma_{d, z}(u) = \{ u : g_i(d, u, z) > 0; \forall i \in I, \forall x \in x_{\text{зад}}; 0 < d < d_{\max}; 0 < u < u_{\max}, \\ z > 0, x > 0 \} \quad (5)$$

где, $g_i(d, u, z)$ – новая функция, значения трехмерной области которой зависят от переменных показателей d, u, z и удовлетворяющая всем ограничениям из выражения (4).

При формировании экономических требований проектно-ориентированного гибкого управления высоко интегрированным хозяйственным объединением с применением способа определения гибкого проектирования и управления соответствующему полученному выражению (5) для пространства экономических показателей высокой размерности – число ограничений и переменных увеличивается. Поэтому для нахождения $\Gamma_{d, z}(u)$ требуется привлечение аналитических методов. Наиболее эффективными аналитическими методами количественной оценки для определения $\Gamma_{d, z}(u)$ или меры пространства $\Gamma_{d, z}(u)$ является применение метода Чебышева для системы неравенств или меры Лебега.

Комплексний підхід до визначення фінансово-економічної безпеки підприємства

Васейко М. Л., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економіка як система відношень включає до себе певні об'єкти підприємства. Однак в ряді випадків рівень економічної безпеки цих підприємств як такий не розглядається. В цілому, в нормативних документах та літературі здійснюється оперування поняттями такого рівня, як національна економіка, національна безпека, безпека регіону, та нажаль, економічній безпеці підприємств до недавнього часу місця не знайшлось. Але зміни в економіці України, які обумовлені перехідним періодом до ринкової моделі господарювання, потягнули за собою необхідність вирішувати завдання, пов'язані із забезпеченням фінансово-економічної безпеки підприємництва. Це поняття, як самостійний об'єкт управління є відносно новим, та було введено в оборот лише в останньому десятиріччі.

На законодавчому рівні питання економічної безпеки суб'єктів господарювання (підприємств) є фактично «пропущеним». Найбільш вірогідні причини цього:

- масштаб подій на рівні підприємства не є вагомим для рівня країни, регіону або ж якоїсь конкретної галузі;
- процес законотворчості рухається у напрямку від загального до конкретного і, таким чином, законодавці просто не дійшли до рівня підприємства;
- підприємства є надзвичайно різнорідними об'єктами як з організаційно-правової точки зору, так і по формам власності або галузям економіки, масштабам діяльності, ступеню конкуренції, економічним показникам, тому створити для них єдине описання практично неможливо.

Наведемо декілька визначень фінансово-економічної безпеки:

1) це стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для попередження загроз та забезпечення стабільного функціонування підприємства в теперішньому та майбутньому часі;

2) це стан захищеності економічних інтересів підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз, засноване на незалежності, ефективності та конкурентоспроможності економіки країни;

3) це такий стан правових, економічних та виробничих відносин підприємства, а також матеріальних, інтелектуальних та інформаційних ресурсів, який виражає його спроможність до стабільного функціонування.

Таким чином, фінансово-економічна безпека підприємства – це такий стан економіки, внутрішнього та зовнішнього середовища, який забезпечує достатній рівень економічного, технічного, юридичного та соціального існування та прогресивного розвитку підприємства, а також невразливість його інтересів по відношенню до зовнішніх та внутрішніх загроз, небезпек, ризиків та впливів.

Поняття фінансово-економічної безпеки достатньо повно, в комплексі, розглядається сучасними дослідниками на макрорівні (як правило, в системі більш загальних категорій – «національної безпеки» та «економічної безпеки країни»). На рівні суб'єктів господарювання (мікроекономічний рівень) комплексне дослідження суті поняття «фінансова безпека» як самостійного об'єкта управління в сучасній літературі ще не отримало відображення і ідентифікується лише як один з елементів економічної безпеки підприємства. В фінансовому менеджменті при достатньо глибоких дослідженнях окремих елементів фінансової безпеки підприємства, пов'язаних із забезпеченням його фінансової стійкості, платоспроможності, нейтралізацією фінансових ризиків, в самостійний об'єкт управління вона також не інтегрована.

Багато авторів, надаючи визначення поняття «безпека підприємства», розрізняють її складові, як самостійні елементи. Ці елементи (інформаційна безпека, економічна безпека, технологічна безпека тощо) не можуть існувати та повноцінно виконувати свої функції, якщо вони не співпрацюють один з одним. Наприклад, як можна говорити про захист комерційної

таємниці на підприємстві, коли юридична сторона даного питання взагалі не врегульована. Таким самим чином, не можна говорити про економічну безпеку будь-якого підприємства як про який-небудь автономний процес (стан).

Але також можна припустити те, що для того щоб мати об'єктивну можливість ефективно управляти підприємством, необхідно класифікувати весь спектр відносин у сфері безпеки на групи, які мають свою суттєву характеристику та свої закономірності розвитку. Постійне відстеження, вивчення цих груп дозволяє своєчасно виявляти з них ті, діяльність яких може привести до формування небезпеки та завдати шкоду всьому підприємству.

Поняття фінансової безпеки є синтезованим, інтегруючим у собі суттєві характеристики категорій «економічна безпека підприємства» та «фінанси підприємства». Ці категорії достатньо широко розглядаються в сучасній науковій літературі, що дозволяє використовувати їх теоретичний базис і методологічний апарат при дослідженні найважливіших суттєвих характеристик поняття «фінансова безпека підприємства» як об'єкта управління. Ці характеристики фінансової безпеки можуть бути сформульовані наступним чином:

- це основний елемент системи економічної безпеки підприємства (фінансова діяльність формує основну форму ресурсного забезпечення економічної стратегії підприємства; операції, пов'язані із фінансовою діяльністю підприємства, мають стабільний характер, тобто здійснюються постійно; фінансова діяльність грає пріоритетну роль в забезпеченні стабілізації економічного розвитку підприємства в цілому; ризики, пов'язані з фінансовою діяльністю підприємства (фінансові ризики) за своїми негативними наслідками відносяться до категорії найбільш небезпечних);

- фінансова діяльність представляє собою систему кількісних та якісних параметрів фінансового стану підприємства, які в комплексі відображають рівень його фінансової захищеності (фінансова безпека підприємства виражає визначений аспект його фінансового стану, який відображає той чи інший рівень фінансової захищеності; фінансовий стан підприємства, який характеризує його фінансову безпеку, відображається визначеною сукупністю параметрів; параметри системи фінансової безпеки підприємства потребують чіткої кількісної та якісної детермінації);

- об'єктом забезпечення фінансової безпеки виступає сформована система пріоритетних збалансованих фінансових інтересів підприємства, які потребують захисту в процесі його фінансової діяльності (в системі фінансової безпеки підприємства повинні розглядатися тільки пріоритетні фінансові інтереси, які грають найбільш важливу роль в забезпеченні його розвитку; система пріоритетних фінансових інтересів повинна охоплювати не тільки поточні, але й довгострокові їх види; пріоритетні фінансові інтереси підприємства в системі його фінансової безпеки повинні бути збалансовані з інтересами інших суб'єктів його фінансових відносин);

- основою формування фінансової безпеки підприємства є ідентифікована система реальних і потенціальних загроз зовнішнього та внутрішнього характеру його фінансовим інтересам (загрози фінансовим інтересам підприємства генеруються дією не всієї сукупності факторів, які впливають на здійснення його фінансової діяльності, а тільки окремих факторів, які оказують деструктивний вплив і потребують ідентифікації; в системі фінансової безпеки підприємства ідентифікуються не тільки реальні, а й потенційні загрози; поняття фінансової безпеки підприємства включає захист його пріоритетних інтересів від загроз не тільки зовнішнього, але й внутрішнього характеру; серед всіх ідентифікованих загроз основна увага в системі забезпечення фінансової безпеки підприємства акцентується на найбільш небезпечних її видах).

Розгляд діяльності із забезпечення безпеки підприємства як системи має не тільки теоретичне, але й практичне значення. Воно дозволяє найбільш повно дослідити цю спеціальну діяльність та визначити оптимальні шляхи підвищення її ефективності.

Інноваційний розвиток системи економічної безпеки суб'єктів господарювання

Валенко Я.Г., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В останні роки інтеграційні процеси набувають всепроникаючий характер, можна навіть сказати, що вони стають відмітною ознакою епохи. При цьому все більше актуалізується думка про те, що ефективний менеджмент неможливий без реалізації дієвих механізмів забезпечення економічної безпеки на всіх рівнях ієрархії економічних систем.

Необхідно усвідомити, що всі види ризиків і загроз настільки між собою пов'язані, що іноді відділити їх один від одного неможливо. Наприклад, економічна експансія, яка проявляється через надмірний імпорт товарів та інші загрози економічному розвитку країни, призводить до зниження виробництва, згорання галузей народного господарства країни, підвищує залежність її економіки від поставок з інших держав, зменшує кількість робочих місць, пригнічує власне виробництво, розвиток продуктивних сил, створює сприятливе середовище для виникнення різноманітних загроз як для підприємництва, так і для економічної безпеки держави в цілому.

З метою підвищення економічної безпеки підприємства поставлена актуальна проблема створення нових корпоративних механізмів і інструментів, що дозволяють реалізовувати більш ефективні системи забезпечення економічної безпеки на мікрорівні. При цьому ключова роль відводиться механізму корпоративного (інтегрованого) ризик-менеджменту. Ця тема розвивалась у роботах таких науковців як Воронцовський А.В. та Гусев В.С.

Проблема утворення сприятливого клімату у підприємницькому середовищі в плані економічної безпеки підприємництва набуває сьогодні особливого значення, стає вирішальним чинником, що визначає перспективи розвитку підприємництва і економічного розвитку країни в цілому. Організаційна слабкість механізмів узгодження інтересів суспільства і підприємців є недосконалість правового регулювання економічних відносин. На фоні зазначених обставин в Україні та країнах СНД починає формуватися певна організаційно-правова система безпеки підприємництва. Створюються різноманітні відомчі і міжвідомчі служби безпеки, які певною мірою напрацьовують окремі напрями своєї діяльності. Це, в основному, напрями фізичного і технічного захисту підприємницької діяльності.

Слід відзначити, що виявляти ризики та порушення, в більшості випадків покликані не державні спецслужби, а служби економічної безпеки тих суб'єктів підприємництва, яким завдаються збитки. Така стратегія базується на тому, що ризики економічних зловживань на перший погляд, як правило, знаходяться у сфері дії цивільно-правових норм. Мотивом такої роботи є запобігання збитків від різного роду ризиків та посягань.

Питання безпеки підприємництва тісно пов'язане з підприємницькими, фінансовими, кредитними, страховими та іншими ризиками, що супроводжують фінансово-господарську діяльність. Підприємництво, його фінансово-кредитне обслуговування, страхування кредитних, підприємницьких та інших ризиків є невід'ємними, тісно пов'язаними елементами успішного функціонування економіки.

Оскільки підприємництво на сучасному рівні розвитку практично не може існувати без кредитів, тому на основі опрацювання систем і засобів управління кредитними, страховими та іншими ризиками, пов'язаними з ними, можна побудувати інфраструктуру економічної безпеки не тільки у сфері банківської діяльності, а й підприємстві в цілому, що безумовно впливає і на питання детінізації економіки. Саме кредитні і страхові ризики найчастіше займають центральне місце серед інших видів ризиків, що впливають на економічну безпеку підприємства. Наприклад, проблеми, що виникають у кредитних відносинах на сучасному рівні господарювання, мають вирішальний характер. В умовах первинного накопичення капіталів кредит є інструментом, без якого підприємство і особливо функціонування товарного виробництва неможливо взагалі. У зв'язку з цим доцільно відзначити, що, коли в країні кредитний обіг набуває стихійного характеру, кризи в економіці не уникнути. Це стосується економіки з будь-якою формою власності. Однак, можна зі впевненістю прогнозувати, що по мірі посилення правового поля, яке б забезпечувало процедуру стягнення боргів, ліквідність українського вексельного ринку різко зросте, як і кількість векселів з твердими котируваннями.

Проблеми формування та розвитку економічної безпеки корпорацій в умовах глобалізації

Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Головна внутрішня проблема розвитку корпорацій в Україні та їх низький рівень безпеки полягає в її інституційній невідповідності сучасним вимогам, відсутністю дієвої системи економічної безпеки та гострому дефіциті фінансових ресурсів на тлі кризи кредитно-фінансової системи, політичної, економічної кризи в країні, а також тотальної корупції й невідповідності державного регулювання процесам глобалізації. Наслідки рецесійних процесів, глибоке падіння приватних промислових корпорацій та державних корпорацій (наприклад, НАК «Нафтогаз Україна, ПАТ ДАК «Автодор», ПАТ «Укразізниця»). Так, заборгованість зазначених державних корпорацій на теперішній час складає 146 млрд.грн. Має місце значне зниження обсягів виробництва в промисловості; звідси інституційна невідповідність об'єктів промисловості та низька конкурентоспроможність товарів, висока енергомісткість, висока собівартість продукції. Недосконалість нормативно-законодавчого поля також є однією з головних проблем взаємодії промислових корпорацій зі світовим ринком.

Не можна не погодитися з висновками про те, що процеси приватизації та корпоратизації, а також постійного перерозподілу найбільш привабливих об'єктів не призвели до відокремлення бізнесу (олігархічного капіталу) від влади. Бізнес, власність практично залежать від держави, існуючої влади та окремих посадових осіб. Таким чином, має місце високий рівень корупції, перехрещення інтересів представників владних та бізнесових структур та проблеми з економічною безпекою бізнесу, регіонів та країни.

Слід зазначити, що за допомогою різних корупційних схем з 1991 було приватизовано ряд життєво важливих для України підприємств. Потенційними покупцями був проведений цілий комплекс передприватизаційних маневрів, таких як: штучне формування великої кредиторської заборгованості, припинення за допомогою судових рішень приватизації, здійснення процедури банкрутства після приватизації. Робилися спроби вилучити державну власність за допомогою маніпуляцій між підприємствами різних форм власності. Використовували такі схеми, як «розмивання» державного пакета акцій з метою автоматичного скорочення частки держави в статутному фонді підприємства, при цьому такі дії прикривалися рішеннями судової влади. Такий підхід застосовували при приватизації ВАТ «Інгулецький гірничо-збагачувальний комбінат» (м. Кривий Ріг). Ще одним «феноменом» приватизації було внесення державних об'єктів як застави для отримання кредиту, при цьому вартісна оцінка фондів, що заставлялися, була значно нижчою за їх реальну ціну, а при неповерненні кредиту заставлені потужності переходили у власність кредиторів. За такою схемою було приватизовано «Укрнафтопродукт». Ще одним варіантом отримання державної власності є згода покупця з пропонованими умовами й подальше їх невиконання. Так, наприклад, діяли покупці ВАТ "Запорізький виробничий алюмінієвий комбінат" (ЗАЛК) – єдиного в Україні металургійного підприємства, що виробляє алюміній марок А6, А7, А8 і кристалічний кремній.

Недосконалість приватизаційних процесів спричинила виникнення різних помилок та проблем, які неможливо було обійти, особливо це стосувалося підприємств промисловості. Одним з визначальних компонентів цих проблем є інституціональні невідповідності в системі державного управління промисловістю. Основні функції, що пов'язані з реалізацією цілісного інноваційно-інвестиційного циклу, а саме «наука – технологія – виробництво», розмежовані. Система характеризувалася застарілою лінійною функціонально-матричною схемою, яка не мала досить розвинутих функцій, зворотних зв'язків, необхідного інформаційного забезпечення та слабкою системою безпеки. Для неї є властивим значний вплив менталітету керівних органів, що сформувався в умовах централізованої системи господарювання. Це не повною мірою відповідало вимогам роботи в умовах ринку. Крім економічних чинників, які стримували освоєння нових конкурентоспроможних моделей

продукції, існували й технологічні, які зумовили домінування жорстких виробничих схем, що не давало змоги адекватно реагувати на потреби споживачів. Ринкові механізми, які базувалися на існуючому нормативно-правовому полі, і кризовий стан значної частки підприємств унеможлилювали швидкий розвиток промисловості на принципах самоорганізації. Насамперед, досі не завершено організацію існуючого значного промислового потенціалу в самодостатній, спроможній до розширеного відтворення комплекс, не проведено повною мірою його інтеграцію до світового виробництва. Водночас відокремлені підприємства не здатні вирішувати завдання, які спроможний вирішувати цілісний комплекс.

Для промисловості основна проблема полягає у взаємодії з іншими секторами економіки. Так, нагальною є невідповідність потужностей і властивостей інвестиційно-кредитної системи вимогам до неї, що не дає змоги мати необхідні обігові кошти та інвестиції для технічного переозброєння й розвитку підприємств. Також існує невідповідність платоспроможності споживачів промислової продукції з тими самими можливостями. Проблема збуту є найбільш гострою в контексті реалізації процесів глобалізації. Не відповідають потребам промислового комплексу й існуючі інституціональні структури суміжних секторів. Має місце невідповідність між потребами комплексу й існуючою кількістю венчурних фірм, лізингових компаній, промислово-фінансових груп, науково-технічних центрів та інших, що відіграють дуже важливу роль при взаємодії промисловості із суміжними секторами економіки. Надмірно високі порівняно зі світовими фіскальні дії суміжних галузей, переплати енергетичним галузям за їхні недосконалі технології та інші чинники призвели до збільшення собівартості продукції.

Незбалансованість динамічних властивостей існуючих сфер діяльності економіки і промисловості спричиняє ускладнення їх взаємодії. Це є актуальним стосовно підготовки кадрів, системи стандартизації, сертифікації, захисту інтелектуальної власності тощо. Є і зворотна проблема: властивості промисловості не відповідають потребам суміжних галузей. Це впливає з низької якості великої кількості продукції, її недостатніх техніко-функціональних та економічних властивостей для виконання поставлених завдань і задоволення потреб споживачів.

Таким чином, вказані проблеми потребують подальших інституціональних, структурних, правових, цінових та інших реформ, перебудов і реструктуризації сформованих у процесі приватизації та корпоратизації підприємств, знищення корупції та формування якісно нової системи економічної безпеки корпоративних структур.

Зовнішнє середовище для підприємств є, з одного боку, несприятливим, оскільки сусідами України є держави з власною високорозвиненою промисловістю, з іншого – сприятливе, тому що Україна має традиційно стійкий зовнішній ринок, який при відповідних зусиллях може бути відновлений і розширений. Останнє стосується ринків Близького Сходу, африканських і латиноамериканських країн та окремих країн СНД.

Інституціональні невідповідності зумовлюють низьку концентрацію промислово-фінансового та комерційного натиску на зовнішніх ринках. Ця невідповідність посилюється недостатньою захищеністю власного виробника, малою гнучкістю та низькою ефективністю виробничої бази, відсутністю сприятливих умов для зовнішніх інвесторів та низьким рівнем фінансово-економічної безпеки.

Виходячи з попереднього аналізу внутрішніх та зовнішніх чинників, загроз та можливостей складовими системного оновлення економічної безпеки сформованих корпоративних структур України в перспективі мають стати:

- формування ефективної та діючої системи економічної безпеки;
- активізація та підтримка з боку держави інноваційної спрямованості структурних перетворень за рахунок стимулювання розвитку наукоємних і високотехнологічних галузей, особливо машинобудівної та електронної, підвищення на цій основі конкурентоспроможності товарів на внутрішньому й зовнішньому ринках;

– подолання ресурсовитратного характеру виробництва на основі впровадження ресурсо- й енергозбережних технологій у чорній і кольоровій металургії, стимулювання випуску продукції з високим рівнем доданої вартості, розвитку низьковитратних виробництв, електротехнічної та машинобудівної галузей;

– формування ефективного внутрішнього та зовнішнього ринку, у тому числі ринку високих технологій;

– участь підприємств області в масштабних міжнародних проектах, спрямованих на розвиток трансферів високих технологій та продаж ліцензій, насамперед, у машинобудівній та електронній галузях; створенні спільних підприємств з виробництва машинобудівної й електронної продукції, що належать до п'ятого і шостого технологічних укладів, та транснаціональних корпорацій, а також участь вітчизняних фахівців у роботі міжнародних організацій з питань розвитку промисловості;

– прискорення адаптації промисловості та інших підприємств до умов конкуренції на світових ринках за рахунок вступу України у ЄС.

Слід констатувати, що вкрай актуальними питаннями, які потребують термінового вирішення, є звернення до питань економічної безпеки та соціальної відповідальності бізнесу в Україні. Це не тільки відповідь на виклики глобалізації та реакція на загальносвітові тенденції, скільки на нагальну необхідність захищеності підприємств, регіонів, країни та соціально-економічну неминучість, яку зумовили результати невдалих процесів приватизації, корпоратизації; тотальна корупція та відсутність демократичних стандартів, що призвело до поглибленого руйнування країни.

Капітал як головний вимірник фінансової безпеки корпорації

Головкова Л. С., Самба Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Капітал – це засоби, які має в своєму розпорядженні суб'єкт господарювання для здійснення діяльності з метою отримання прибутку.

Капітал – одна з фундаментальних економічних категорій, суть якої наукова думка з'ясовує впродовж ряду сторіч. Термін "капітал" походить від латинського "capitalis", що означає основний, головний. У первинних роботах економістів капітал розглядався як основне багатство, основне майно. В процесі розвитку економічної думки це первинне абстрактне і узагальнене поняття капіталу наповнювалося конкретним змістом, відповідним пануючій парадигмі економічного аналізу розвитку суспільства.

Розглядаючи економічну сутність капіталу корпорації, слід відзначити такі його характеристики:

- капітал підприємства є основним фактором виробництва. В системі цих факторів виробництва капіталу належить головна роль, тому що він об'єднує всі фактори в єдиний виробничий комплекс;

- капітал характеризує фінансові ресурси підприємства, що приносять дохід. У цій своїй якості капітал може виступати ізольовано від виробничого фактора - у формі позичкового капіталу, що забезпечує формування доходів підприємства не у виробничій (операційній), а у фінансовій (інвестиційній) сфері його діяльності;

- капітал є головним джерелом формування добробуту його власників. Він забезпечує необхідний рівень цього добробуту як у поточному, так і в перспективному періоді;

- капітал підприємства є головним вимірником його ринкової вартості. У цій якості виступає насамперед власний капітал підприємства, що визначає обсяг його чистих активів.

- капітал підприємства є головним вимірником його фінансової безпеки. Він забезпечує розвиток, реалізації стратегічних цілей, захищеність в довготерміновій перспективі.

У сукупності з іншими, менш значимими факторами, це формує базу оцінки ринкової вартості та рівня фінансової безпеки корпорації.

Динаміка капіталу підприємства є найважливішим показником рівня ефективності його господарської діяльності.

Капітал підприємства характеризується не лише своєю багатоаспектною сутністю, але і різноманіттям форм, у яких він виступає. Капітал підприємства можна класифікувати за такими ознаками: за приналежністю підприємству; за цілями використання; за формами інвестування; за об'єктом інвестування; за формою перебування в процесі кругообігу; за формою власності; за організаційно-правовою формою діяльності; за джерелами залучення; за відповідністю правовим нормам функціонування.

Функціонування капіталу підприємства в процесі його продуктивного використання характеризується процесом постійного кругообігу. Кожен завершений оборот капіталу складається з ряду стадій (рис. 1.).

Як видно з рис. 1 в процесі кругообігу капітал підприємства проходить три стадії.

На першій стадії капітал у грошовій формі інвестується в операційні активи (оборотні і необоротні), перетворюючись тим самим у капітал у продуктивній формі.

На другій стадії продуктивний капітал у процесі виробництва продукції перетворюється в товарну форму (включаючи і форму зроблених послуг).

На третій стадії товарний капітал у міру реалізації зроблених товарів і послуг перетворюється в грошовий капітал.

Одночасно зі зміною форм, рух капіталу характеризується постійною зміною його сумарної вартості, що зветься "вартісним циклом".

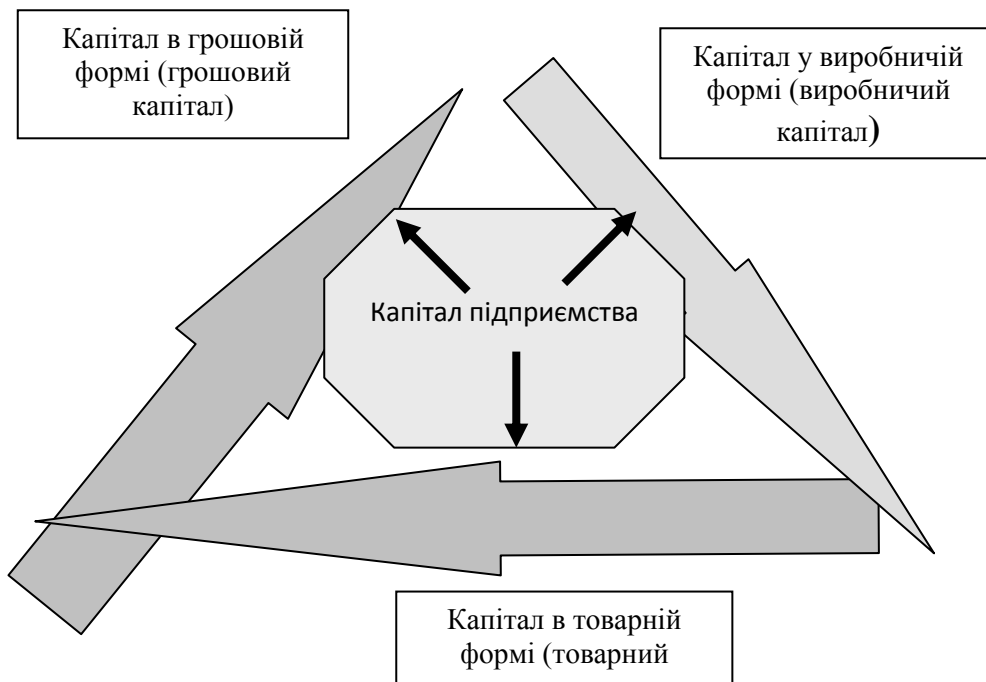


Рис. 1. Характеристика руху капіталу корпорації у процесі його кругообігу

Рух вартісного циклу капіталу корпорації здійснюється по спіралі (рис. 2.).

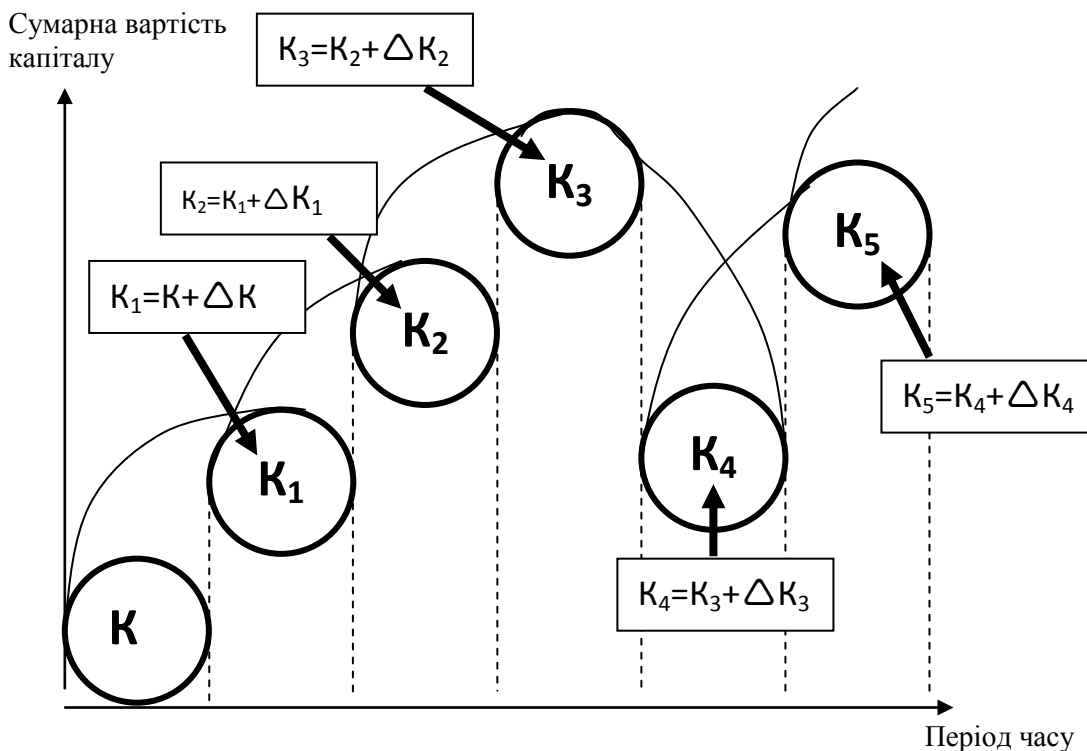


Рис. 2. Характер руху вартісного циклу капіталу підприємства

Таким чином, в процесі руху вартісного циклу капіталу корпорації може нарощувати свою сумарну вартість в окремі періоди (на рисунку - періоди II, III, IV і VI) у результаті рентабельного його використання або частково втрачати її (на рисунку - період V) у результаті збиткової господарської діяльності.

Розвиток фінансового потенціалу як основа фінансової безпеки транспортних систем

Головкова Л. С., Мізіна В. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важливими методологічними проблемами є вимірювання сукупного економічного потенціалу, що обумовлено питаннями необхідності визначення реальної величини потенціалу та дозволяє корпорації вирішувати питання не тільки визначення ринкової стратегії, ефективнішого управління власними ресурсами та досягнення стратегічних та оперативних цілей, але й забезпечення фінансової безпеки корпоративних транспортних систем. Складовою сукупного економічного потенціалу транспортних систем є фінансовий потенціал.

На нашу думку, під фінансовим потенціалом слід розуміти потенційні можливості: наявного власного капіталу, який сприятиме виконанню умов ліквідності й фінансової стійкості; залученого капіталу, спроможного на реалізацію ефективних інвестиційних проектів; системи управління фінансами, яка спроможна забезпечувати прозорість поточного й майбутнього фінансового стану та досягати рентабельності використання власного капіталу.

Отже, проаналізувавши існуючі методики, пропонується визначення рівня фінансового потенціалу корпорації, яке включає два етапи:

- 1) визначення рівнів ФПК і їх характеристика (табл. 1);

Таблиця 1

Характеристика рівнів фінансового потенціалу корпорації

Рівень ФПК	Характеристика рівнів фінансового потенціалу
Високий	Фінансовий стан корпорації стабільний, діяльність прибуткова
Середній	Фінансова стабільність багато залежить від змін як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі, діяльність прибуткова.
Низький	Підприємство фінансово нестабільне, має місце кризові явища

- 2) оцінювання ФПК за фінансовими показниками. На цьому етапі пропонується провести експрес-аналіз основних показників, які характеризують ліквідність, платоспроможність і фінансову стійкість підприємства.

Враховуючи багатоманітність фінансових процесів, множинність фінансових показників, відмінність рівнів їх критичних оцінок, ступінь їх відхилень від фактичних значень і труднощі, які виникають при цьому, в процесі оцінювання фінансової стійкості підприємства пропонується проводити інтегральне рейтингове оцінювання ФПК. Воно включає підготовчий і розрахунковий етапи.

Підготовчий етап передбачає розробку системи фінансових показників, за допомогою яких проводитиметься оцінювання, а також визначення порогових значень показників з метою віднесення їх до того або іншого рівня ФПК.

Розрахунковий етап включає: розрахунок значень фінансових показників транспортної системи, що характеризують рівень ФПК; формування кривої фінансового потенціалу за фінансовими показниками і визначення його рівня. Так, підсумкову оцінку рівня ФПК за фінансовими показниками доцільно проводити експертним шляхом.

Оцінювання ФПК за критерієм «можливість залучення додаткового капіталу» може проводитися з використанням багатьох підходів. Найбільш поширені з них такі: коефіцієнти ліквідності; коефіцієнти ділової активності; показники структури капіталу (коефіцієнти стійкості); коефіцієнти рентабельності; інвестиційні критерії тощо. Розрахунок цих показників дає можливість відобразити різні сторони фінансового стану корпорації:

Слід зазначити, що наявний стан фінансового потенціалу корпорації можна оцінити, тільки аналізуючи всю сукупність фінансових показників з урахуванням особливостей діяльності та необхідності забезпечення достатнього рівня фінансової безпеки.

Світовий досвід використання страхування експортних кредитів при забезпеченні фінансової безпеки суб'єктів безпеки зовнішньоекономічної діяльності

Головкова Л. С., Юрченко О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основною спільною рисою світового міжнародного досвіду та міжнародних стандартів в забезпеченні фінансової безпеки суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності для всіх економічно розвинених країн є посилення зв'язку між кредитуванням і страхуванням експорту. Це пов'язане з тим, що надання кредиту експортеру передбачає, як правило, наявність в нього полісу експортного страхування. Крім того, страхування впливає на терміни та умови кредиту: на довший термін і на більш пільгових умовах надаються кредити, повернення яких гарантує страхова компанія (чи інша установа), що надає експортеру конкурентні переваги.

Національна система стимулювання зовнішньоекономічної діяльності країн Заходу сформувалася у 1970-их рр. З 1 квітня 1978 р., у рамках ОЕСР, було підписано „Угоду про уніфікацію експортних кредитів, котрі користуються державною підтримкою”. Його офіційною метою є початкова стабілізація умов державної підтримки ЗЕД через їх уніфікацію, а потім – прогресуюче зниження рівня пільг, які надаються.

Важливою міжнародною організацією у сфері регулювання страхування кредитів ЗЕД є створений у 1934 р. в швейцарському місті Берні Францією, Італією, Іспанією та Великою Британією „Міжнародний союз страхувальників кредитів і інвестицій”; неофіційно його прийнято називати Бернський союз. На даний час в союз входить 51 член із 42 країн. Спираючись на свій сімдесятилітній досвід, Бернський союз відіграє важливу роль у міжнародній торгівлі та інвестуванні. Страхові платежі рекомендується нараховувати в розмірі 1,5% вартості контракту. При страхуванні пов'язаних з поставками витрат постачальника на розширення виробництва знімається 1% вартості контракту до моменту початку поставки і 0,75% після її завершення.

Члени Бернського союзу впродовж багатьох років відігравали важливу роль у полегшенні міжнародної торгівлі та інвестування. У період з 1982 р. по 2008 р. у світі було підтримано експорт на суму 7,334 млрд. дол. США та прямі іноземні інвестиції – більш ніж на 139 млрд. дол. США. Така величезна підтримка компаній дозволила їм покращити своє конкурентне положення на ринку. Для визначення ефективності страхування експорту країнами проаналізуємо показники діяльності Бернського союзу і порівняємо їх із світовими тенденціями в торгівлі побудовано рис. 1 для виявлення закономірностей у досліджуваній площині.

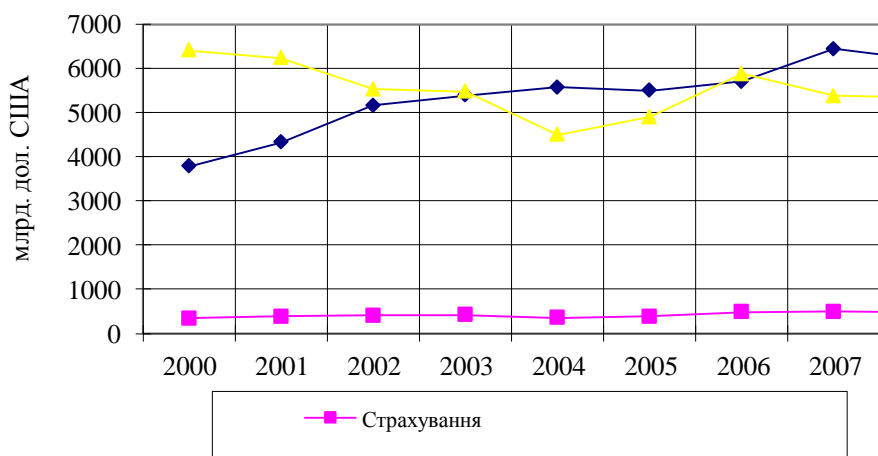


Рис. 1. Динаміка світового експорту і страхування країн-членів Бернського союзу

У більшості країнах світу функції державного кредитування і страхування експорту покладені на офіційні експортні кредитні агентства (ЕКА), котрі створені у понад 70 країнах

світу, біля двох третин яких є членами Бернського союзу. Основною метою їхньої діяльності є надання страхової та фінансової допомоги вітчизняним експортерам з метою забезпечення конкурентоспроможності їхньої продукції та послуг на міжнародних товарних ринках та підтримки інвестицій за кордон.

У кожній країні своя особлива система кредитування та страхування експорту, що базується на відповідних законах і нормативних актах. У США страхування експортних кредитів, як і саме кредитування, здійснюється Експортно-Імпортним банком. Одним із напрямів діяльності є надання гарантій на позики. Банк також гарантує відшкодування кваліфікованим експортерам захищених, короткотермінових позик для забезпечення оборотного капіталу. Перш за все, поповнення оборотного капіталу пришвидшує виконання експортних контрактів та створює сприятливі умови для подальшої діяльності підприємства. Програма страхування експортних кредитів допомагає американським експортерам продавати свої товари на світовому ринку, захищаючи їх від комерційного та політичного ризику, дозволяє розширювати їхні кредити іноземним покупцями, що стимулює американський експорт.

У Франції в галузі страхування експорту основні функції покладено на Французьку компанію по страхуванню зовнішньої торгівлі (COFACE) – акціонерне товариство, що контролюється державою, мета якого допомога бізнес-структурам обмежити їхні політичні і комерційні ризики через надання ділової інформації і кредитного страхування. Короткострокові експортні кредити (до 2 років) COFACE страхує за власний рахунок, а середньо- і довгострокові кредити – за державний, при чому для гарантування цих кредитів необхідний дозвіл міністерства економіки Франції.

Важливе місце серед послуг COFACE займає страхування експорту середніх і малих підприємств, які є найбільш чуттєві до зміни кон'юнктури світових ринків. Обсяги такого страхування подано на рис. 2.

Страхування проводиться в залежності від вартості контракту і від країни експорту. Значну увагу приділяється страхуванню кредитів у країни, що розвиваються.

На нашу думку, французький механізм страхування експорту можна було б застосувати і в Україні, оскільки він дозволив би поєднати надійну підтримку стратегічно важливих угод із дією ринкових принципів та економією державних коштів. Тобто, подібне страхове товариство, використовуючи механізм перерозподілу ризиків серед страхових компаній, включаючи закордонні, могло б підвищити повернення державних експортних кредитів, а також забезпечити поповнення власних коштів, які можуть і повинні бути використані в майбутньому для експортного страхування в умовах обмеженої державної підтримки та дефіциту фінансових ресурсів.

Формування комплексної системи забезпечення економічної безпеки на підприємстві

Горшкова М. И., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Проблема забезпечення економічної безпеки підприємства входить до розряду пріоритетних, що обумовлено такими причинами: зростанням злочинності у країні; збільшенням випадків рейдерських атак на підприємства; необхідністю реструктуризації бізнесу на базі найновітніших інформаційних технологій, що сприяють появі інформаційно-обчислювального та телекомунікаційного обладнання, яке вимагає особливого захисту; необхідністю підвищення конкурентоспроможності підприємства тощо.

Система забезпечення економічної безпеки пов'язана з вирішенням комплексу завдань економічного, правового і правоохоронного характеру, захистом економічних інтересів і прав власності підприємств.

Актуальність самої проблеми економічної безпеки вимагає створення на кожному підприємстві власної системи безпеки. Однак велика кількість підприємств (особливо малого та середнього бізнесу) не мають ні системи, ні стратегії, ні спеціальних служб для її забезпечення.

Разом із проблемою забезпечення системи економічної безпеки виникає й проблема методики її формування.

Проведений аналіз дозволяє говорити про те, що проблема методики формування системи економічної безпеки підприємства перебуває на стадії розроблення і потребує комплексного вирішення з урахуванням сучасних умов ведення бізнесу та використання новітніх інформаційних технологій.

Систему економічної безпеки підприємства можна визначити як взаємопов'язану сукупність спеціальних структур, засобів, методів і заходів, які забезпечують безпеку бізнесу від внутрішніх і зовнішніх загроз. У цьому контексті систему можна охарактеризувати комплексом управлінських, страхових, правових, економічних, охоронних, режимних, судово-правових та інших заходів із захисту бізнесу від незаконних посягань, мінімізації або уникнення матеріальних та інших втрат.

Формування системи економічної безпеки та створення її суб'єктів залежать від розмірів підприємства та його можливостей. Як правило, підприємства малого бізнесу користуються послугами зовнішніх спеціалізованих приватних підприємств (консалтингових, охоронних, детективних тощо). Підприємства середнього бізнесу можуть користуватися комбінованою системою економічної безпеки, спираючись на можливості і ресурси власних підрозділів безпеки та в міру необхідності залучаючи потенціал зовнішніх організацій. Великим підприємствам доцільно створювати повноцінну систему економічної безпеки з власною службою та потужними ресурсами.

Варто зауважити, що саме поняття системи економічної безпеки підприємства передбачає ефективне використання його ресурсів, що забезпечувало б стабільне функціонування підприємства на теперішньому етапі та стійкий розвиток у майбутньому. Для забезпечення економічної безпеки підприємство використовує всю сукупність своїх корпоративних ресурсів – таких чинників бізнесу, які використовуються власниками та менеджерами підприємства для досягнення його цілей.

Серед них виділяють:

- ресурс капіталу, який дозволяє купувати і підтримувати інші корпоративні ресурси;
- ресурс персоналу, який можна представити сукупністю працівників, їхніми знаннями і досвідом, що є основною з'єднувальною всіх чинників бізнесу, забезпечуючи досягнення його цілей;
- ресурс інформації і технологій – найбільш цінний і найдорожчий ресурс підприємства, що дозволяє йому адекватно реагувати на будь-які зміни зовнішнього оточення бізнесу, ефективно планувати та здійснювати свою господарську діяльність;
- ресурс техніки та обладнання може бути придбаний за наявності вищенаведених ресурсів;

– ресурс прав дозволяє підприємству долучитися до передових новітніх технологій, не проводячи власних наукових досліджень.

Отже, для забезпечення власної безпеки підприємство має такі засоби: технічні (охороно-пожежні системи, відеоапаратура тощо); організаційні (створення спеціалізованих підрозділів чи структур, які забезпечуватимуть безпеку підприємства, а також система управління); інформаційні (комп'ютери, захисні мережі і сама інформаційна продукція, у т.ч. необхідна для прийняття рішень інформація); фінансові, без яких і функціонування системи безпеки буде неможливим; правові (у т.ч. розробка локальних правових актів з питань функціонування системи управління та забезпечення безпеки); кадрові (передусім, достатня кількість персоналу, який займається питаннями безпеки, його професіоналізм); інтелектуальні (залучення висококласних спеціалістів і науковців дозволяє запроваджувати нові системи безпеки). Активація підприємством вищенаведених засобів у забезпеченні безпеки переводить їх у категорію методів, тобто способів дії. Таким чином, підприємство може застосовувати технічні, організаційні, інформаційні, фінансові, правові, кадрові та інтелектуальні методи.

Таким чином, у контексті необхідності забезпечення економічної безпеки підприємство, виходячи із власних потреб, специфіки і можливостей (ресурсів), використовує для цього усі наявні корпоративні ресурси, що обумовлює характер засобів і методів її забезпечення.

Методика побудови системи економічної безпеки підприємства включає такі етапи:

– вивчення специфіки бізнесу підприємства, сегмента, який воно займає на ринку, штатного розпису, а також знайомство з персоналом;

– аналіз зовнішніх і внутрішніх загроз економічній безпеці підприємства та вивчення інформації про кризові ситуації, їхні причини і шляхи врегулювання;

– аудит наявних засобів із забезпечення безпеки й аналіз їх відповідності виявленим загрозам;

– моделювання нової системи економічної безпеки підприємства: розробка плану усунення виявлених під час аудиту недоліків; підготовка пропозицій щодо удосконалення системи економічної безпеки (у т.ч. створення служби безпеки на підприємстві, якщо такої не існувало, чи системи безпеки на її базі, визначення механізмів її забезпечення та розробка організаційної структури управління системою), розрахунок усіх видів необхідних ресурсів; планування щомісячних витрат на забезпечення функціонування системи економічної безпеки (бюджет);

– затвердження керівництвом моделі нової системи та бюджету на її утримання;

– етап формування нової системи економічної безпеки;

– оцінка ефективності сформованої системи, а також її удосконалення.

Запропонована методика формування системи економічної безпеки підприємства передбачає здійснення постійного контролю (під час та після реалізації кожного етапу), коригування й удосконалення напрямів формування системи безпеки, щоб оптимально пристосовуватися і реагувати на зміни у зовнішньому та внутрішньому середовищах, характері ризиків і загроз, а також зміни в законодавчому полі, появу на ринку недобросовісних конкурентів, зміну форм і методів протиправної діяльності, переліку конфіденційної інформації та інших чинників.

Зазвичай увесь комплекс діяльності із забезпечення економічної безпеки покладається на службу безпеки підприємства як основну ланку системи економічної безпеки.

Висновки. Таким чином, запропонована методика формування системи економічної безпеки підприємства безпосередньо враховує специфіку підприємства (структуру, чисельність, напрями діяльність, стадію розвитку тощо) та обстановку, в якій воно функціонує (як зовнішнє середовище, так і внутрішню ситуацію); передбачає та враховує необхідність своєчасного і чіткого виконання запланованих заходів, спрямованих на адекватне реагування на зовнішні та внутрішні загрози; планування й розробку рішень; оптимальний розподіл і використання ресурсів; застосування наявних у підприємства засобів забезпечення економічної безпеки; постійний контроль і коригування як повсякденної діяльності підприємства, так і самого процесу формування системи безпеки.

Значення науково-практичних досліджень в галузі фінансового права для забезпечення фінансової безпеки та правопорядку в державі

Добрик Л. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасне фінансове право як самостійна галузь права і відповідна сфера українського законодавства стрімко розвивається, в результаті чого конкретизується предмет фінансово-правового регулювання, оновлюються його підгалузі та інститути. Як вірно зазначає доктор наук, професор, академік Академії правових наук України, засновник вітчизняного фінансового права Л.К. Воронова, призводить фінансову систему в дію держава за допомогою права. Важлива роль у цьому належить фінансовому праву, значення якого полягає в тому, що воно охоплює своїм впливом фінансову систему в цілому. Суспільні відносини, які виникають в процесі цієї діяльності, складають предмет регулювання фінансового права.

У сучасних умовах розвитку фінансових відносин фінансове право теоретично, методологічно і практично впливає на регулюючі механізми захисту прав, свобод і загальнолюдських цінностей, ґрунтуючись на фінансово-економічних інтересах, що враховують систему фінансового ринку, яка об'єднує приватні, публічні і міжнародні фінанси. Системи макроекономічних показників, фіскальної політики, грошово-кредитної, валютно-курсової та політики у фінансовому секторі мають проблеми, які не дозволяють вже тривалий час досягти стабілізації економіки, активної інтеграції вітчизняного фінансового ринку в міжнародний, а тому науково-практичні дослідження у фінансовому праві дозволять перейти від декларування цілей до реальних впроваджень новацій у сферу правозастосування та забезпечення фінансової безпеки та правопорядку.

Проблемі теоретичних і практичних аспектів формування раціональної фінансової політики та побудови оптимальної фінансової системи присвячували свої дослідження багато вітчизняних і зарубіжних юристів, економістів, практиків, політиків, вчених в галузі фінансового та адміністративного права. Предметом заглибленого вивчення та наукового осмислення стають цінності і життєві обставини, характер відносин та нових потреб, генезис формування культурних традицій, можливості розширення простору для самовираження.

Сучасна доктрина фінансового права і стан фінансового законодавства характеризуються відсутністю загального розуміння та однаковості правового регулювання засад формування та підходів до реалізації фінансової політики. Офіційна правова доктрина України як теоретичне закріплення поглядів щодо загальноновизнаних цінностей і соціальної дійсності відображена в основному джерелі фінансового права - Конституції. Закріплені Основним Законом України положення є стрижнем для формування та реалізації фінансової політики, правового регулювання публічних доходів і витрат, організації та здійснення фінансового контролю. Конституцією передбачено, що виключно законами встановлюються (ст. 92) засади утворення і функціонування фінансового, грошового, кредитного та інвестиційного ринків.

Аналіз літературних, публіцистичних творів та джерел права на тему формування та реалізації фінансової політики дозволяє зробити висновок про те, що це явище досліджено недостатньо. Соціально-економічні та політичні перетворення, які в Україні, спрямовані на побудову демократичної правової держави, докорінно змінили сферу суспільного виробництва в ринкових умовах, а тому законність і правопорядок у сфері економіки та фінансової діяльності держави стають особливо актуальними.

Становлення в Україні ринкової інфраструктури істотно впливає на економічну, соціально-політичну, інформаційно-правову, міжнародно-фінансову середу функціонування інститутів, моделювання нових правил поведінки і взаємодії як у співдружності державних органів і громадських утворень, так і у співробітництві різних держав. Поєднання політики реформ і фінансової стабілізації в державі з активною політикою економічного зростання є складовими економічної безпеки при захисті національних фінансових інтересів. Разом з тим

в Україні немає закону про основи створення і функціонування фінансового ринку, як передбачено Конституцією України, з визначенням принципів управління, регулювання, нагляду та міжнародного співробітництва, який би, маючи свою структуру (суб'єкт, об'єкт, предмет, потреби, цілі, засоби), включав би в себе не тільки грошову, кредитну та інвестиційну складову, а й бюджетну, емісійну, і як узагальнене поняття характеризував врегульовану фінансово-правовими нормами, систему відносин між державою і різними суб'єктами завдяки фінансовій діяльності держави у процесі формування, розподілу та перерозподілу, використання фондів грошових коштів, охоплюючи всю економіку, управлінську та соціальну сфери, відображав особливості розвитку України в конкретний історичний період в умовах суспільних трансформацій.

Однією з передумов існуючих проблем здійснення фінансової діяльності в державі є недоліки у побудові фінансової політики, враховуючи її короткострокове орієнтування. Оскільки право є регулятором відносин і безпосередньо впливає на розвиток конкурентоспроможного суспільства, то важливо щоб загальний курс розвитку країни, стратегічні цілі і національна ідея були загальним надбанням народу, територіальних громад, політичних партій, громадських об'єднань і влади з можливістю для кожного реалізувати себе (інтелектуальний і культурний потенціал) заради суспільного блага майбутніх поколінь.

Фінансово-правове регулювання сучасної держави з метою утвердження та забезпечення прав і свобод людини має ґрунтуватися на базових юридичних категоріях для досягнення прогресивних цілей - цінностей: правового закону і правової держави, проголошених Конституцією України. Фінансове право є необхідною умовою і засобом реалізації Конституції і законів України у сфері функціонування публічних фінансів, адже бюджет країни відображає зміст фінансової діяльності, її соціально-економічну та політичну природу. І необхідно, щоб в Україні було змінено підходи до управління і методів діяльності різних суб'єктів, переосмислено і втілено в життя нові принципи оподаткування, сформовано політичну еліту суспільства, наповнено новим змістом ринкові відносини.

Реалізація вказаних завдань неможлива без забезпечення взаємодії органів державної влади та органів місцевого самоврядування з громадськістю через участь останньої у формуванні та реалізації фінансової політики; наявності громадського контролю над діяльністю органів державної влади та місцевого самоврядування; плідна та ефективна співпраця з засобами масової інформації в висвітленні етапів реалізації фінансової політики та результатів проведення соціологічних і наукових досліджень. За допомогою фінансового права держава реалізує свою економічну функцію. Об'єктивна необхідність регулювання фінансових відносин існує в будь-якому суспільстві, оскільки таким чином держава на основі специфічних імперативних засобів отримує можливість впливу на формування майнових відносин шляхом прямого або непрямого втручання.

Фінансове планування як основа ефективної діяльності підприємств в умовах трансформаційних змін

Долотій О. М., Головка Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасний стан розвитку економіки України направлено на подолання фінансово-економічної кризи, забезпечення економічного зростання, підвищення ефективності та конкурентоспроможності вітчизняних підприємств. Ці процеси, безсумнівно, пов'язані з технологіями управління, які сьогодні розглядаються як фактор системної організації підприємства, що забезпечує його ринковий успіх, результативність, привабливість. Криза управління – це першопричина кризи організації, свідомство того, що знання застаріли, а концепції, що добре працювали раніше, потребують перегляду. Тому об'єктивно з'являється необхідність в переосмисленні ролі та значущості систем управління промисловими підприємствами в забезпеченні їх життєдіяльності, стабільності функціонування та розвитку. Разом з тим, мінливість будь яких систем, і в тому числі систем технології управління, потребують постійної оцінки якості їх функціонування, пошуку ключових факторів впливу і розробки управлінських рішень, спрямованих на покращання функціонування підприємств.

Фінансове планування як основна складова, що впливає на підвищення якості фінансового менеджменту та ефективність реалізації стратегічних та поточних цілей діяльності підприємств. Головною метою фінансового планування є:

- створення умов для вдосконалення процесу виробництва за рахунок постійного впровадження інноваційного переоснащення та модернізації;
- забезпечення ефективного та оптимального використання наявних фінансових та матеріальних ресурсів.

Саме фінансове планування, є першочерговим етапом майбутньої діяльності підприємства в умовах трансформацій. Звертаючи увагу на багаторічний досвід, державних та закордонних підприємств, очевидно, що недооцінка фінансового планування в ринкових умовах господарювання, безсистемне використання фінансових ресурсів найчастіше призводить до вагомих економічних втрат. Запорука успішної діяльності підприємства, полягає не тільки в стратегічному планування, а й в детальній розробці довгострокових та оперативних планів кожного функціонального підрозділу, стратегічної зони господарювання та організації загалом.

На практиці виявляється, що застосовування методів фінансового планування, сприяє ефективній організації фінансово-економічної та виробничо-господарської діяльності. Процес розробки і затвердження фінансових планів повинний сприяти збалансуванню фінансових потреб і можливостей організації. Роль фінансового планування в діяльності підприємства в умовах мінливості зовнішнього середовища набула істотних змін, що пов'язані з вагомими змінами у системі планування в цілому. Специфіка фінансового планування потребує його сприйняття як відповідної складової системи фінансового менеджменту.

Можна відзначити, те що комплексне фінансове планування здебільшого має потребу саме фахового підходу. В ході розробки плану і контролю їх виконання повинний бути також постійний різносторонній та всебічний аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства, визначення відхилень та розробка корегуючих дій. Основне завдання має бути у забезпеченні фінансової стабільності суб'єкта господарювання спираючись на використання внутрішніх важелів.

Таким чином, запровадження системи фінансового планування дає можливість підприємству працювати стабільно, забезпечувати конкурентні переваги та активно реагувати на зовнішні виклики середовища. Також важливо створення професійної фінансово - економічної служби з метою передбачення проблемних, кризових ситуацій, активне реагування на трансформаційні зміни у зовнішньому середовищі та проведення постійних антикризових заходів.

Визначення індивідуальних та професійно важливих якостей надійності персоналу

Ємцева Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасні умови розвитку ринкових стосунків припускають наявність високого рівня конкуренції і зростаючу важливість таких понять як «комерційна таємниця» і «надійність персоналу». Це зумовлено тим, що людський чинник виявляється одночасно як головною рушійною силою, так і найуразливішою ланкою будь-якої організації. Тому для досвідчених керівників, питання про формування надійної професійної команди є одним з найбільш важливих.

Проблему надійності персоналу досліджували такі вчені як Б.Ф. Ломов, Н.Ф. Феденко, Ю.Н. Селезньов та інші вчені. Але до теперішнього часу залишаються не вирішеними питання надійності персоналу та їх професійно важливих якостей з погляду психології.

Метою нашого дослідження є вивчення психологічного забезпечення надійності персоналу методами психологічного тестування та психофізіологічного дослідження.

Надійність персоналу - це інтегральне психологічне утворення, що детермінує динамічну відповідність найбільш значущих критеріїв, показників нормативності та вразливості поведінки встановленим вимогам, що базується на симптомокомплексі психофізичного благополуччя. У вузькому сенсі слова вона обмежена виконанням завдань професійної діяльності, в широкому - поширена на поведінку поза професійної діяльності.

Надійність є властивістю людини, обумовленою її спрямованістю на професійну діяльність, професійною підготовленістю та досвідом. На рівень професійної надійності фахівця впливають і ступінь розвитку її професійно важливих якостей, і стан функціональних систем організму. Слід мати на увазі, що така якість є комплексною і не є «раз і назавжди заданою».

Ступінь надійності залежить від різних причин і може змінюватися у людей у зв'язку із зміною умов, виникненням нестандартних і особливо екстремальних кризових ситуацій. У цих ситуаціях дуже ймовірно прояв ненадійності у тих людей, які не вважають себе зобов'язаними по відношенню до моральних вимог або ж мають деякі особисті недоліки.

Психологічна концепція надійності базується на основі даних сучасної психологічної науки, міждисциплінарних дослідженнях і реаліях практики, яка доводить, що фахівець, будучи професійно підготовленим, наділений повноваженнями для виконання високопоставлених задач і допущений до потенційно небезпечних пристроїв, процесів і технологій, за певних умов і обставин може свідомо (несвідомо) стати внутрішнім порушником, що зобов'язує зацікавлених роботодавців виконувати безперервну оцінку і регуляторну оптимізацію його поведінки через психологічну підтримку системи забезпечення особистої надійності.

Психологічне тестування спеціалістів, а саме визначення індивідуальних та професійно важливих якостей та складання психологічного портрету, дає можливість отримати повну інформацію про працівника, його можливості та скриті резерви. За результатами тестування виконується розробка рекомендацій щодо покращення надійності персоналу.

Забезпечення надійності фахівця сприяє зниженню числа несанкціонованих дій і вчинків за допомогою умілого застосування як традиційних психологічних процедур збору і обробки інформації, так і володіння сучасними інструментальними методами діагностики і надання допомоги, а також проведення експертних робіт.

Проблема психологічного забезпечення надійності персоналу є актуальна в теперішній час з наступних причин:

- негативні соціальні процеси позначаються на надійності фахівця і зобов'язують зацікавлених осіб до прийняття відповідних заходів;
- підвищена увага до фахівця корисливих, кримінальних осіб, що робить необхідним постійно оцінювати його надійність.

Ще одним з сучасних методів визначення надійності персоналу є психофізіологічне дослідження (детектор брехні). Адже кожний роботодавець, приймаючи на роботу співробітника, замислюється: наскільки кандидат є надійним, чи не приховує він інформацію негативного характеру зі своєї біографії, чи не планує він передавати інформацію, яка є комерційною таємницею, конкурентам. Не секрет, що найбільшої шкоди компанії може завдати недобросовісний працівник. Цей метод дозволяє визначити наявність або відсутність у співробітника факторів ризику критичних для підприємства, таких як зловживання службовим становищем, признаки нервово-психічної нестійкості, халатність, зловживання алкоголем, захопленість азартними іграми, неадекватність поведінки, та інших факторів, що суперечать інтересам підприємства.

Таким чином вище зазначені методи перевірки персоналу дозволяють мати повну уяву про працівника під час приймання на роботу; при періодичних перевірках; під час службових та приватних розслідувань. А це відповідно дозволить знизити такі показники ризику як неефективність роботи персоналу, велику плинність кадрів, розкрадання матеріальних та нематеріальних цінностей, використання матеріально-фінансових ресурсів не за призначенням, несанкціонованого використання таємної інформації.

Організація управління підприємством, яке надає послуги з безпеки та охорони

Ленченкова А. Г., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Згідно з основними положеннями теорії систем, будь-який об'єкт, явище чи процес (включаючи підприємство) можна розглядати як систему. Під системою розуміють сукупність взаємозв'язаних в одне ціле елементів. Елемент системи — це частина цілого, яка в процесі аналізу не підлягає поділу на складові. Отже, для будь-якої системи характерно, що:

- 1) вона складається з двох або більшої кількості елементів;
- 2) кожний її елемент має властиві лише йому якості;
- 3) між елементами системи існують зв'язки, за допомогою яких вони впливають один на одного;
- 4) система не може існувати поза часом і простором. Вона має часову сутність (її склад може бути визначений у кожний даний момент), а також свої межі та навколишнє середовище.

Перша особливість підприємства як системи полягає в тому, що підприємство — це відкрита система, яка може існувати лише за умови активної взаємодії з навколишнім середовищем. Воно вибирає з проміжного та загального зовнішнього середовища основні фактори виробництва і, перетворюючи їх на продукцію (товари, послуги, інформацію) та відходи, передає знов у зовнішнє середовище. Умовою життєздатності системи є корисний (вигідний) обмін між "входом" і "виходом".

Інша особливість підприємства як системи: воно є штучною системою, створеною людиною заради її власних інтересів, передовсім спільної праці. Тому очевидною характеристикою будь-якого підприємства є поділ праці. Розрізняють дві форми поділу праці: горизонтальну та вертикальну. Перша — це поділ праці через поділ трудових операцій на окремі завдання. Результатом горизонтального поділу праці є формування підрозділів підприємства, які виконують певні частини загального трансформаційного процесу. Оскільки роботу на підприємстві поділено між підрозділами та окремими виконавцями, хтось має координувати їхні дії, щоб досягти загальної мети діяльності.

Загальні принципи управління підприємством, що закріплені в Господарському кодексі:

1. Управління підприємством здійснюється відповідно до статуту на основі поєднання прав власника відносно господарського використання свого майна та принципів самоуправління трудового колективу.

2. Наймання (призначення, обрання) керівника підприємства є правом власника (власників) майна підприємства та реалізується безпосередньо або через уповноважені ним органи.

3. Рішення щодо соціально-економічних питань, які стосуються діяльності підприємства, виробляються та приймаються органами управління за участю трудового колективу та уповноважених ним органів.

4. Вищим керівним органом колективного підприємства є загальні збори (конференція) власників майна. Виконавчі функції щодо управління підприємством здійснює правління. Крім внутрішніх органів управління підприємствами та організаціями, існують вищі органи загальнодержавного управління всіма суб'єктами господарювання. Формування і функціонування таких органів управління є об'єктивно необхідним й доцільним, оскільки зумовлюються наявністю широкого кола управлінських рішень, прийняття та практична реалізація яких перебувають поза можливостями та компетенцією самих підприємств і організацій.

Система управління — це упорядкована сукупність взаємозв'язаних елементів, які відрізняються функціональними цілями, діють автономно, але спрямовані на досягнення загальної мети.

Керуюча система (суб'єкт) – це сукупність органів управління й управлінських працівників з певними масштабами своєї діяльності, компетенцією та специфікою виконуючих функцій. Вона може змінюватись під впливом організуючих і дезорганізуючих факторів. Керуюча система представлена лінійними керівниками, які розробляють комплекс економічних й організаційних заходів щодо відтворення і використання персоналу.

Керована система (об'єкт) – це система соціально-економічних відносин з приводу процесу відтворення й використання персоналу. Управління персоналом являє собою комплексну систему, елементами якої є напрями, етапи, принципи, види і форми кадрової роботи. Основними напрямками є набір і збереження персоналу, його професійне навчання і розвиток, оцінка діяльності кожного працівника з точки зору реалізації цілей організації, що дає можливість скорегувати його поведінку.

Вимоги до аналізу господарської діяльності:

1. Охоплення всіх аспектів діяльності підприємства:

- ресурсів, що використовуються;
- результатів діяльності;
- процесів трансформації ресурсів у результати.

2. Взаємоузгодження показників, що аналізуються, в єдину систему оцінки.

Головним показником, що інтересує потенційного покупця акцій (пакета акцій), є прибутковість вкладеного капіталу, яка характеризується розміром прибутку на одиницю інвестованих коштів.

Аналіз господарської діяльності базується на визначенні дії факторів, що впливають на цей показник.

Основні фактори, що впливають на цей показник, – ціни, собівартість, якість. Тому аналіз прибутковості діяльності охоплює:

Метою аналізу цінової політики є визначення того, чи відповідає цінова політика підприємства реаліям ринкової ситуації (чи не веде до завищення ціни, а відтак і зниження попиту, чи відповідає конкурентним перевагам або недолікам підприємства тощо). Завданням аналізу витрат є визначення розміру і структури витрат на виробництво та реалізацію продукції, іншу реалізацію, позареалізаційні операції, а також дослідження рентабельності окремих видів продукції (робіт, послуг).

Результат аналізу:

- оцінка відповідності цінової політики підприємства ринковій ситуації;
- оцінка можливостей підприємства щодо контролювання рівня витрат, відсутності (наявності) нераціональних витрат;
- оцінка можливостей підприємства забезпечити конкурентоспроможний рівень якості продукції.

Фінансово-економічний аналіз зорієнтований на оцінювання фінансового стану, фінансових результатів та ефективності діяльності підприємства. Він дає змогу виявити напрями й обмеження фінансового розвитку та реструктуризації фінансової політики. Аналіз фінансового стану базується на даних фінансової звітності та бухгалтерського обліку, на розрахунку й зіставленні значної кількості показників і коефіцієнтів. Фінансово-економічний аналіз дає змогу реалізувати такі завдання: оцінити результати й ефективність діяльності підприємства, його поточний фінансовий стан, скласти прогноз розвитку фінансово-економічних показників на найближчу перспективу; оцінити динаміку фінансових показників за певний період часу і фактори, що викликали відповідні зміни; оцінити наявні фінансові обмеження на шляху реалізації організаційних перетворень; виявити й оцінити можливі джерела фінансування заходів щодо реструктуризації і можливий ефект від їх реалізації. Набір джерел інформації та методів, що застосовуються, і кількість показників, що розраховуються при проведенні фінансово-економічного аналізу, залежать від цілей дослідження. Аналіз абсолютних показників передбачає: аналіз звітності, оцінку за статтями вихідного звітного балансу на початок і кінець періоду; оцінювання їхніх змін в абсолютному виразі; оцінювання питомих значень статей балансу – структурних

характеристик; оцінювання динаміки структурних змін (питомої ваги); оцінювання змін у відсотках до значень на початок періоду (темپ приросту статей балансу). Горизонтальний аналіз звітності ґрунтується на зіставленні динаміки розвитку всіх статей балансу і звіту про прибутки і збитки з базисним роком, фінансові показники якого беруться за 100 %. При вертикальному аналізі звіту про прибутки і збитки за 100% береться виторг від реалізації. Більш глибокі висновки можна зробити, проаналізувавши дані звітності в процентній формі за ряд років, оскільки це дає змогу простежити динаміку структурних змін (темپ приросту структурних змін). Найважливішими інструментами фінансового аналізу є фінансові коефіцієнти, які являють собою відношення одного бухгалтерського або фінансового показника до іншого. Аналіз фінансового становища підприємства за допомогою коефіцієнтів полягає в зіставленні показників за поточний рік з аналогічними показниками за минулі роки, а також у визначенні тенденцій розвитку підприємства (прогнозні оцінки) за кожним коефіцієнтом. Кожне підприємство має право скласти для аналітичної роботи власний набір (систему) коефіцієнтів, оскільки їхня кількість не обмежена і зростає зі збільшенням вихідної інформації. Проте здебільшого розраховують чотири групи показників: показники ліквідності; показники фінансової стійкості; показники ділової активності; показники рентабельності.

Сьогодні проблема забезпечення економічної безпеки підприємства є дуже актуальною, її розв'язанням займаються багато вчених (А. Олейніков, В. Мунтіян та ін.). Переважна більшість з них досліджувала захист діяльності підприємства (В. Гусев, В. Демін, Б. Кузін, та ін).

Економічна безпека підприємства – це стан при якому забезпечується попередження, виявлення та ефективна нейтралізація непередбачуваних загроз (прогнозованих та непередбачуваних), що впливають на всі сфери діяльності підприємства, з метою забезпечення його конкурентоспроможності. Джерелом таких загроз може стати персонал підприємства. Однак, поняття "загроза" сьогодні має кілька значень, тобто єдиного підходу до його визначення не існує. Загрози переважно розуміються як потенційно можливі або реальні дії, здатні завдати підприємству матеріальної або моральної шкоди. Одним з найбільш прийнятних вважається таке визначення загрози – потенційна можливість завдання шкоди суб'єктам господарської діяльності впливом окремих чинників внутрішнього та зовнішнього середовища, тобто поява загрози визначає потенційну можливість економічних втрат для підприємства.

До цього визначення слід додати, що можливі не лише втрати, а й шкода діяльності підприємства, виявляється у негативній зміні значень показників економічної безпеки підприємства. Поряд із фінансовою, силовою, інформаційною, техніко-технологічною та правовою однією з найбільш важливих складових частин економічної безпеки є кадрова безпека.

Кадри (персонал) є тією силою, що приводить у рух весь процес функціонування підприємства. В широкому сенсі кадрова безпека – це процес запобігання негативним впливам на економічну безпеку підприємства через ризики і погрози, пов'язані з персоналом, його інтелектуальним потенціалом і трудовими відносинами загалом. Від кадрової безпеки залежить те, наскільки впевненим може бути керівник підприємства в компетентності своїх співробітників, у тому, що підприємство не піддасться небезпеці з вини персоналу. Отже, персонал може забезпечувати не тільки успішну діяльність підприємства, але й бути джерелом загроз для підприємства.

Тому доцільно дослідити окремі загрози, які впливають на кадрову безпеку підприємства, тобто дослідити загрози кадровій безпеці підприємства. Реалізація загроз кадровій безпеці підприємства виявляється у відхиленні значень вибраних показників, пов'язаних з діяльністю персоналу, від їхніх граничних значень.

Управління фінансовими ресурсами підприємства

Лотвін В. В., Ткач А. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реформування економічної системи України зумовлює необхідність підвищення ролі фінансового управління як найважливішого елемента загальної системи управління підприємством. У цьому зв'язку виникає практична потреба перегляду підходів щодо питань формування та використання фінансових ресурсів підприємств.

Динамічний розвиток підприємницької діяльності в Україні супроводжується значними економічними суперечностями, що зумовлені особливістю ринкової трансформації. Однією із найважливіших проблем з якою стикаються вітчизняні підприємства є недостатня ефективність управління їх фінансовими ресурсами в умовах переходу до ринку. З врахуванням того, що фінансові ресурси – найважливіший чинник економічного зростання, процес управління фінансовими ресурсами підприємств необхідно трактувати як центральну ланку усього комплексу заходів спрямованих на його забезпечення. У зв'язку з цим перехід України до ринкових відносин потребує від науковців та практиків здійснення систематизації та доповнення теоретичних уявлень про процес управління фінансовими ресурсами підприємств у перехідній економіці України, виявлення причин її недоліків, розроблення окремих рекомендацій щодо їх усунення на рівні підприємства та економіки в цілому.

Фінансові ресурси підприємства забезпечують безперервність процесу виробництва та реалізації продукції. Не потребує доведення той факт, що розвиток підприємництва неможливий без надходження фінансових ресурсів, які формуються з різних джерел. При цьому важливе значення має оптимальне визначення їхньої структури, що сприяє мінімізації залучення додаткових фінансових ресурсів за рахунок кредитів. Відомо, що висока питома вага залучених ресурсів ускладнює фінансову діяльність підприємств і потребує додаткових витрат на сплату відсотків за банківські кредити, дивідендів на акції, процентів на облігації, зменшує ліквідність балансу підприємств. Це обумовлює необхідність у кожному конкретному випадку глибоко обґрунтовувати доцільність залучення запозичених фінансових ресурсів у господарську діяльність підприємств. Для забезпечення економічного зростання як на макрорівні, так і на мікрорівні, підприємство повинно виважено управляти фінансовими ресурсами, зокрема ефективно їх формувати та використовувати. Адже саме від цього залежить фінансова стабільність держави. За сучасних умов значно підвищуються вимоги до ефективного управління фінансовими ресурсами. Від того, наскільки ефективно і доцільно вони трансформуються в основні засоби і оборотні активи, залежить фінансова успішність підприємства в цілому, його власників і працівників.

Фінансові ресурси за умов реформування економіки України – важливий вид ресурсів підприємства, що трансформується в будь-який інший вид ресурсів. Віддаючи належне дослідженням учених-економістів у цій сфері, зауважимо, що на сьогодні ще не повною мірою розв'язано питання щодо розкриття економічної природи і категоріальної сутності фінансових ресурсів суб'єктів господарювання, недостатньо досліджуваною залишається фінансова діяльність підприємств за умов перехідної економіки. Усе це об'єктивно потребує нових підходів до формування та використання фінансових ресурсів як з погляду теорії, так і практики.

Проблеми в системі управління банківськими ризиками

Марущенко Є. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основний акцент у сфері управління банківськими ризиками припадає на роботу в самому банку. Виходячи з концепції універсального характеру ризику ведеться пошук, єдиних прийомів управління ризиками.

Управління – це насамперед процес, дія, отже, його можна здійснювати по-різному, досягаючи бажаної мети. Кожен конкретний банк розробляє комплекс дій, пов'язаних з управлінням ризиками, чітко з урахуванням особливостей того спектру ризиків, які притаманні діяльності саме цього банку. Процес управління ризиками в банку як особлива система включає ряд способів і методів роботи персоналу банку, що дозволяють забезпечити високу рентабельність його діяльності, попереджати наступ ризикової події, вживати заходів до усунення ризику при здійсненні банківських операцій.

Формування ефективної системи управління банківськими ризиками є закономірним етапом еволюції банківської системи України в умовах глобалізації та фінансової кризи. Цей процес повинен розглядатися в якості невід'ємної складової частини загальної стратегії розвитку банківського сектора України і кожного банку окремо.

Управління ризиками тісно вплетене в цілісний комплекс всієї банківської діяльності. Всі компоненти банку як складного організму підпорядковані досягненню його головної мети - отримання максимального прибутку, за рахунок чого забезпечується зростання вартості банку, його акцій, рейтингу, фінансової стійкості. Однак позначена мета може бути досягнута за умови, що в банку має місце:

- Прогнозування ризику, тобто визначення або виявлення можливих джерел збитків, втрат, кризових ситуацій, ймовірності матеріалізації ризику та ймовірних обсягів втрат у їх кількісному вираженні;

- Широкий комплекс заходів, які здійснюються для мінімізації ризиків, їх попередження, нейтралізації;

- Наявність результативного внутрішнього контролю, основне завдання якого – моніторинг процедур управління ризиками, їх дотриманням, оновленням, удосконаленням;

- Зацікавленість, обов'язок і відповідальність вищого керівництва і рядових співробітників банку в розробці та впровадженні в повсякденну банківську практику дієвих механізмів управління ризиками.

Використовуючи базові положення в галузі управління ризиками взагалі і банківських зокрема, пропоную висунути наступні методологічні заходи, які мають увійти до системи управління банківськими ризиками:

- Встановлення причин виникнення ризиків в економіці взагалі і специфічних причин виникнення банківських ризиків;

- Вивчення, аналіз, опис різних видів ризиків, їх класифікація;

- Вивчення впливу на рівень банківських ризиків різноманітних чинників, під впливом фінансової кризи;

- Оцінка ступеня ризику і вироблення методів мінімізації ризиків.

Таким чином, ефективне управління банківськими ризиками можливе тільки за умови всеосяжного системного підходу до здійснення цього процесу. Головним фактором при управлінні банківськими ризиками є рішення, прийняті керівництвом банку, що стосуються рівня прийнятого ризику, а не процес здійснення окремих банківських операцій.

Удосконалення управління системою економічної безпеки

Оберемок О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економічна безпека підприємства – це комплексна характеристика, під якою розуміють рівень захищеності всіх видів потенціалу підприємства від внутрішніх та зовнішніх загроз, що забезпечує стабільне функціонування та ефективний розвиток і потребує управління з боку керівництва підприємства.

Використання системного підходу до управління економічною безпекою передбачає більш широке дослідження явищ і процесів, ніж це звичайно робиться економістами, окрім того, включає до свого складу виділення внутрішнього і зовнішнього середовища, а також їхніх взаємозв'язків.

Управління економічною безпекою повинно бути спрямоване не тільки на зменшення втрат від реалізації конкретної загрози, але й на ефективну ліквідацію наслідків від реалізації загрози. Подібний підхід отримав назву адаптивного управління економічною безпекою.

Необхідним елементом покращення управління безпекою виступає кількісна оцінка її рівня, яка дає змогу у випадку існування істотних порушень або відхилень визначити ступінь близькості системи до межі її стійкості, де буде втрачена передбачуваність її змін у відповідь на зовнішні і внутрішні впливи.

У практичному вимірі існує два основних підходи до управління економічною безпекою – галузевий і функціонально-територіальний.

Галузева система управління сформувалася за радянських часів та дісталася державі у спадок від командної системи економіки. Основним методологічним принципом її функціонування є управління за галузевим підходом, коли в основу керівних впливів було покладено диференціацію господарства за галузями без врахування їх міжгалузевих зв'язків та взаємовпливів. До сфери впливу регіонів було передано більшість питань соціальної сфери. Однак у практичному вимірі регіональні органи виконавчої влади повинні були вирішувати значно більшу кількість питань, пов'язаних із забезпеченням стабільного розвитку господарства, формуванням податкових надходжень, збереженням навколишнього середовища.

За умов переходу до ринкових відносин об'єктивно неможливо продовжувати галузеве управління економікою різних рівнів ієрархії, вона потребує переходу до функціонально-територіальної системи управління економічною безпекою, яка значно розширює автономію регіонів щодо можливостей впливу на перебіг економічних процесів. Пропозиції про перехід до функціонально-територіальної системи виходять з того, що значна частина економічного комплексу передається в управління територіям (з можливістю підтримки з центру у випадку виникнення кризових ситуацій). При цьому більшість загальнодержавних органів управління має не галузевий, а функціональний характер, тобто забезпечує не роботу певної конкретної галузі, а реалізацію однієї з функцій держави.

Велике значення в удосконаленні управління, спрямованого на забезпечення економічної безпеки, має управлінське консультування (консалтинг) як вид інфраструктурної діяльності з надання професійної допомоги в раціоналізації управління.

Управлінське консультування містить у собі:

- розроблення систем управління організаційних структур;
- удосконалювання конторської роботи;
- розроблення систем стратегічного планування і маркетингових систем;
- підготовку кадрів;
- підбір і оцінювання управлінського персоналу;
- раціоналізацію та автоматизацію інформаційного забезпечення управління тощо.

Таким чином, економічна безпека підприємства та її управління повинне ґрунтуватися на цілях успішного функціонування та розвитку підприємства за всіма сферами його діяльності та впливу, а не принципі максимізації прибутку.

Основні поняття і категорії економічної безпеки підприємств в умовах недобросовісної конкуренції

Омельчак А. О., Головкова Л. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Поняття економічної безпеки підприємства можна розглядати з кількох позицій:

– з позиції різних агентів ринку, що взаємодіють з підприємством (споживачів, суміжників, податкових, кредитних органів та ін. В цьому аспекті можна визначити, що економічна безпека підприємства є комплексним відображенням ступеня надійності підприємства як партнера у виробничих, фінансових, комерційних та інших економічних відносинах за певний проміжок часу);

– з позиції самого підприємства (оцінка економічної безпеки полягає у визначенні рівня захищеності його потенціалу (виробничо-технічного, фінансового, соціального та ін.) і тенденцій його зміни від впливу негативної дії зовнішніх і внутрішніх чинників, прямих або непрямих економічних загроз, а також здатність суб'єкта до відтворення).

Головна мета економічної безпеки підприємства полягає в тому, щоб гарантувати його стабільне й максимально ефективне функціонування тепер та високий потенціал розвитку в майбутньому.

Метою недобросовісної конкуренції є зміцнення або забезпечення своїх переваг на ринку за рахунок послаблення можливостей конкурентів. Недобросовісну конкуренцію можуть вести суб'єкти, які здійснюють аналогічний бізнес, окремі аналогічні операції, суб'єкти, що претендують на приміщення, комунікації, фахівців суб'єкта господарювання, кримінальні елементи.

Глобальною метою захисту інтересів суб'єктів господарювання від недобросовісної конкуренції є забезпечення розвитку економіки шляхом забезпечення свободи підприємництва в умовах чесної конкурентної боротьби.

Як процес, недобросовісна конкуренція не виникає сама по собі, тобто її здійснення та порядок запровадження також вимагає активної участі певних елементів.

Основною причиною появи недобросовісної конкуренції є прагнення підприємців досягти певних переваг у підприємницькій діяльності зі значно меншими витратами, ніж за умов добросовісної конкуренції. При цьому мають існувати певні сприятливі для недобросовісної конкуренції фактори: прогалини в законодавстві, відсутність правового захисту товарного знака тощо.

Основними цілями захисту від недобросовісної конкуренції інтересів суб'єктів господарювання є:

- забезпечення рівності суб'єктів господарювання при здійсненні підприємницької діяльності;
- захист суб'єктів господарювання від проявів недобросовісної конкуренції на внутрішньому ринку;
- захист суб'єктів господарювання від проявів недобросовісної конкуренції на зовнішньому ринку;
- захист суб'єктів господарювання від проявів недобросовісної конкуренції на внутрішньому ринку;
- запобігання можливостям досягнення неправомірних переваг у конкуренції;
- захист інтелектуальної власності на зовнішньому та внутрішньому ринку;
- забезпечення реалізації споживачами своїх прав на гарантований рівень споживання, відповідну якість товарів тощо.

Крім того, в умовах розвитку глобалізації та прагнення України до інтеграції в європейські економічні структури питання захисту від недобросовісної конкуренції та конкурентної політики в цілому набуває нового змісту. Сьогодні конкурентна політика все більше стає одним з домінуючих напрямків в економічній політиці держави.

Як показує практика, конкуренція сама по собі рідко не виходить за межі добросовісної. Без відповідного регулювання вона рано чи пізно трансформується в недобросовісну. Недобросовісною конкуренцією є будь-які дії у конкуренції, що суперечать правилам, торговим та іншим чесним звичаям у підприємницькій діяльності.

Таким чином, наслідки у здійсненні недобросовісної конкуренції можуть впливати на зниження конкурентоспроможності, темпів розвитку та економічної стійкості суб'єкта господарювання, порушення стабільної діяльності, балансу кредиторської та дебіторської заборгованості суб'єктів господарювання та фінансову залежність суб'єкта господарювання від додаткових фінансових ресурсів.

Основні положення про формування щодо забезпечення кадрової безпеки залізничного підприємства

Пархоменко Ю. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективність господарювання залізничного підприємства, великою мірою залежать від якості системи управління його кадровою безпекою, яка визначає здатність підприємства запобігати ризикам і загрозам організації праці, його трудовому потенціалу, трудовим відносинам в цілому. На думку вітчизняних та зарубіжних спеціалістів майже 80% збитків компаній світу спричинені внаслідок незаконних та непрофесійних дій власних співробітників. Порушення працівниками трудової дисципліни, неефективного використання ресурсів, розголошення конфіденційної інформації, що створює загрозу майну, репутації та безпеці підприємства.

Концептуальні положення забезпечення кадрової безпеки суб'єктів господарювання є новим і вельми складним елементом сучасного менеджменту підприємств. Їх розробка потребує комплексного дослідження усіх складових процесу управління, серед них важливим є визначення загальних задач та методів попередження загроз.

Основними задачами кадрової безпеки підприємств залізничного транспорту, на наш погляд, повинні вважатися:

- участь у формуванні кадрової стратегії підприємства, процесах планування людських ресурсів, інформаційній, фінансовій політиці, розвитку і оцінці персоналу;
- формування вимог до співробітників підприємства щодо безпеки;
- складання відповідної нормативної документації для співробітників служби управління кадрами;
- складання нормативної документації для інших співробітників підприємства на користь дотримання кадрової безпеки;
- проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи із співробітниками підприємства;
- виявлення, попередження і припинення небажаних дій з боку співробітників підприємства, що можуть спричинити нанесення шкоди його інтересам;
- проведення заходів, направлених на недопущення осіб до заняття посадових позицій, зловживаючи якими, вони можуть завдати своїми діями шкоди підприємству;
- моніторинг направлений на забезпечення кадрової безпеки.

Методи попередження загроз кадровій безпеці підприємства. Обґрунтуванню методів попередження загроз кадровій безпеці підприємства, повинне передувати визначення видів цих загроз. Якщо в цілому за безпеку відповідає служба охорони організації, то відповідальність за забезпечення кадрової безпеки лягає на плечі менеджера по роботі з персоналом. Він мусить враховувати крім зовнішніх загроз безпеці компанії ще і внутрішні.

Внутрішні загрози:

- невідповідність кваліфікації працівників вимогам до них;
- недостатня кваліфікація працівників;
- слабка організація системи управління персоналом;
- слабка організація системи навчання;
- неефективна система мотивації;
- помилки в плануванні ресурсів персоналу;
- зниження кількості раціоналізаторських пропозицій та ініціатив;
- відтік кваліфікованих працівників;
- працівники зорієнтовані на вирішення внутрішніх тільки тактичних завдань;
- працівники зорієнтовані на дотримання суто інтересів підрозділу;
- відсутність комплексної корпоративної політики;
- неякісні перевірки кандидатів для приймання на роботу.

Без сумніву, це лише головні внутрішні загрози вони можуть буди доповнені на підставі аналізу стану кадрової роботи та специфіки кожного окремого підприємства.

Зовнішні загрози:

- конкурентні переваги інших підприємств;
- тиск на працівників ззовні та потрапляння працівників у різні види залежності;
- інфляційні процеси в країні та за її межами.

В залежності від розробленої класифікації самих загроз в економічній літературі робляться проби введення класифікацій методів попередження. Найбільш поширеною є класифікація методів за часом їх впровадження: при прийомі персоналу на роботу, при функціонуванні персоналу на підприємстві, при звільненні.

При прийомі доцільно приймати міри для розпізнання девіантних прихильностей кандидата; проводити перевірку його попередньої діяльності для виявлення схильностей, що потенційно можуть нанести шкоду підприємству; перевіряти документацію щодо кваліфікації та акредитації працівника, рекомендації і відгуки від попередніх роботодавців; під час анкетування і інтерв'ю ретельно спостерігати за поведінкою та реакціями кандидата та інше.

Під час роботи важливо проводити постійний моніторинг діяльності персоналу, аналізувати не тільки внутрішні показники діяльності підприємства, але й ті, що характеризують його в ситуації на ринку (рентабельність, вартість акцій та ін.). Також необхідно уважно спостерігати за відносинами в колективі для виявлення можливості негативного впливу. Відповідальність за процеси діяльності на підприємстві і рівень влади рекомендується розподіляти між декількома працівниками для зменшення можливості маніпуляцій.

Щоб запобігти негативних наслідків у вигляді загроз кадровій безпеці підприємства після звільнення працівника, треба заздалегідь попідкуватися про заходи, що забезпечать «безболісне» звільнення. До таких заходів можна віднести, по-перше, ті, що спрямовані на «пом'якшення» переживання факту звільнення для працівника, і, по-друге, заходи переважно адміністративного характеру, що безпосередньо забезпечують економічний захист підприємства в цьому випадку. Так до першої групи відносяться як адміністративні, так і психологічні заходи, які допомагають створити у працівника, що звільняється, якомога більш лояльне відношення до підприємства, до ситуації звільнення та інше. До другої групи заходів відноситься підписання документів (при укладенні трудового договору), що містять інформацію про узгодження працівника з обов'язком зберігати конфіденційну інформацію.

Таким чином, кадрова безпека як домінуючий елемент системи економічної безпеки організації повинна бути побудована на трудових та етичних відносинах інтелектуального потенціалу, які забезпечують стабільну і прибуткову роботу підприємства, запобігаючи як внутрішнім, так і зовнішнім загрозам, що сприяє розвитку людського та соціального потенціалу, підвищення рівня і якості життя населення, що притаманні цивілізованому суспільству. Для збереження кадрової безпеки варто використовувати сучасні кадрові технології, включаючи такі механізми, як ефективну мотивацію; прискорену адаптацію (за рахунок наставництва); своєчасне запобігання конфліктним ситуаціям, атестацію; компенсацію; розумну політику звільнення; пропаганду корпоративності.

Психологічні аспекти соціальної безпеки

Перва О. Р., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним із найголовніших психологічних чинників безпеки українського суспільства є соціальні цінності. Сферою функціонування соціальних цінностей є соціальна сфера життя суспільства, яка являє собою сукупність соціальних інститутів і організацій, відносин та діяльності, що забезпечують задоволення соціальних потреб і розподіл соціальних благ. Система соціальних цінностей є основою, яка зміцнює суспільство, де всі цінності відіграють роль центрів, полюсів соціального притягання порядку і стабільності.

Актуальність даного дослідження визначається глобальними проблемами, що породжені технократичним розвитком світового соціуму, які інтегруючись із зовнішніми і внутрішніми небезпеками, є джерелом загроз розбудові Української держави. Як ніколи гостро перед суспільством постало питання про соціальну безпеку, її ціннісні основи, орієнтація на які дасть можливість Україні успішно розвиватися, долучаючись до світової спільноти, зберігаючи свою самостійність, суверенітет і безпеку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій вказує на те, що проблему національної безпеки українського суспільства протягом останніх років досліджували у своїх роботах Г.Ситник, А.Михненко, О.Білоус, О.Гончаренко та ін. У більшості наукових робіт проблему безпеки розглянуто в політологічному, економічному та інформаційному аспектах. Соціотний аспект безпеки знайшов своє відображення у дослідженнях В.Ананьївна, В.Лутая, М.Ожевана, В.Яценка, О.Ліснічука. Втім цілісної проблематики автори торкаються поверхово, лише у зв'язку з аналізом національних інтересів, тоді як застосування наукового підходу створює неабиякі можливості у вивченні проблеми безпеки нашого суспільства.

Метою дослідження є аналіз соціальних цінностей як чинника сталої безпеки суспільства. Адже саме ціннісні критерії вищого рівня є базисом нормативно - ціннісної системи як духовної, культурної основи самоорганізації суспільства.

Конфронтація ціннісних систем, порушення балансу, що склався, вимивання традиційних і нав'язування чужорідних цінностей, нехтування духовними та етичними нормами можуть мати наслідком серйозні порушення у функціонуванні соціальних інститутів. Усе це за певних умов може стати чинником загострення соціальних конфліктів на національно-державному рівні і дестабілізація соціуму на глобальному і регіональному рівнях.

Аналіз міфологічних та релігійних джерел, історичної спадщини в цілому свідчить, що людство завжди прагнуло до безпеки як такого стану суспільства, для якого характерні стабільність і гарантія захищеності. Прагнення досягти стану безпеки особою, сім'єю, нацією, людством.

Соціальні трансформації, що відбуваються в українському соціумі, супроводжуються переоцінкою цінностей, конфліктом протилежних ціннісних систем і орієнтацій, є внутрішнім джерелом загроз і небезпек.

Розв'язання проблеми забезпечення сталого функціонування соціальної сфери акумулюється у сфері теоретичної, соціально-політичної та управлінської діяльності яу соціальна безпека. Необхідність виокремлення соціальної безпеки в окрему сферу як компонента національної і міжнародної безпеки зумовлена наявністю особливого об'єкта – сфера соціальної безпеки. Значущість соціальної безпеки як ціннісного феномену визначається насамперед соціальною потребою в захищеності людини і суспільства в умовах загострення соціальної напруженості та конфліктності, причинених соціальними деформаціями, розмежуванням, глобалізацією соціальних потреб, а також необхідністю захисту ціннісних основ українського суспільства.

Оцінка соціальної безпеки як соціально значущого явища можлива через виявлення сенсів, що розкривають її зміст. Аналіз підходів до визначення соціальної безпеки дає змогу звести її до таких основних сенсів: стан соціальної стабільності та спроможності протистояти

соціальним загрозам; захист прав і свобод людини, духовних і матеріальних цінностей суспільства, життєво важливих соціальних інтересів особи і суспільства від внутрішніх і зовнішніх загроз; забезпечення офіційно встановлених соціальних нормативів, що визначають якісний рівень життя людини і суспільства, захист життя, фізичного і психічного здоров'я.

Безпечне існування соціуму, залежить від правового, ненасильницького і безконфліктного вирішення соціальних суперечностей між соціальними суб'єктами, які виникають через такі соціальні цінності, як справедливість. Ідеал такого суспільства для України, на думку деяких вітчизняних учених, - модель громадського суспільства, головним суб'єктом якого є людина. Ціннісна система такого суспільства в ідеалі базується на перевазі громадських цінностей над цінностями державно-політичними. Громадське суспільство засноване на пріоритетах, вільного вибору, недоторканності приватного життя, повазі до індивідуальності, неформальному регулюванні статусних відносин, які мають партнерський, товариський характер.

Проаналізувавши теоретичні джерела, присвячені питанню соціальної безпеки, можна дійти висновку, що метою соціальної політики, інших форм соціалізації в Україні є актуалізація пріоритетів соціальної консолідації, інтеграції, співробітництва і солідарності, толерантності та соціальної відповідальності перед майбутніми поколіннями. Принципом формування ціннісної системи соціальної безпеки в Україні, є соціальна справедливість.

У результаті аналізу виявлено ієрархію цінностей, яка є соціальною основою сфери безпеки суспільства і виконує стабілізуючу, інтегруючу та захисну функції; доведено, що базовою системно-організуючою цінністю суспільства сталого розвитку в сучасних умовах глобальної кризи є безпека.

Отже, аналіз ціннісних основ безпеки суспільства є методологічним підґрунтям для вироблення ціннісної політики Української держави її сталого розвитку, формування культури безпеки, виявлення та обґрунтування критеріїв і загроз національній безпеці України.

Перспективи подальших досліджень. Проблема збереження безпечного розвитку суспільства залишатиметься довгий час пріоритетною для національної безпеки держави в цілому. Роль же соціальних цінностей у вирішенні цієї проблеми вагома і не досягнута в повному обсязі, а тому є перспективною для подальшого, більш поглибленого вивчення і полягає в тому, щоб визначити головні ціннісні основи безпеки суспільства, які, у свою чергу, можуть бути методологічним підґрунтям для вироблення соціальної політики Української держави її стабільного розвитку, формування культури безпеки, виявлення та обґрунтування критеріїв і загроз національній безпеці України.

Визначення показників системи економічної безпеки підприємства

Почечун О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Особливість економічних систем полягає передусім в їх структурній невизначеності, коли має місце велика кількість взаємопов'язаних елементів із заздалегідь невідомими зв'язками, тому однією з проблем, що виникає при математичному моделюванні системи економічної безпеки підприємства (СЕБП) є формування економічно обґрунтованої системи показників ефективності системи економічної безпеки підприємства (далі предиктори).

Основна вимога до системи предикторів полягає в тому, щоб вони були незалежними і при цьому враховували усі особливості і складові СЕБП. Успіх у розв'язанні прикладних задач залежить від належного вибору структури моделі. У математичному плані йдеться про моделювання складних систем, коли об'єкт, що досліджується, описується набором показників, інформація про які задається результатами пасивного експерименту у вигляді матриці спостережень. Традиційно, розв'язання таких задач реалізується на етапі параметричної ідентифікації моделі (наприклад, методами покрокової регресії), що призводить до надзвичайно великого перебору варіантів математичних моделей, навіть при невеликій розмірності множини вихідних даних. Зазвичай інформація про досліджуваний об'єкт подається результатами пасивного експерименту у вигляді матриці спостережень. При формуванні матриці спостережень виникає необхідність ретельного аналізу та первинної обробки вихідних даних. Як правило, в базі даних присутні величини різної розмірності, тому для зручності аналізу, можливості порівняння отриманих результатів, а також їх інтерпретації, кожен з показників призводять до безрозмірної величини за допомогою різних способів нормування.

Наступним важливим моментом є перевірка даних на наявність «сплесків» інформації з їх подальшою обробкою. Наявність викидів може різко спотворювати значення оцінок параметрів моделі (особливо, якщо для їх отримання використовується метод найменших квадратів (МНК)), тому цензурування даних (усунення ефекту викидів) проводиться або за допомогою видалення цих точок з даних, або за допомогою застосування методів оцінювання параметрів, стійких до грубих відхилень (наприклад, метод найменших модулів). Якщо вихідна інформація носить динамічний характер, то важливим етапом обробки інформації є виділення тренду (тимчасової складової). При початковому аналізі даних варто звертати увагу на наявність пропущених значень, що може впливати на точність моделі. Якщо виключати дані не можна в силу їх невеликого обсягу, тоді застосовують різні методи відновлення відсутніх значень. Серед них найбільш універсальний метод запропонований Айвазяном С. А., який заснований на припущенні, що об'єкти, які мало відрізняються по властивостям, мають приблизно таке ж значення властивості.

Оцінити якість відновленої інформації можна, наприклад, так: з матриці спостережень випадковим чином виключається частина дослідних значень, а пропуски заповнюються за допомогою обраної процедури. Міра відхилення дійсних значень від значень, отриманих в результаті відновлення, і визначає якість рішення задачі.

Аналізуючи статистичну інформацію про кожний показник, необхідно особливу увагу звертати на характеристики середнього значення показника (мода) і коефіцієнт варіації, що визначає його варіабельність. Показники, для яких значення коефіцієнта варіації майже дорівнює нулю з подальшого розгляду виключаємо, оскільки вони не володіють чутливістю, і в математичній моделі будуть, практично, марні. Що стосується модального значення, якщо деякий показник має мультимодальний розподіл, це говорить про неоднорідність вихідної інформації. У цьому випадку всю генеральну сукупність розбивають на групи і подальше моделювання проводимо в кожній з груп. Наступним кроком при розв'язанні проблеми визначення показників ефективності є відтворення структури системи економічної безпеки підприємства.

Еволюція поняття економічної безпеки на міжнародному рівні

Саркісян Е., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Поява поняття «економічна безпека» пов'язано з зростаючою актуальністю національної безпеки держави.

Концепція національної безпеки, як філософії досягнення стійкого стану держави, пов'язана з подіями, які називалися в історії як «Вестфальський мир», в ході яких концепція суверенної держави, керованої незалежним правителем, став основою нового міжнародного порядку в національних державах.

Найбільш ранні згадки про концепцію національної безпеки відносяться до 1790 року і були зроблені в Ельському університеті. Історично поняття національна безпека включало в себе політичну, військову та економічну сфери. У 1934 році в США був створений перший комітет з економічної безпеки, основною метою функціонування якого була стабілізація соціальної обстановки в державі. Концепція національної безпеки стала офіційним основоположним принципом міжнародної політики в Сполучених Штатах в 1947 році, коли 26 липня 1947 президентом Гаррі Труманом був підписаний «Акт про Національну безпеку». Під час знаходження на посту президента Сполучених Штатів Білл Клінтон створив Національний економічний комітет для розробки та проведення заходів з підтримання національної економічної безпеки. Однак повноцінна наукова категорія економічної безпеки, як частини національної безпеки, в США так і не сформувався.

Деяка інша ситуація з економічною безпекою склалася в Європейському Союзі. Термін економічна безпека відноситься до позиції Європейського союзу в світовій економічній системі. На офіційному сайті Європейського союзу «Еуропа.єв» надано посилання на ресурси, пов'язані з економічними цілями Європейського Союзу і їх інтерпретації терміну економічна безпека. Європейський Союз відзначає важливість європейської інтеграції в конкурентному процесі глобалізації світової економіки. Європейські держави історично мають меншу кількість ресурсів і працездатного населення порівняно з іншими розвиненими країнами, такими як, наприклад, Сполучені Штати Америки.

Найбільшою офіційною організацією, що займається комплексними питаннями безпеки в Європі є ОБСЄ (англ. OSCE, Organization for Security and Co-operation in Europe) - Організація з безпеки і співробітництва в Європі, найбільша у світі регіональна організація, що займається питаннями безпеки. Вона об'єднує 56 країн, розташованих у Північній Америці, Європі та Центральній Азії. «Нарада з безпеки і співробітництва в Європі» була скликана з ініціативи СРСР і соціалістичних держав Європи як постійно діючий міжнародний форум представників 33 європейських держав, а також США і Канади для вироблення заходів зменшення військового протистояння і зміцнення безпеки в Європі. Усі держави учасниці ОБСЄ рівні за статусом. Рішення приймаються на основі консенсусу. Рішення не носять юридичного обов'язкового характеру, але мають велике політичне значення.

Незважаючи на наявність широкого кола різних показників, що характеризують всілякі аспекти функціонування такої складної системи як економіка, представниками економічної науки визнано доцільним використовувати деякий набір показників.

- Об'єм валового внутрішнього продукту
- Частка в ВВП інвестицій в основний капітал
- Частка в ВВП витрат на оборону
- Рівень безробіття
- Частка машинобудування та металообробки в промисловому виробництві
- Зовнішній борг
- Внутрішній борг
- Рівень інфляції
- Об'єм золотовалютних резервів

- Валовий збір зерна
- Частка інноваційної продукції в загальному обсязі промислової продукції
- Відношення доходів 10% найбільш забезпеченого до доходів 10% найменш забезпеченого населення
- Частка витрат на обслуговування державного боргу в загальному обсязі видатків бюджету
- Відношення виплат за зовнішнім боргом до обсягу річного експорту
- Частка продовольства, що надійшла з імпорту, в загальному обсязі продовольчих ресурсів

Відхилення від рекомендованих значень наведених вище індикаторів вказує на небезпеку переростання окремих загроз в системну кризу, яка може призвести до дестабілізації економіки країни.

Проаналізувавши різні визначення поняття «економічна безпека», що наводяться в офіційних документах, можна обґрунтовано стверджувати, що в більшій частині вони акцентуються на спільних інтересах держави, не приділяючи достатньої уваги трактуванню економічної безпеки стосовно інтересам суб'єктів економічних відносин.

Таким чином, аналіз поняття економічної безпеки розуміється як важлива характеристика економічної системи, здатна підтримувати повноцінні умови життєдіяльності сталий розвиток народного господарства. Однак такий підхід не можна визнати вичерпним, оскільки поняття «економічна безпека» має розглядатися ширше і включати також параметри суспільного, державної діяльності. Одночасно економічна безпека передбачає діяльність по захисту економіки країни в цілому від небажаних впливів, які можуть призвести до нанесення збитку.

Управління фінансовою стійкістю підприємства

Черкасова Ю. Є., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Управління фінансовою стійкістю підприємства є одним з головних елементів фінансового менеджменту на виробничому підприємстві, та є запорукою стабільного розвитку підприємства.

Фінансова стійкість підприємства є однією з найважливіших характеристик фінансового стану підприємства. Вона відображає такий стан фінансових ресурсів, при якому підприємство, вільно маневруючи коштами, здатне шляхом ефективного їхнього використання забезпечити безперебійний процес виробництва і реалізації продукції, а також витрат по його розширенню і відновленню.

Фінансова стійкість характеризує ступінь фінансової незалежності підприємства щодо володіння своїм майном і його використання. У системі складових стабільного фінансового стану основним елементом виступає фінансова стійкість, тому, необхідним є пошук шляхів досягнення певного ступеня фінансової стійкості підприємства. Кожне підприємство має визначити межу своєї фінансової стійкості. Недостатня фінансова стійкість підприємства може привезти до його неплатоспроможності, а надлишкова може сприяти створенню «зайвих» запасів та резервів, у наслідок цього, можливе виникання витрат на їх утримання, спостерігатиметься недоотримання прибутку та гальмування економічного розвитку підприємства.

Дуже складним процесом є визначення стандартизованої межі фінансової стійкості. Загальна стійкість підприємства може бути забезпечена лише за умови своєчасної оплати за поставлену продукцію, наданні послуги, виконані роботи й одержання виручки від реалізації продукції, щоб виконати свої зобов'язання перед бюджетом, а також розрахуватися з постачальниками, кредиторами, працівниками. Можна зробити висновок, що загальна економічна стійкість кожного підприємства передбачає насамперед такий рух грошових коштів, який має забезпечувати постійне перевищення доходів над витратами.

Саме ця рівновага є змістом фінансової стійкості, яка є головною частиною загальної стабільності та стійкості підприємства. Фінансова стійкість відображає певний фінансовий стан фінансових ресурсів і певний ступінь їхнього використання, при якому підприємство має можливість вільно використовувати і маневрувати грошовими коштами, що забезпечує безперервний процес виробництва, та покриття витрат на його розширення та оновлення.

На мою думку, планування фінансової стійкості підприємства повинно включати певну послідовність дій та заходів. Для успішного здійснення фінансового планування та для повної оцінки фінансової стійкості необхідний детальний аналіз його економічних показників. Результатом цього аналізу є загальна оцінка фінансового стану підприємства, визначення задовільної структури балансу підприємства. Також, необхідно проводити детальний, поглиблений і комплексний аналіз діяльності підприємства для виявлення причин сформованого фінансового стану, перспектив та конкретних шляхів його поліпшення. Основними критеріями цього аналізу є: динаміка валюти балансу, джерел формування оборотних коштів та їх структура, структура пасивів, основні засоби та інші необоротні, результати фінансової діяльності підприємства.

Основним показником першого етапу оцінки фінансового стану і фінансової стійкості підприємства є зіставлення темпів росту обороту з темпами росту обсягу сукупних активів.

У системі оцінки економічного стану та фінансової стійкості підприємства високе аналітичне навантаження несуть показники наявності, використання оборотних коштів та їх розміщення.

Таким чином, врахування вищезазначених показників дає можливість проаналізувати фінансову стійкість комплексною структурою, враховуючи усі аспекти діяльності підприємства. Даний показник поєднує в собі такі характеристики фінансової стійкості як:

прибутковості, наявність власного оборотного капіталу, незалежність від зовнішніх джерел фінансування.

Стійкий фінансовий стан напряму пов'язаний з фінансовою стійкістю підприємства, і є однією з головних умов стабільної роботи підприємства в ринкових умовах. Якщо підприємство фінансове стійке, конкурентоспроможне та платоспроможне, то воно має більше переваг перед іншими підприємствами також самого профілю при отриманні кредитів. Чим вища стійкість підприємства, тим стабільніший фінансовий стан підприємства, і тим більше воно незалежно від несподіваних змін в умовах ринку, отже, тим менше ризик банкрутства.

Вплив зовнішнього середовища на економічну безпеку підприємства

Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У сучасній літературі з управління зовнішнім середовищем є сукупність змінних, що знаходяться за межами підприємства, і на які менеджмент підприємства не може чинити безпосереднього впливу.

Цільові орієнтири діяльності підприємства, формування його виробничої бази, організація та управління підприємством; основні процеси, що забезпечують розширене відтворення капіталу – інноваційні, інвестиційні, а також формування ринкові позиції підприємства відбуваються під впливом зовнішнього середовища.

Одним з основних постулатів синергетики є те, що поведінка багатьох економічних систем сильно залежить від зовнішнього навколишнього середовища. Цим умовам відповідають керуючі параметри, які накладаються на систему ззовні, наприклад, граничні межі реалізації загроз або небезпек безпеці. У деяких випадках певні керівні параметри встановлюють зсередини системи, але вони діють як зафіксовані зовнішнім чином.

Загальний менеджмент виділяє у зовнішньому середовищі дві групи сил – прямі та непрямі. До сил прямого впливу відносяться постачальники ресурсів, споживачі послуг та товарів, конкуренти, закони та державні органи, професійні спілки. До сил непрямого впливу відносять стан економіки, міжнародні події, науково-технічний прогрес, політичні фактори; соціально-культурні фактори тощо.

Щодо забезпечення економічної безпеки підприємства, вона повинна відображати його здатність реалізувати власні стратегічні економічні інтереси в невизначених умовах зовнішнього середовища завдяки захисту від існуючих і потенційних загроз.

Таким чином, забезпечення економічної безпеки підприємства передбачає перенесення акцентів: від захисту елементів внутрішнього середовища до організації захисту від негативного впливу зовнішнього середовища та адаптацію до його зміни.

Залежно від суб'єктної обумовленості негативні впливи на економічну безпеку традиційно поділяють на ті, що мають об'єктивний і суб'єктивний характер. Саме об'єктивні впливи виникають не з волі конкретного підприємства або його окремих працівників, тобто знаходять своє підтвердження сукупністю обставин і фактів, що об'єктивно характеризують навколишнє середовище. До таких негативних впливів можна віднести прояви тіньової економіки, корупції, недобросовісної конкуренції та економічної злочинності.

Саме особливості взаємодії підприємства зі споживачами продукції (послуг), конкурентами та постачальниками ресурсів та іншими стейкхолдерами визначатимуть сукупність загроз, які виникають в процесі боротьби за обмежений обсяг ресурсів у межах спільного життєвого простору. Взаємини підприємства з контрагентами спричиняють появу певного виду ризиків, пов'язаних з самим перебігом процесу виробничо-господарської діяльності. Водночас, аналогічні загрози можуть виходити й від підприємства, що викликає відповідну реакцію у його контрагентів та наступне зниження загального рівня власної безпеки.

В сучасних умовах особливо важливим є захист й узгодження різних аспектів економічних інтересів підприємства із зовнішніми стейкхолдерами в рамках їх стратегічної взаємодії, в процесі формування, захисту та розвитку, розширення зони реального домінування на ринку.

Тому для формування ефективної системи економічної безпеки важливо виділити та структурувати елементи зовнішнього середовища, напрями та ступінь їх впливу на підприємство, можливості та виклики, що генеруються зовнішніми відносно підприємства силами.

Секція 5

**Математичне та комп'ютерне
моделювання економічних
процесів на транспорті**

Транспортні моделі у зерновиробництві України

Васильєва Н. К., Келюх О. О., Дніпропетровський державний аграрний університет

Найпотужнішою складовою сільського господарства України є зерновий підкомплекс, що зміг встояти під час глобальної економічної кризи та одержати в 2011 році 56,7 млн. т, а у 2013 році – 63,1 млн. т зерна, побивши рекордний врожай 1990 року в обсязі 51 млн. т. Проте врожайність від українських зерновиробників, в середньому 40 ц/га через порушення агротехнологій, є далекою від 60-75 ц/га в Австрії, Великобританії, Нідерландах, Німеччині, Франції та Швейцарії. Лідерами виробництва зернових (по обсягам та урожайностям) на внутрішньому ринку традиційно виявляються Черкаська, Вінницька і Полтавська області. Дніпропетровщина також має вагомні результати, але вони суттєво різняться з року в рік через нестабільні погодні умови. Останнім часом вітчизняне зерновиробництво змогло не тільки забезпечити продовольчу безпеку країни, але й повернути втрачені експортні позиції. Обсяги врожаю українського зерна складають понад 2 % від його світового виробництва, але це в 6 разів менше, ніж у США, та в 10 разів, ніж у Китаї. Українське зерно знають і цінують в усьому світі. Так, найбільшими експортерами української пшениці останні роки з обсягами 400-650 тис. т були Єгипет, Турція, Ізраїль, Лівія. Найпотужнішим покупцем вітчизняного ячменю виступає Саудівська Аравія з обсягом майже 1800 тис. т зерна. Основними споживачами української кукурудзи з обсягами до 900 тис. т виявилися Єгипет, Іспанія, Іран та Сирія, а також Португалія, Нідерланди та Італія.

Основними зерновиробниками України є сільськогосподарські підприємства, структурна виробнича вага яких становить майже 80 % від валового збору зерна. За підсумками 2013 року середня ціна реалізації зерна сільськогосподарських підприємств була, згідно офіційної статистики, 1299,8 грн./т, коливаючись по регіонах від 1170,4 грн./т на Сумщині до 1402,6 грн./т на Херсонщині. Але світові ціни на зерно є щонайменше на 70 % вищими за його середні внутрішні ціни. Тому зерновиробникам доцільно реалізовувати надлишки своєї продукції зарубіжним клієнтам, що в більшості випадків відбувається морським шляхом. На Чорноморсько-Азовському узбережжі України провідними портами, що мають розвинену вантажно-розвантажувальну інфраструктуру є Одеса, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Октябрськ, Ізмаїл, Бердянськ, Білгород-Дністровський, Маріуполь, Усть-Дунайськ, Рені, Південний. Потужність портів суттєво різниться: тільки три порти так званої «Великої Одеси» (Одеса, Іллічівськ та Південний) мають сумарний вантажообіг більше 80 млн. т у рік і забезпечують перевалювання більше половини сумарного вантажопотоку від усіх портів країни. Основною проблемою менеджменту зерновиробництва в даному разі є накопичення суднових партій експортного зерна у припортових елеваторах з урахуванням пропускної спроможності портових терміналів.

В разі самовивозу зерна зменшити накладні транспортні витрати, підвищивши в такий спосіб чисті прибутки сільськогосподарського підприємства, дозволяє застосування економіко-математичного моделювання із виконанням наступних обчислень сучасними комп'ютерними засобами. Альтернативними шляхами транспортування зерна можуть бути автомобільні залізничні та річкові комунікації. Моделі про найкоротший шлях покликані мінімізувати терміни перевезення. При використанні портових транспортних засобів оптимальний маршрут може обґрунтувати задача комівояжера. Моделі транспортного (матричного чи мережного) типу визначають розподіл зерна між портовими терміналами за критерієм мінімальних грошових витрат залежно від квот та тарифів прийому зерна на портових елеваторах. Комп'ютерні обчислення за одержаними економіко-математичними моделями доцільно виконувати, в першу чергу, за допомогою вільного програмного забезпечення – електронної таблиці Calc пакетів Open Office чи Libre Office або за допомогою спеціалізованих математичних пакетів Maple, Mathematica, MatLab.

Математическое моделирование производственной деятельности дистанции пути

Герасименко П. В., Петербургский государственный университет путей сообщения
г. Санкт-Петербург, Россия

Одной из важных проблем, решаемой сегодня специалистами железнодорожного транспорта, является разработка математического аппарата для оценивания и прогнозирования экономических и производственных показателей железнодорожных предприятий, обеспечивающих своевременную и качественную перевозку груза и пассажиров. Среди предприятий железных дорог важными предприятиями являются дистанции пути. Именно качественное состояние пути обеспечивает, прежде всего, безопасность перемещения груза и пассажиров.

В работе для построения математических моделей использовались поквартальные опытные данные производственно-хозяйственной деятельности Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути за период с 2004 по 2013 годы. В качестве результирующего показателя использовано балльное значение состояния пути. Следует отметить, что поддержание пути имеет значительную тенденцию к уменьшению баллов, что говорит об улучшении его состояния и повышении технических характеристик пропускной способности и безопасности.

За факторы, влияющие на качество пути, приняты грузооборот, грузонапряженность, фонд заработной платы и эксплуатационные расходы. До построения математических моделей было выполнен корреляционный анализ. Поскольку между этими факторами наблюдается высокая корреляция, то они были разделены на две группы, каждая из которых непосредственно оказывает влияние на состояние железнодорожного пути. В первую группу факторов вошли грузонапряженность и эксплуатационные расходы, а во вторую – грузооборот и фонд заработной платы.

Для обоснования математической модели зависимости состояния пути в баллах от грузонапряженности и эксплуатационных расходов или от грузооборота и ФЗП был применен метод наименьших квадратов, как один из базовых методов регрессионного анализа для оценки неизвестных параметров регрессионных моделей по выборочным статистическим данным. Как известно, он позволяет получить такие оценки параметров, при которых сумма квадратов отклонений фактических значений результирующего признака (баллов) от их теоретических значений является минимальной.

В работе были оценены параметры линейной и нелинейных (типа Кобба-Дугласа и Алена) производственных функций. Расчет параметров степенной производственной модели, достоинства которой, во-первых, в наличии небольшого числа параметров, имеющих явный экономический смысл, и, во-вторых, в существовании производных высших порядков, проводится по сходному алгоритму, как и для линейной функции. При этом степенная производственная функция с помощью логарифмирования сводилась к функции линейной относительно новых логарифмических переменных.

Также, в представленной работе был проведен расчет параметров производственной функции Алена. Данная функция, как и степенная, нелинейная, но путем переобозначения произведения и степеней факторов приводится к линейной функции.

После расчета параметров производственных моделей была выполнена их оценка по критерию Фишера, которая подтвердила, что все модели являются качественными. Кроме того, были оценены величины погрешностей, полученных теоретических значений состояния пути в баллах. В результате моделирования, для практического применения и дальнейшего изучения производственной деятельности, была рекомендована степенная производственная модель. На ее основе выполнены исследования производственной деятельности Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути и прогноз ее деятельности в 2014 году.

О применении расширенного логистического отображения для анализа и оперативного планирования качественных и количественных характеристик процессов железнодорожного транспорта

Клименко И. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Нерегулярное изменение объема перевозок, обуславливаемое непостоянством работы предприятий, сезонностью производства и потребления продукции, неустойчивостью функционирования рынка, неравномерностью размещения и развития производственных сил, эксплуатационными и техническими условиями работы самого транспорта, является отличительной чертой перевозочного процесса. Планирование и анализ неравномерности перевозочного процесса позволит сократить время пребывания груза в пути, уменьшить эксплуатационные и административные издержки.

Сегодняшняя производственная деятельность характеризуется высоким уровнем сложности ее составляющих: систем, структур, процессов и т.д. Многочисленные технологические, экономические и другие процессы деятельности предприятий характеризуются высоким уровнем сложности, не имеют замкнутого математического описания, могут быть представлены лишь временными рядами (ВР).

В докладе обсуждаются результаты в области анализа и оперативного планирования качественных и количественных характеристик процессов железнодорожного транспорта, полученные на основе обработки детерминированных, дискретных (ВР). Сравнительный анализ этих ВР на основе методов хаотической динамики показал, что в некоторых случаях свойства процессов железнодорожного транспорта являются более сложными, чем, например, свойства котировок валютных пар, индексов и ценных бумаг на валютном и фондовом рынках.

Точность, достоверность и своевременность оперативного прогноза имеет определяющее значение при составлении оперативного плана эксплуатационных работ железнодорожного транспорта. Качественные и количественные характеристики процесса грузоперевозок являются дискретными динамическими ВР, прогнозирование уровней которых невозможно с применением стандартных подходов и методов.

Для решения задачи анализа и прогнозирования, а в дальнейшем для составления оперативного плана на основе использования ожидаемых значений качественных и количественных характеристик процесса грузоперевозок, как уровней временного ряда, в работе предложена расширенная форма модели логистического отображения вида:

$$x_{n+1} = \prod_k \lambda_k x_n^{\alpha_k} * \prod_j [\mu_j (1 - x_n)^{\beta_j}]$$

В работе исследуются возможности применения модели РЛО для оперативного планирования качественных и количественных характеристик процессов железнодорожного транспорта, а также его практического применения для планирования (здесь параметров, характеризующих некоторые показатели работы предприятий железных дорог).

Динамическое планирование затрат на пассажирские перевозки с учетом пересадок на разные виды транспорта

Паник Л. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В докладе исследованы вопросы совершенствования планирования пассажиропотоков в железнодорожных и сетях нескольких видов транспорта – поездках с пересадками. Процесс планирования пассажиропотоков с пересадками, учет перехода от одного вида транспорта к другому, усложнен неравномерностью пассажиропотоков во времени и пространстве. Для реализации этого нужно проведение исследований загрузки инфраструктуры железнодорожных вокзалов, автобусных станций, аэропортов и т.д., при изменениях размеров движения пассажиров. При планировании необходимо предварительно определить станции пересадки пассажиропотоков с одного вида транспорта на другой, для которых следует предусмотреть увязку времени прибытия и отправления в графике движения. В математическом смысле здесь возникает задача оптимизации распределения потоков в многопродуктовых сетях. Вместе с этим в работе предложена обобщенная модель планирования поездок с пересадками, которая учитывает неоднородность требований пассажиров к процессу перевозок.

Развитие и продвижение Интеллектуальных Транспортных Систем (ИТС) в настоящее время является одним из приоритетных направлений исследований и разработок для Украины. Представленные и исследуемые математические модели могут использоваться для планирования потоков с учетом динамически изменяемых условий поездок, которые устанавливаются или же прогнозируются с использованием систем позиционирования элементов потоков, а также путем выполнения интеллектуального анализа оперативных данных. Для пользователей ИТС может рассматриваться как большой комплекс сервисных услуг, предоставляемых в целях удобства осуществления и достижения максимальной эффективности транспортной сети.

В докладе представлены исследования динамических моделей задач о потоках в транспортных сетях, проводится обобщение многопродуктовых и многокритериальных моделей потоковых задач, когда учитываются как дополнительные требования по специализации носителей потоков, так и условия развития процессов транспортировки во времени. Динамическая форма моделей планирования потоков в сетях допускает возможность изменения параметров моделей (например, пропускных способностей дуг и др.) в определенные периоды времени, что существенно усложняет процедуры численной реализации их решений.

Учет набора индивидуальных свойств отдельных единиц потоков (точнее, некоторых специализированных категорий элементов потока), а также динамики процессов транспортировки (движения транспортных средств, их взаимодействия с инфраструктурой и др.) актуален для задач управления в интеллектуальных системах транспорта. Учет всех этих факторов вместе с тем приводит к многокритериальным задачам высокой размерности с дополнительными ограничениями. В работе развит подход к моделированию транспортных потоков с учетом индивидуальных свойств их компонентов, что потребовало обобщения известных моделей потоковых задач. Установлена связь между многопродуктовыми моделями задач и многокритериальными потоковыми задачами, учитывающими различия свойств элементов потоков.

Представлены также процедуры редукции размерности задач планирования неоднородных потоков, которые обеспечивают формирование известных, линейных, оптимизационных моделей рассматриваемых задач, учитывающих специфические свойства элементов потоков, а также динамические параметры транспортной сети.

Факторна модель Альтмана як інструмент оцінки ймовірності банкрутства організації

Проскурня Ю. М., Марценюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кожне підприємство повинно оцінювати свою платоспроможність та прогнозувати можливе банкрутство. Для оцінки ризику банкрутства широко використовуються дискримінантні факторні моделі Альтмана, Бівера, Таффлера, Спрінгейта та ін.

Найчастіше для оцінки ймовірності банкрутства підприємства використовується Z-модель американського економіста Едварда Альтмана, розроблена в 1968 році.

Економічна сутність даної моделі представляє функцію від декількох показників, що характеризують економічний потенціал підприємства і результати його роботи за минулий період. Альтман, розробляючи власну модель, вивчав фінансове становище 66 підприємств, половина з яких збанкрутіла, а інша половина успішно продовжувала свою діяльність. На основі цього дослідження він розробив чотири моделі (остання через складність обчислень поширення не отримала), які на сьогодні є досить актуальними для діагностики підприємств, схильних до банкрутства.

Однією з таких моделей є двофакторна. При використанні даної моделі необхідно розрахувати вплив лише двох показників: коефіцієнт поточної ліквідності і питому вагу позикових коштів у пасивах. Формула моделі Альтмана має вигляд:

$$Z = - 0,3877 - 1,0736 \times \text{КТЛ} + 0,579 \times (\text{ЗК} / \text{П})$$

де КТЛ - коефіцієнт поточної ліквідності; ЗК – позиковий капітал; П - пасиви.

Якщо $Z > 0$, то ймовірність банкрутства більше 50% і зростає зі зростанням Z.

Перевагою даної моделі є можливість застосування її в умовах малого обсягу інформації про підприємство. Недоліком є те, що ця модель не дає точні прогнозування банкрутства, так як не бере до уваги вплив на фінансовий стан підприємства інших важливих показників (рентабельності, віддачі активів, ділової активності та ін.).

Наступна модель Альтмана – п'ятифакторна, яка розроблена для акціонерних товариств, акції яких котуються на ринку. Формула розрахунку має вигляд:

$$Z = 1,2 \times X1 + 1,4 \times X2 + 3,3 \times X3 + 0,6 \times X4 + X5$$

де X1 - власний оборотний капітал / сума активів;
X2 - нерозподілений прибуток / сума активів;
X3 - прибуток до сплати відсотків / сума активів;
X4 - ринкова вартість власного капіталу / позиковий капітал;
X5 - об'єм продажів / сума активів.

Якщо $Z < 1,81$ - імовірність банкрутства становить від 80 до 100%; Якщо $Z = 1,81-2,77$ - від 35 до 50%; Якщо $Z = 2,77-2,99$ – імовірність банкрутства становить від 15 до 20%; Якщо $Z > 2,99$ - ситуація стабільна.

Перевагою даної моделі є точність прогнозу строком на один рік і становить 95 %, на два роки - 83 %. Недолік моделі полягає в тому, що її можна застосовувати лише у великих фірмах, які розмістили свої акції на фондовому ринку.

В 1983 році була розроблена модель спеціально для тих компаній, акції яких не торгуються на біржовому ринку та має вигляд:

$$Z = 0,717 \times X1 + 0,847 \times X2 + 3,107 \times X3 + 0,42 \times X4 + 0,995 \times X5$$

Якщо $Z < 1,23$ ступінь банкрутства висока; якщо $1,23 < Z < 2,89$ – середня; $Z \Rightarrow 2,89$ низька.

На Україні застосування двофакторної моделі неможливе через недостатню розвиненість фондового ринку і тому досить важко отримати оцінку ринкової вартості підприємства. Таким чином, для оцінки ризику банкрутства організації слід використовувати п'ятифакторну модель Альтмана.

Об экономической эффективности расписаний учебных занятий ВУЗов

Разумов С. Ю., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

На сегодняшний день любое предприятие, организация стремятся получить наибольшие доходы, затратив на это как можно меньше средств. Качественное планирование производственных процессов помогает в достижении таких целей. Одной из типичных задач планирования является задача о назначении. Экономическое значение задачи о назначениях состоит в нахождении оптимального варианта выполнения комплекса работ группой исполнителей таким образом, чтобы минимизировать суммарные затраты (максимизировать прибыль).

Задача построения расписания занятий высшего учебного заведения – это планирование учебного процесса, которое можно представить в виде задачи о назначении. При этом в модель задачи вводится система ограничений, которая по своей структуре является неоднородной. Критерии качества расписаний существенно меняют содержание задач о назначении.

В докладе показано, что расписание учебных занятий существенно влияет не только на качество учебного процесса, но и на экономические затраты на его обеспечение. К таким видам затрат можно отнести: содержание аудиторного фонда, потребление электроэнергии, водоснабжение, эксплуатационные ремонты, дополнительные затраты на работу в выходные и сверхурочные.

С учетом сказанного задачу составления расписания занятий (как распределения заявок по назначениям) можно сформулировать следующим образом. Имеются n заявок на проведение работ («преподаватель, дисциплина, вид занятия») и m исполнителей («день, время, аудитория»). Необходимо назначить исполнителей каждой заявке так, чтобы все заявки были выполнены и дополнительно соблюдались соответствующие требования.

При этом каждая заявка имеет свои особенности, которая влияет на назначение исполнителей. Заявка на чтение лекции: Одна заявка – один преподаватель. Лекция читается группам (количество 1..N). Если групп больше 1, то это потоковое занятие и назначение исполнителя будет зависеть от возможности принять группы (количество мест в аудитории, не занятость каждой группы в этот день и на указанной ленте). Заявка на проведение практического (лабораторного) занятия: Одна заявка – один или несколько преподавателей. Количество заявок на проведение практических занятий зависит от того делится ли группа на подгруппы. Если делится, тогда количество заявок вырастает на количество подгрупп. Если происходит деление на подгруппы, то с целью удобства для студентов, практическое (лабораторное) занятие подгрупп должно проходить одновременно (день и номер ленты), но в разных аудиториях. Это позволит избежать «окон» в расписании студентов каждой подгруппы.

Кроме вышеуказанных особенностей, нужно учитывать и вид обучения – дневная или заочная форма. Этот параметр также влияет на назначение исполнителей. К примеру, можно выделить следующие требования к расписанию для каждого из видов обучения. Требования к расписанию (дневное отделение): отсутствие «окон» в расписании групп; ограничение на количество лекций в определенный день (например, не более 3); пятидневная рабочая неделя; ограничение на количество лент (например, не более 4). Требования к расписанию (заочное отделение): на заочном факультете своя специфика составления расписания. Студенты приезжают на установочную и экзаменационную сессию. На установочной сессии происходит «начитка» материала (лекции). Практические и лабораторные занятия могут происходить как на установочной сессии, так и на экзаменационной сессии. Поскольку каждая сессия студентов-заочников имеет ограничение по времени (например, 10 – 15 дней), то многие ограничения расписания дневного отделения не учитываются при составлении расписания для заочников. Рассмотрены вопросы автоматизации составления расписаний учебных занятий ВУЗов, как для дневного, так и для вечернего отделений ДНУЖТ.

Модель оцінки ефективності системи управління проектами розвитку регіону

Савчук Р. В., Національна металургійна академія України, м. Дніпропетровськ

Ефективність регіональної системи управління пропонується оцінювати показником підвищення вірогідності досягнення цілей розвитку регіону при реалізації інноваційних проектів.

Приймаємо, що існує регіональний центр координації, в якому функціонує автоматизована система індикативного управління інноваційними проектами, яка дозволяє виконувати експертний прогноз складу портфелю проектів за системою цільових критеріїв відповідності регіональним пріоритетам, класифікує обрані проекти з метою визначення проектів, що увійшли до складу пріоритетних класів, формує агреговані класи проектів і добирає до кожного агрегованого класу відповідне управлінське рішення.

Таким чином система поетапно реалізує основні функції управління регіональними інноваційними проектами.

Функціонування системи управління проектами (СУП) розвитку регіону в той же час дозволяє за рахунок спеціального добору і оцінки проектів значно зменшити помилки і відхилення від планів стратегічного розвитку регіону при управлінні інноваційними проектами. А це означає утворення умов, що дозволяють розглядати питання оцінки ефективності регіонального управління в термінах теорії надійності.

Розглянемо запропоновану модель оцінки надійності портфелю регіональних проектів.

Припускаємо, що для експертизи надійшла множина проектів (P), розроблених регіональними суб'єктами господарювання:

$$P = \{P_1, P_2, \dots, P_i, \dots, P_n\} \quad i = \overline{1, n} \quad (1)$$

де n – кількість проектів.

При цьому приймається, що на всіх етапах роботи СУП кількість проектів не змінюється і дорівнює повній початковій сукупності проектів n . Робота системи націлена на уточнення якісних і кількісних показників проектів і оцінки їх з точки зору відповідності регіональним пріоритетам. У термінах теорії надійності робота СУП оцінює наявність похибок, відхилень від цілей і обмежень регіонального розвитку, шукає потенційні відмови, які можуть проявитися на етапі реалізації проекту і попереджає про це особу, яка приймає рішення за допомогою відповідного управлінського рішення по кожному проекту.

Припускаємо, що n проектів, які увійшли до регіонального портфелю містять M_0 потенційних загроз або відмов. Тому в початковий момент часу ($T=0$), перед початком роботи системи вірогідність появи загроз, тобто ненадійність портфелю проектів дорівнює:

$$Q_0 = \frac{M_0}{n} \quad (2)$$

Відповідно надійність перед початком роботи СУП обчислюється за наступною формулою:

$$R_0 = 1 - \frac{M_0}{n} \quad (3)$$

На кожному етапі роботи системи проводяться заходи, що запобігають проявам окремих загроз і відмов по проектам регіонального портфелю ($m(T)$). Тому вірогідність прояву загроз на момент часу T наступна:

$$Q(T) = \frac{M_0 - m(T)}{n} = Q_0 - q(T) \quad (4)$$

де $q(T) = \frac{m(T)}{n}$ зміна вірогідності появи загроз або відмов у портфелі регіональних проектів за рахунок заходів, запропонованих на відповідному етапі роботи системи.

При цьому вважаємо, що потенціальні загрози і відмови $m(T)$, причини яких з'ясовані і ліквідовані на попередньому етапі, не з'являться у подальшому на наступних етапах роботи СУП. Таке припущення дозволяє використовувати для кількісної оцінки ефективності роботи системи модель зростання надійності (логістичну криву), яку використовували дослідники при аналізі надійності і експериментальному відпрацюванні складних систем, а також у стохастичних адаптивних моделях. В цьому випадку кількість потенційних загроз і відмов по проектам, які можливо усунути на $k_{\text{ому}}$ етапі експертизи розраховується за наступною формулою:

$$m(k) = e^{B_k} \left(\frac{1 - e^{B_k \cdot S_k}}{1 - e^{B_k}} \right) \quad (5)$$

де $m(k)$ це кількість потенційних загроз і відмов, які можливо усунути при проведенні деяких засобів $S(k)$ по підвищенню надійності портфелю проектів; B_k – ефективність проведення заходів підвищення надійності (при усуненні потенційних загроз) на $k_{\text{ому}}$ етапі роботи СУП.

При обґрунтуванні залежності прийнято, що на $k_{\text{ому}}$ етапі роботи системи (від моменту T_{k-1} до T_k) виконуються деякі однорідні, типові для даного етапу аналізу, заходи підвищення надійності портфелю проектів. Загальна кількість таких заходів $S(k)$. Параметр B_k характеризує зростання надійності на $k_{\text{ому}}$ етапі і розглядається як осереднена постійна величина $B_k = \text{const}$.

Запропонована залежність дозволяє визначати загальну кількість потенційних загроз, яку вдалося передбачити і усунути на всіх етапах роботи СУП за наступною формулою:

$$m(S_T) = \sum_{K=1}^L m(S_K) \quad (6)$$

де L – загальна кількість виділених етапів роботи СУП.

Надійність (вірогідність відсутності помилок і відхилень від цілі регіонального розвитку) за результатами відпрацювання всіх етапів системи розраховується за наступною формулою:

$$R_T = 1 - \frac{M_0 - m(S_T)}{n} \quad (7)$$

З використанням запропонованих показників і при наявності необхідних даних можна розрахувати економічний ефект, отриманий за результатами впровадження системи. Якщо, наприклад, заявлений ефект від впровадження всіх портфельних проектів складає:

$$D = \sum_{i=1}^n D_i \quad (8)$$

Тоді економічний ефект від впровадження СУП можна обрахувати наступним чином:

$$D(R_T) = D \cdot R_T - D \cdot R_0 = D(R_T - R_0) \quad (9)$$

Запропонована модель поетапної оцінки надійності портфелю регіональних проектів дозволяє визначати ефективність роботи автоматизованої системи індикативного управління інноваційним розвитком регіону.

Дослідження алгоритмів та розробка програмного забезпечення для моніторингу діяльності співробітників за допомогою GPS

Сімонов Д. С., Водолазький Ю. О.,
Національна металургійна академія України, м. Дніпропетровськ

Сьогодні стрімко розвиваються комп'ютерні технології в сучасному світі і нам хочеться щоб більшість повсякденних задач були автоматизовані. Тому було вирішено розробити систему для слідкування за роботою сільськогосподарської техніки.

Для цієї роботи було взято фреймворк Symfony. Symfony – це вільний каркас, написаний на PHP5, який використовує патерн Model-View-Controller. Symfony пропонує швидку розробку та управління веб-додатками, дозволяє легко вирішувати рутинні завдання веб-програміста. Працює тільки з PHP 5. Має підтримку безлічі баз даних.

Також було взято систему GPS для відслідкування переміщення техніки. GPS – це супутникова система навігації, яка забезпечує вимірювання відстані, часу і визначальна місцезнаходження у всесвітній системі координат WGS 84. Дозволяє в будь-якому місці Землі, майже при будь-якій погоді, а також в космічному просторі поблизу планети визначити місце розташування і швидкість об'єктів. Система розроблена, реалізована і експлуатується Міністерством оборони США. GPS складається з трьох основних сегментів: космічного, керуючого і користувальницького. Супутники GPS транслюють сигнал з космосу, і всі приймачі GPS використовують цей сигнал для обчислення свого положення в просторі по трьох координатах в режимі реального часу. Космічний сегмент складається з 32 супутників, що обертаються на середній орбіті Землі. Використовуючи GPS для визначення місця розташування об'єкта і різні канали зв'язку для доставки інформації користувачеві, системи контролю транспорту дозволяють детально простежити весь маршрут проходження автомобіля і контроль інших численних параметрів. Наприклад, GPS контроль транспорту застосовується у таких сферах: транспортні компанії, охоронні служби, інкасаторські служби, сільськогосподарські підприємства, кур'єрські та поштові служби та інші.

Для визначення місцезнаходження за GPS необхідно отримати сигнал що найменше із чотирьох супутників. Приведу приклад алгоритму пошуку найкоротшого шляху. Головною умовою для роботи такого алгоритму є наявність векторної мапи. Векторна мапа являє собою набір об'єктів (в основному доріг, об'єктів), які відображаються на дисплеї. Завдяки цьому можна враховувати і положення машини в поточний момент часу. Зазвичай для таких випадків використовується алгоритм Дейкстри для розрахунку оптимального шляху між двома вузлами зваженого графа або мережі. Як відомо, граф – це пов'язана структура даних, що складається з вершин (вузлів), зі зв'язками між ними (зазвичай званих ребрами). Зважений граф характеризується певним вагою ребра. Для розрахунку оптимального шляху алгоритм використовує два параметри, які розраховуються для кожного вузла: шлях від попереднього вузла (зазвичай позначають g) і евристична оцінка відстані від поточного вузла до кінцевого (h). Визначальною величиною для кожного вузла буде сума $f = g + h$. Для порівняння, алгоритм Дейкстри відповідає алгоритмом A^* з $h = 0$ в кожній точці.

Алгоритм Дейкстри не враховує важливість вузлів, вважаючи всі вузли рівною мірою важливими, тоді як ми знаємо, що вузол, розташований ближче до мети має більший пріоритет ніж вузол, розташований далі від мети. Все це обумовлює необхідність удосконалення алгоритму Дейкстри. Вузли необхідно якимось чином кодувати, і виключити з розгляду ті, що знаходяться далі від цілі або в протилежному від неї напрямку.

Таким чином в процесі роботи було розроблений веб-додаток для моніторингу діяльності співробітників у сільськогосподарській галузі на основі фреймворку Symfony та з використанням даних, які були отримані за допомогою GPS-трекерів. Для побудови шляху проходження техніки використовується алгоритм Дейкстри.

Процедури рейтингового оцінювання у завданнях аналізу та управління роботою студентських груп університету

Скалозуб В. В., Нечай В. Я., Самойлов С. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У доповіді розглядаються питання із застосування методики управління складними організаційно-технічними системами (ОТС) до таких об'єктів, якими виступають сукупності показників із оцінювання роботи студентських груп університету. Як і для ОТС для рейтингування студентських груп характерним являється потреба у аналізі значної кількості різнорідних показників (десятки), відсутність моделі системи управління роботою груп (у звичайному змісті цього поняття), необхідність застосування досвіду керівників. Складність завдань створення таких інформаційних технологій та автоматизованих систем визначається їх з одного боку специфічним набором вимог і завдань, а з другого – комплексним характером і багатосторонніми вимогами щодо оцінювання одержаних результатів. Одним із сучасних інструментів щодо реалізації завдань рейтингового оцінювання і управління роботою студентських груп є методи ділових ігор, які спрямовані на вироблення у керівників представлень щодо керованості, дієвості заходів управління тощо.

Методики і засоби із автоматизованого вирішення завдань аналізу і управління роботою студентських груп на основі рейтингових оцінок можуть бути застосовані також для інших об'єктів, підрозділів університету ін., функціонування яких визначається великою кількістю показників (наприклад, факультетами, персоналом тощо). Запропоновані засоби автоматизації методики базуються на спеціалізованій математичній моделі розрахунку критеріїв рейтингування, а також методах оптимізації інтегрованих показників, що приймаються для визначення рейтингів груп (інших порівнюваних систем). У доповіді представлено методику автоматизованого формування рейтингових оцінок діяльності студентських груп, методів та алгоритмів оптимального планування перспективних сфер діяльності, які у поточному стані в найбільшому ступені відповідають умовам їх розвитку, які включаються прийнятою системою показників всебічної оцінки такої діяльності.

Автоматизована система рейтингового оцінювання роботи студентських груп характеризується наступним: - сукупністю показників, що характеризують роботу студентських груп; - структурою математичної моделі рейтингового оцінювання; - сукупністю математичних моделей і методів для вибору та аналізу ефективності заходів щодо удосконалення діяльності груп; - відповідним програмним забезпеченням. У якості методів реалізації, призначених для планування розвитку груп, пропонуються: – ділові ігри, – оптимальне планування щодо вибору напрямків розвитку. При реалізації ділових ігор пропонуються кілька сценаріїв вибору напрямків та форм діяльності, як набору головних показників, їх прогнозованих рівнів, а також систем обмежень, необхідних для розвитку студентських груп.

Автоматизоване формування та оптимальне планування стратегії розвитку студентських груп включає процедури багатопараметричної оптимізації на основі моделей еволюційних обчислень (пошук на основі поведінки птахів), програмні засоби для автоматичного формування та інтерпретованого виконання розрахунків критерію та функцій обмежень, на основі яких розраховується рейтинг груп, має систему показників діяльності груп, математичні моделі рейтингового оцінювання ін.

Методи реалізації завдань із планування роботи груп складаються із наступних: ділові ігри, порівняльний аналіз, оптимальне планування завдань вибору параметрів, Пропонуються кілька сценаріїв діалогового вибору форм діяльності груп.

Экономико-математическое моделирование процессов эксплуатации парков сложных технических систем железнодорожного транспорта

Скалозуб В. В., Осовик В. Н., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В докладе рассмотрены вопросы экономического и технологического анализа процессов рационального управления эксплуатацией множества сложных динамических объектов - электрических двигателей железнодорожных стрелочных переводов. Отличительными чертами предложенных здесь моделей и методов является учет степени важности, ответственности технической системы, при решении вопросов об очередности их ремонтов, а также использование методов интеллектуальных систем для реализации процессов мониторинга состояний парков двигателей.

Применение методов и технологий интеллектуальных транспортных систем (ИТС) железнодорожного транспорта (ИТС-ЖТ), инструментов телематического управления, направлено на повышение эффективности железнодорожных перевозок. Для развития современных транспортных систем (ТС) важным направлением является совершенствование и многокритериальная оптимизация управления при обеспечении требований безопасности, эффективности, снижения воздействия транспорта на окружающую среду в условиях непрерывно возрастающей интенсивности транспортных потоков, усиления взаимодействия различных видов транспорте при решении логистических и других задач. Развитие транспортных систем связывается с созданием специальной инфраструктуры, включающей современные информационные и телекоммуникационные технологии, а также с внедрением принципов интеллектуального управления при планировании и реализации процессов эксплуатации, перевозок и др.

Процедуры автоматического /автоматизированного мониторинга железнодорожных перевозок, объектов инфраструктуры, отвечающих за безопасность движения, а также процедуры оперативного взаимодействия подвижных объектов с инфраструктурой, приобретают все большее значение. На основе данных процедур мониторинга возможно решение задач в сферах формирования, использования баз данных и знаний, применения методов интеллектуального управления (распознавание, классификация, управление по шаблонам и др.). Комплекс возникающих и реализуемых при этом технологических и эксплуатационных задач, а также интегрированных информационно-телекоммуникационных технологий, ориентированных на формирование, интерпретацию и использование моделей процессов железнодорожных перевозок и средств их рационального применения, сфере ИТС-ЖТ.

Рассматривается задача формирования информационного ресурса для управления процессами эксплуатации парков сложных систем, в частности, электрических двигателей железнодорожных стрелочных переводов. Разработана модель выбора очередности ремонта технических системы, в зависимости от степени ответственности контролируемого объекта и напряженности движения на участке.

В докладе предложено выделить несколько основных типов взаимодействия подвижных объектов, а также подвижных объектов и инфраструктуры, с учетом содержаний и регламентов обмена сообщениями, с целью разработки унифицированных моделей информационного взаимодействия объектов. Устанавливается связь между моделями информационного взаимодействия объектов и основными свойствами интеллектуальных технологий перевозок, характерных для ИТС-ЖТ, процессов эксплуатации парков сложных технических систем. При этом исследуются вопросы содержания и стандартов задач кооперативного взаимодействия объектов, информационные и математические структуры задач кооперативного взаимодействия объектов, модели процедур кооперативного взаимодействия объектов в сложных системах железнодорожного транспорта.

Сучасні моделі прийняття рішень в сфері використання обігових коштів підприємства

Тімошук М. В., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У ринковій економіці діяльність компанії багато в чому залежить від акумуляції грошових коштів, їх безперервного і ефективного використання.

Грошові кошти беруть участь у всіх господарських процесах та їх управління є одним з важливих елементів управління всією діяльністю компанії.

Управління грошовими коштами - це процес управління та організації грошових потоків через прийняття відповідних рішень, їх реалізацію для досягнення намічених цілей. Відповідний процес регулюють дії, що приймаються керівником з метою зменшення кількості грошових коштів на поточних рахунках та ефективного їх використання.

Таким чином, управління грошовими коштами можна розглядати як процес ухвалення рішень, які повинні забезпечувати ефективне функціонування компанії.

Для досягнення даної мети необхідно створювати і дотримуватися таких процедур:

1. Прискорення обігу грошових коштів і їх використання на кожній стадії кругообігу.
2. Раціональне використання грошових ресурсів.
3. Визначення мінімального обсягу грошових коштів на поточному рахунку в банку і в касі, що забезпечує нормальне функціонування компанії.
4. Синхронізація грошових надходжень і витрат в короткі періоди часу.

Максимізація ефекту використання грошових коштів передбачає прийняття рішень, стосовно визначення такого обсягу грошових коштів у компанії, яке дозволяє виконувати поточні зобов'язання і одночасно отримувати додаткові вільні кошти. Слід враховувати можливі втрати при нераціональному використанні коштів, а також ризик незабезпеченості грошовими ресурсами у встановленому періоді.

Кожна компанія для здійснення діяльності повинна мати оптимальну кількість грошових коштів, які забезпечують її безперервне функціонування. Грошові потоки пов'язані з фінансово-господарською діяльністю та ефективно управління грошовими коштами вимагає визначення величини ризику кожної фінансової операції. Для зниження ступеня ризику необхідно враховувати можливості багатоваріантного використання грошових коштів, вибирати найкращі напрямки, виходячи з їх впливу на фінансовий результат.

В зарубіжній практиці використовують різноманітні моделі обґрунтування потреби в коштах на рахунках. Найпоширенішими з них є:

- модель касового плану;
- модель бюджету руху грошових коштів;
- модель Баумоля;
- модель Міллера-Орра;
- модель Стоуна;
- модель імітаційного моделювання за методом Монте-Карло.

Модель касового плану є найбільш поширеною моделлю управління грошовими коштами компанії. По суті, касове прогнозування - це уточнення бюджету руху грошових коштів (РГК) на найближчий період з урахуванням поточної динаміки бізнесу, що дає більш точне уявлення про чистий грошовий потік і використовується для оперативного моделювання рішень щодо грошових потоків. Як точно не був би складений річний план РГК, вже за підсумками першого звітного періоду відбувається його коригування, де враховують поточні тенденції продажів і уточнюють на майбутній період прогноз доходів, план закупівель та інші відомі статті, що виходять за межі лімітів бюджету. Найскладніше в прогнозуванні - спланувати гарантовані доходи, що в умовах нестабільності здійснити на практиці дуже важко.

Бюджет руху грошових коштів дозволяє керівникам компанії регулювати грошові потоки (приплив або відтік грошових коштів) таким чином, що б уникнути появи готівки в значній

мірі, що перевищує поточні потреби, заздалегідь переводячи зайві кошти в короткострокові інвестиції. І, навпаки, своєчасно виявляти брак готівки і закривати її тимчасовий дефіцит банківським кредитом.

Модель Баумоля побудована на підставі передумов, що компанія починає функціонувати, маючи на рахунках доцільний і максимальний залишок грошових коштів. У процесі операційної діяльності, компанія витрачає грошові кошти протягом обмеженого періоду часу, а всі поступаючі кошти вкладаються в придбання короткострокових цінних паперів. Як тільки запас грошових коштів вичерпується, компанія продає частину цінних паперів і тим самим отримує грошові кошти на розрахунковий рахунок.

Модель Баумоля досить проста і пристосована для компаній з прогнозованим грошовим потоком. Але таких компаній дуже мало: залишок грошових коштів може змінюватися випадковим чином, і періодично зі значними коливаннями.

Модель Міллера-Орра є логічним продовженням моделі Баумоля: вона допомагає приймати рішення за умови неможливості передбачення щоденного відпливу і припливу грошових коштів. Модель була побудована теоретиками на підставі фізичної моделі стохастичного процесу Бернуллі, в якому надходження і відтік грошових коштів є незалежними випадковими подіями. Це робить модель більш реалістичною, так як вона допомагає компанії управляти залишком грошових коштів.

Зміст моделі полягає в тому, що залишок грошових коштів на розрахунковому рахунку хаотично змінюється до тих пір, поки не досягне верхньої межі. Як тільки межа буде досягнуто, компанія почне купувати цінні папери для зменшення грошового запасу. Аналогічно, при занадто малому залишку грошових коштів, компанія стане продавати свої цінні папери і збільшувати залишок грошових коштів до значень у встановлених межах.

Для розрахунку величини розмаху меж (наскільки сильно нижня і верхня точки повинні відрізнятися один від одного), необхідно враховувати щоденну мінливість грошових потоків, а також вартість конвертації, тобто величину витрат, пов'язаних із купівлею і продажем цінних паперів.

Модель Стоуна, на відміну від моделі Міллера-Орра, більше уваги приділяє управлінню цільовим залишком, ніж його визначення. Верхній і нижній межі залишку грошових коштів на рахунку підлягають уточненню.

На відміну від моделі Міллера-Орра, коли при досягненні контрольних меж відбуваються негайні дії, у моделі Стоуна це відбувається не завжди.

Основною особливістю моделі Стоуна є те, що дії компанії в поточний момент визначаються прогнозом на найближче майбутнє. Отже, досягнення верхньої межі не викличе негайного переведення готівки у цінні папери, якщо в найближчі дні очікуються відносно високі витрати грошових коштів; тим самим мінімізується кількість конвертаційних операцій і, отже, знижуються витрати.

Імітаційне моделювання за методом Монте-Карло базується на наступних припущеннях:

- природа показників носить імовірнісний характер;
- відносна варіабельність обсягу реалізації постійна з місяця в місяць.

Імітаційне моделювання за методом Монте-Карло проводиться за допомогою необхідних комп'ютерних програм, в яких розраховуються розміри чистих грошових потоків при різних рівнях ймовірностей того, що вони не перевищать заданих значень.

Розглянувши моделі Баумоля, Міллера-Орра, методи Стоуна і Монте-Карло, можна зробити загальний висновок: суть даних моделей полягає в тому, щоб дати рекомендації про діапазоні варіювання залишку грошових коштів, вихід за межі якого передбачає або конвертацію грошових коштів у ліквідні цінні папери, або зворотну процедуру.

Моделювання вантажопотоків зовнішньоекономічної діяльності

Халіпова Н. В., Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ

Доповідь присвячена аналізу основних тенденцій розвитку міжнародних перевезень вантажів в Україні в контексті перспективи інтеграції України у світову транспортну систему. Наведені результати моделювання вантажопотоків зовнішньоекономічної діяльності на основі факторного аналізу з метою визначення основних напрямків здійснення міжнародних перевезень вантажів України для подальшого їх розвитку.

В умовах зростання вантажопотоків у напрямі Схід-Захід та поглиблення інтеграційних процесів постає завдання аналізу зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України.

Складність та багатовимірність факторів, що впливають на процес доставки вантажів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, викликає необхідність їх системного розгляду при проектуванні ефективно функціонуючих транспортних систем та вимагає математичного моделювання для дослідження даних проблем.

В роботі проаналізовано стан та тенденції розвитку міжнародних перевезень вантажів в Україні в умовах інтеграції нашої держави у світову транспортну мережу.

Для моделювання транспортного процесу зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) шляхом компонентного аналізу з метою виявлення найбільш впливових факторів в даному дослідженні були використані статистичні дані по окремим показникам ЗЕД за 2012 рік. Дослідження впливу зовнішньоекономічних показників проводилося на основі методу головних компонент, програмно реалізованого за допомогою пакету символьних обчислень Maple. Для визначення головних компонент досліджувані показники x_i були приведені до безрозмірного виду. Статистичні дані щодо показників ЗЕД отримані на основі інформації Державної служби статистики України.

Був проведений аналіз окремих груп товарів за показниками переміщення експорту, імпорту та транзиту. Результати моделювання показали, що найбільше значення показника (компоненти) мають товари груп: II (продукти рослинного походження), V (мінеральні продукти), XV (недорогоцінні метали та вироби з них). Ці групи товарів являються такими, що, в основному, не підлягають контейнеризації.

Аналіз показників зовнішньоекономічної діяльності за різними видами транспорту проводився поетапно. Спочатку були досліджені п'ять блоків країн – СНД, Європа, Азія, Америка, Африка, а потім виділені у кожному блоці країни аналізувалися окремо за напрямками переміщення вантажів – експорт, імпорт, транзит. Таким чином, були визначені основні напрямки перевезень вантажів та виділені країни, що знаходяться в тісному зв'язку з Україною у сфері перевезення вантажів різними видами транспорту.

На першому етапі досліджувався вплив наступної групи показників: зовнішня торгівля послугами, експорт (тис. дол. США); зовнішня торгівля послугами, імпорт (тис. дол. США); експорт вантажів (тис. т); експорт вантажів автомобільним транспортом (тис. т); експорт вантажів залізничним транспортом (тис. т); переробка експортних вантажів у морських портах (тис. т); імпорт вантажів (тис. т); імпорт вантажів автомобільним транспортом (тис. т); імпорт вантажів залізничним транспортом (тис. т); переробка імпортних вантажів у морських портах (тис. т); транзит вантажів (тис. т); транзит вантажів автомобільним транспортом (тис. т); транзит вантажів залізничним транспортом (тис. т); переробка транзитних вантажів у морських портах (тис. т).

Аналіз даних по кожному з блоків країн дозволив виділити країни, які знаходяться у найбільш тісному зв'язку з Україною у сфері транспортування різного роду вантажів та надання транспортних послуг. Загалом їх кількість склала 50 країн (Білорусь, Казахстан, Російська Федерація, Австрія, Бельгія, Болгарія, Велика Британія, Греція, Данія, Естонія, Іспанія, Італія, Литва, Нідерланди, Німеччина, Польща, Румунія, Сербія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Франція, Чехія, Швейцарія, Швеція, Афганістан, Грузія, Ізраїль, Індія,

Індонезія, Китай, Об'єднані Арабські Емірати, Сирійська Арабська Республіка, Туреччина, Беліз, Бразилія, Віргінські Острови (Брит.), Канада, Колумбія, Мексика, США, Алжир, Гана, Джибуті, Ефіопія, Єгипет, Марокко, Нігерія, Сенегал, Туніс).

Надалі ці країни досліджувалися за напрямками переміщення товарів (експорт, імпорт і транзит), враховуючи за кожним з напрямків чотири фактори $x_i, i = \overline{1...4}$: обсяг вантажів (тис. т), обсяг перевезень вантажів автомобільним транспортом (тис. т), обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом (тис. т), переробка вантажів у морських портах (тис. т).

Аналіз основних виділених країн за напрямком експорту вказує на найбільший вплив показників обсягу перевезень вантажів автомобільним та залізничним транспортом на такі країни як Російська Федерація, далі ідуть Польща та Китай та із значним відривом – Білорусь, Італія, Німеччина, Словаччина, Чехія, Афганістан, Туреччина.

За напрямком імпорт виявляється суттєвий вплив таких показників, як обсяг перевезених вантажів та обсяг перевезень вантажів залізничним транспортом для Російської Федерації, далі із значно меншими значеннями індексів представлені Білорусь та Польща.

Аналіз основних виділених країн за напрямком транзит дозволив виділити найбільший вплив показників перевезень вантажів автомобільним транспортом та переробки вантажів у морських портах на Російську Федерацію, далі ідуть Туреччина, Казахстан, Білорусь.

Надалі запропонований підхід і результати дослідження можуть бути використані для системного аналізу структурних зв'язків між окремими показниками, які характеризують вантажопотоки зовнішньоекономічної діяльності та при проектуванні ефективно функціонуючої системи доставки вантажів.

Секція 6

Формування економічної

поведінки в умовах

суспільних трансформацій

Система мотивації персоналу на підприємствах залізничного транспорту

Бобиль В. В., Капітоненко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Заробітна плата – один із найважливіших інструментів підвищення зацікавленості працюючих у результаті своєї праці та продуктивності.

Підвищення ефективності праці представляє собою сукупність заходів, які на даному рівні техніки і організації виробництва планомірне та більш раціональне використання робочої сили і коштів виробництва для неухильного підвищення продуктивності праці.

Вимоги економічних законів потребують основних задач з організації праці: економії та раціонального використання трудових, матеріальних і грошових ресурсів, росту продуктивності праці і на цій основі підвищення ефективності виробництва.

З цієї причини особливої актуальності набуло питання преміювання та інших програм матеріального та не матеріального стимулювання працівників на підприємстві залізничного транспорту.

Серед комплексу проблем, особливою проблемою є вдосконалення управління персоналом залізничного транспорту. Управління персоналом включає багато складових. Це такі, як: кадрова політика, відносини у колективі, соціально-психологічні аспекти управління. Головне місце займає визначення способів підвищення продуктивності, шляхів росту творчої ініціативи, а також стимулювання і мотивація працівників.

Стратегія мотивації працівників:

1. Оплата праці(основна заробітна плата, понаднормові, програма поточного преміювання, інші одноразові виплати, програма участі в прибутку, програма довгострокового преміювання)

2. Пільги і компенсації (пенсійні виплати, медичне страхування, оплачувані відпустки, компенсація податку з доходів фізичних осіб, інші виплати)

3. Перспективи кар'єри (програми навчання, перепідготовки, підвищення кваліфікації, підвищення по службі, програми закріплення кадрів, програми підвищення привабливості праці).

Основна мета процесу мотивації – отримання максимальної віддачі від використання наявних трудових ресурсів, що дає змогу підвищити загальну результативність і прибутковість діяльності залізничного підприємства.

На підприємствах залізничного транспорту для найбільш дієвого стимулювання, підвищення ефективності виробництва, розробки і прийняття більш високих планів завдань, робочої сили і фінансових ресурсів, а також удосконалення техніки, технології і організації виробництва утворено фонд економічного стимулювання.

Підприємства і організації залізничного транспорту повинні направляти кошти на преміювання перед усім на заохочення за покращення якісних показників і виконання плану по перевезенням, в т.ч. по встановленій номенклатурі вантажів, нараховувати премії в прямій залежності від трудового вкладу колективу і кожного працівника.

З метою стимулювання працівників підприємства до якісної та кількісної праці пропонуємо пов'язати матеріальне стимулювання зі збільшенням обсягів виконання робіт, але основним являється те, що потрібно підвищити відповідальність працівників за виробничі похибки, упущення та порушення трудової дисципліни. Таким чином, керівництво створить умови для більш продуктивної праці, адже працівники будуть усвідомлювати, що від кількості та якості їхньої праці залужить і розмір їхнього заробітку, премій за роботу.

Человеческий фактор эффективного развития экономики

Головинова Г. Н., ДНУЖТ, г. Днепрпетровск

В современной экономической науке сложилось несколько теорий, которые признают человека в качестве главной движущей силы эволюции общества. Среди них – цивилизационная, институциональная и гуманистическая парадигмы.

Человек, его творческие качества, силы и способности, с помощью которых он в процессе своей деятельности преобразует себя и окружающий мир, традиционно занимали центральное место в экономических исследованиях. Как следствие, долгие годы производительные способности человека рассматривались и оценивались как один из количественных факторов роста общественного производства. Задача состояла лишь в том, чтобы удачно соединить труд, основной и оборотный капитал в процессе производственной деятельности.

В экономической литературе человек нередко рассматривается как производитель (предприниматель) и потребитель, при этом анализируются мотивы, детерминанты и способы его экономического поведения. С середины 1980-х гг. в научный оборот вошло понятие «человеческий фактор», включающее в себя экономический аспект основных свойств человека и всех видов его деятельности.

В настоящее время необходимо воспринимать человека исходя из идей и концептуальных установок, признающих, прежде всего ценность человека как личности, его право на свободу, счастье, всестороннее развитие и полноценное проявление своих способностей; считающих благо человека критерием оценки общественных институтов, а принципы равенства, справедливости, человечности – желаемой нормой отношений между людьми. Данная система воззрений определяется как гуманизм.

В наиболее обобщенном, лаконичном виде гуманизм – это признание ценности человека как личности, его права на свободное развитие и проявление своих способностей, утверждение блага человека как критерия оценки общественных отношений.

В процессе развития информационного постиндустриального общества существенно усиливается переплетение и конвергенция экономики и социальной сферы, а также происходит включение в орбиту их влияния гуманистических принципов, признающих ценности, потребности, нужды и многочисленные духовно-нравственные аспекты экономической деятельности отдельного человека как базовые условия прогрессивного развития всего человеческого общества.

В настоящее время существенный прогресс происходит в экономической науке, которая стала искать консенсус в определении взаимосвязей между развитием человека и экономическим ростом.

Экономический рост становится неотделимым от гуманизации, которая присутствует в каждой составляющей этого процесса, причем не только в качестве внешнего импульса, а как имманентно присущая самой его сути.

Доминирующим фактором экономического развития является человеческий прогресс, воспроизводство человеческого потенциала. Альтернативы гуманистическому типу экономического развития в современном мире, на любом структурном уровне не существует.

Первостепенное значение приобрела проблема качественных критериев экономического роста – проблема выбора будущего, связанная с вопросами качества жизни, гуманизации, возможностями человеческого развития. Человеческое развитие, культура, система ценностей общества стали выступать сначала как детерминирующие факторы, а затем как главная цель роста.

В конце XX в. начали формироваться новые научные направления, стремящиеся обосновать новые модели устойчивого социально-экономического развития и роста. В частности, можно отметить основные направления:

- 1) социэкономика;

- 2) экономика счастья;
- 3) экономика благосостояния.

Рассматривать экономическое развитие с точки зрения гуманизации – значит представить его в «человеческом измерении», показать прямые и обратные связи экономических процессов с развитием человека на всех структурных уровнях социума, вплоть до глобального.

Воспроизводство человеческого потенциала становится главным компонентом моделей роста, тесно сопряженных с индексами человеческого прогресса. Создаются модели, учитывающие множество качественных переменных, отталкивающиеся от гуманистической направленности экономического развития и в качестве его критерия выдвигающие степень реализации социокультурных потребностей, т. е. развитие сфер жизни, связанных с прогрессом самого человека (многообразные аспекты индивидуальной человеческой жизни и групповых взаимосвязей, включая здоровье, образование, состояние среды обитания, социальное равенство, экономическую безопасность, культурное богатство).

Мировой опыт показывает, что успешное развитие современной экономики невозможно без ее всесторонней гуманизации, обращения к нуждам и потребностям человека, развития его способностей и творческого потенциала.

В настоящее время необходимо максимальное совмещение социальных стимулов развития общественного производства с его естественным назначением – служить удовлетворению потребностей людей, что, в свою очередь, является абсолютным императивом современного социально-экономического развития.

В противоположность традиционному пониманию экономики, в которой человек служит одним из факторов производства, в экономической деятельности выступает расчетливым, рациональным и эгоистичным существом, преследующим исключительно личные практические цели, исходя из собственной функции полезности, в гуманистической экономике человеческая деятельность основывается на других принципах. Здесь главенствующая роль в процессах экономической деятельности отводится ценности человека как личности, а свободное и всестороннее развитие человека, проявление его способностей, ума, здравого смысла, знаний, умений, инициативы, отношение к труду, к закону, к своему здоровью, морально-этические нормы, правила и ценности, личностно-квалификационный потенциал, а также соответствующие психологические установки представляются важнейшими источниками экономического роста и развития.

Таким образом, следует подчеркнуть, что гуманистически ориентированная экономика хотя и включает в себя социально ориентированную экономику как одно из направлений, функционирование которой призвано в первую очередь удовлетворять потребности человека, семьи, людей в материальных и духовных благах, обеспечивать социальное развитие, гарантировать социальную справедливость.

Інформаційна сфера в реалізації інтересів інноваційного розвитку нації

Зялик Д. К., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важливою роллю суспільного прогресу є інформація. Розвиток технологій і впровадження нових інформаційних технологій у всі сфери діяльності, змінило структуру суспільства. Реалізація інтересів щодо забезпечення національної безпеки є одним з найважливіших напрямів. На цьому етапі відкриваються великі можливості розвитку країни та виникають нові загрози, є комплекс інформаційних загроз: відсутність яскравої ідентифікації України у глобальному інформаційному просторі та зваженої стратегії входження в світове інформаційне суспільство. Особливістю є те, що стратегічним ресурсом виступає інформація, яка може взаємодіяти не тільки з матеріальним, але й з духовним світом людини.

Сьогоднішній стан національної та інформаційної безпеки України потребує нових стратегій в цій галузі, забезпечення та пошук ефективних заходів для забезпечення безпеки. Інформаційне суспільство складається з: інформації, суб'єктів інформаційних процесів, інформаційної інфраструктури, передачею та розповсюдженням інформації.

Інформація може бути товаром і користуватися попитом, тому що вона має цінність і створює складності у визначенні її вартості. Цінність інформації визначається виходячи з її достовірності і доступності. Доступність робить інформацію привабливою, а конфіденційність обмеженим режимом доступу обмежує осіб на право володіти нею.

Людина й суспільство, виходячи часто за рамки соціальної доцільності, відкривають для себе перспективи поступової трансформації в цьому напрямі, бо цивілізаційна культура гуманізму дедалі більше не вписується в раціоналістичні схеми глобалізації цивілізаційного розвитку.

Перспектива повернення з рабства раціоналістичної логіки до свободи духу надходить до нас із ноосфери, із розумінням потреби нового соціального устрою, заснованого на успадкованій народом духовній свободі і вільних правах громадян. Утілення ноосферних цінностей громадянського суспільства в стратегії розвитку свого народу, хоча й детерміновано об'єктивно, але все ж таки потребує сприйняття їх людським розумом і осмислення кожною людиною своєї відповідальності в боротьбі за біологічне та соціокультурне виживання, за збереження екології життя своєї землі.

Найважливіші проблеми, пов'язані з поширенням і використанням ТКСЗ, було порушено на одній із перших міжнародних зустрічей – 5-й Європейській конференції міністрів з політики у сфері засобів масової інформації, що відбулася в грудні 1997 року в Греції. У підсумковій резолюції конференції «Вплив нових комунікаційних технологій на права людини й демократичні цінності» зафіксовано основні проблеми, пов'язані з розвитком ІКТ: доступ до нових комунікаційних і інформаційних служб; свобода слова й інформації; культурне різноманіття; поширення демократичних цінностей і дотримання прав людини. Доступ; відкритість; різноманітність; безпека – ці теми, або сфери окреслено й сформульовано в гранично загальному вимірі лише тому, що потрібно було стисло досягнути якомога ширше коло питань розвитку глобальної мережі, і цей список не втратив актуальності й істотно не змінився за останні роки. А обговорення «розвитку людського потенціалу» (capacity building) стало однією з центральних і головних міжнародних подій на щорічному форумі у сфері ІКТ, який проходить під егідою Генерального секретаря ООН.

Актуальне для нас питання протидії корупції, відкритості й прозорості інформації у цій сфері відведено досить значне місце в міжнародних актах. Конвенція ООН проти корупції взагалі називає прозорість у переліку основних принципів, закликає забезпечити прозорість під час прийняття на державну службу, фінансування кандидатур під час висунення на виборні публічні посади, проведення державних закупівель. Тобто все, чим сьогодні опікуються влада і народ України, має бути інформаційно прозорим. Визнаючи це, необхідно терміново запроваджувати відкритість інформації як нормативний антикорупційний

стандарт державного управління. Особливо необхідно сприяти прозорості в діяльності приватних організацій, утворених партійно-владною, включаючи, за потреби, заходи з ідентифікації юридичних і фізичних осіб, причетних до створення корпоративних організацій і управління ними. Усе це нині активно обговорюється в ЗМІ. Вони демонструють широкий діапазон потреб проявів прозорості й відкритості в протидії корупції. І це, за певних умов, дає підстави вважати відкритість однією з найголовніших умов успішності антикорупційної політики.

Однак розв'язання цих проблем, проблем надання громадянам країни ширшого доступу до глобального інформаційно-комунікаційного середовища лише частково вирішує наші проблеми. Більшість цих питань і проблем, пов'язаних із розвитком ТКСЗ, може бути вирішено й розв'язано лише спільними зусиллями всієї світової спільноти. Скажімо, намагатися розв'язувати проблеми спаму, кіберзлочинності, забороняти азартні ігри або пропаганду насильства і порнографії в окремо взятій країні малоефективно. Не завжди ефективним є розв'язання цих проблем виключно традиційними методами сегментованого національного законодавства, за допомогою міждержавних угод, адже ефективність майже всіх запобіжних заходів окремих країн залежить від того, чи мають вони підтримку в інтернет-спільноті.

Ми дедалі більше розуміємо, що інформація і знання набувають особливої ваги, стають найважливішим ресурсом розвитку країни, визначають прогрес не тільки у високотехнологічних сегментах нашої економіки, а й у культурі. Вони формують характер трансформації суспільного розвитку, різних політичних структур і інститутів. Зокрема, нову класократію, теоретичні концепції і практичні дії якої підпорядковано виокремленню в суспільстві нової елітної соціальної групи інформократії, обґрунтуванню їхньої авангардної, провідної, панівної ролі у відносинах з іншими групами суспільства, громадянами і державою загалом. Влада людей, які намагаються сьогодні приватно оволодіти інформаційно-комунікаційними ресурсами країни, що ми їх отримали у спадщину як загальнонаціональну цінність, створену й накопичену суспільством протягом століть розвитку, розподілити інформаційні потоки. Спроби зробити все це приватною власністю починають сьогодні відчуватися в концепціях і діях деяких можновладців. Такі дії є, безперечно, загрозою національній безпеці, і це спонукає народ України розвивати засади громадянського суспільства, власну юридичну науку, впливати на розвиток технологій роботи з інформацією. На мій погляд, позитивне розв'язання згаданих проблем можливе виключно на засадах розвитку структур громадянського суспільства, що сприяє обмеженню в державі проявів корупції й запобігає становленню інформаційної диктатури з боку інших країн глобального світу.

Культуральный подход к формированию корпоративного управления

Косова Т. Д., Донецкий национальный университет экономики и торговли
Деева Н.Э., Донецкий национальный технический университет

Как философская категория «культура» (лат. cultura – возделывание, воспитание, почитание) представляет собой универсум искусственных объектов (идеальных и материальных предметов; объективированных действий и отношений), созданный человечеством в процессе освоения природы и обладающий структурными, функциональными и динамическими закономерностями (общими и специальными). Понятие культура употребляется также для обозначения уровня совершенства того или иного умения, и его внепрагматической ценности. Как понятие, культура часто выступает в оппозиции субъективной воле, бессознательной активности, стихийной самоорганизации. Область применения понятия «культура» не ограничена тем или иным типом предметности. С точки зрения культуры может быть рассмотрен любой объект или процесс, в котором нас интересует не только его прикладная значимость, но и скрытый в нем способ интерпретации и ценностной окраски мира.

Эффективность корпоративного управления становится решающим фактором успешной работы компаний в рыночных условиях. В этой связи интересным является применение культурального подхода к формированию управления организацией. Корпоративное управление – это широкое понятие, которое является исходным для таких понятий как корпоративная культура, корпоративные финансы, определяет капитализацию экономики, ее социальное направления и стандарты инвестирования. Под уровнем корпоративного управления понимают привлекательность экономики для экономических связей, культуру экономических отношений. Основой корпоративной культуры являются ценностные ориентиры национальной культуры. Например, формальное принятие принципов «рыночной экономики», генетически связанных с англосаксонской культурой, в специфической культурной среде дает самые разные результаты. В этих случаях внутренняя логика идей или процессов взаимодействует с логикой культурной обусловленности, чем создается новое измерение реальности, нуждающееся в специальном, культурологическом анализе. Поэтому не одно и то же, например, «политика» и «политическая культура», «труд» и «трудова культура», «корпорация» и «корпоративная культура».

Корпоративная культура является сложной многоуровневой системой, позволяющей снимать противоречия индивидуума и организации, старого и нового, своего и чужого, нормативного и ситуативного. В этом отношении корпоративную культуру можно определить как информационную систему, обеспечивающую обратную связь корпорации с внешней средой. В научной литературе имеет место некоторое отождествление понятий «организационная культура», «культура организации», «корпоративная культура». Однако, организационная культура является подсистемой культуры организации, а последняя, в свою очередь, - подсистемой корпоративной культуры.

Внутренняя культура во многом обуславливает построение структуры корпорации, поскольку в ней складываются свои традиции, привычки, определяющие поведение работников, отношения между руководителями и подчиненными, а также организацию деятельности. Наличие особенностей внутренней культуры делает невозможным механическое перенесение структур из одной организации на другую. Организационная культура - это совокупность морально-этических ценностей, убеждений, правил, которые организуют поведение работников с целью обеспечения эффективного функционирования предприятия в пределах заданной организационной структуры. Культура организации может иметь другой характер, например, экономический, социальный, политический, экологический.

Корпоративная культура имеет более разветвленный характер, выходя за пределы организационной структуры одного предприятия (например, корпоративная культура

компания транснационального характера может объединять как несколько культур организации, так и организационных культур, согласованных с общей стратегией компании). Формирование корпоративной культуры решает две формально противоположные задачи: поддержание статичности организации, благодаря сохранению и воспроизведению традиций, и обеспечение ее динамики, благодаря творческим инновациям.

Как закономерное целое, корпоративная культура обладает специфическими механизмами своего порождения, оформления, трансляции, интерпретации, коммуникации, конкуренции, самосохранения, формирования устойчивых типов и их воспроизведения. Важной особенностью корпоративной культуры является то, что ее объективные структуры всегда, в конечном счете, замыкаются на личностное приятие (или неприятие), толкование, воспроизведение и изменение. Таким образом, соотнесение себя с корпоративной культурой является одним из фундаментальных свойств личности – собственника, управленца, работника. Корпоративная культура, в отличие от отдельных направлений человеческой деятельности, не создается целенаправленными актами, но является исходным условием их осуществления. Она требует выработки норм, ценностей, языка, символов, мировоззренческих схем. Повышению культуры управления организацией будет способствовать внедрение на практике Принципов корпоративного управления.

Низкий уровень развития фондового рынка в Украине объясняется отсутствием благоприятного инвестиционного климата в государстве, противоречиями рыночных преобразований и неразвитостью экономической инфраструктуры, распространением нецивилизованных форм накопления капитала, неэффективностью приватизации, отсутствием здоровой конкуренции, высоким уровнем теневизации экономики, коррупции и экономической преступности, особенно ростом рейдерства.

В качестве наиболее значащих объектов и параметров оценки качества организационной культуры выделяют: ее соответствие миссии, стратегии и современному состоянию компании; эффективность системы мотивации и развития персонала; наличие должных условий труда; действенность трудовой дисциплины; степень культурной интеграции структурных подразделений. Учитывая, что организационная культура является лишь частью корпоративной, дополнительными параметрами оценки качества управления акционерными обществами следует выделить: защиту прав акционеров; статус органов управления; принципы раскрытия информации и прозрачность; контроль за финансово хозяйственной деятельностью общества; защиту прав заинтересованных лиц и их место в корпоративном управлении; устойчивость к рейдерским атакам. В этой связи перспективами дальнейших исследований является обоснование путей совершенствования законодательства по ценным бумагам в части регламентации применения административно-правовых средств защиты прав владельцев ценных бумаг.

Необхідність створення системи корпоративних цінностей для підтримки позитивного іміджу транспортної компанії

Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ
Мельник О. В., Вища школа Гуманітас, м. Сосновець, Польща

В основі успішної діяльності будь-якого підприємства на ринку лежить задоволеність його споживачів. Тому завоювання їх прихильності є запорукою переважання над конкурентами, росту майбутніх продажів продукції підприємства і, відповідно, його фінансово-економічної сталості.

Досить показовим індикатором задоволеності споживачів на конкретному ринку є їх відношення до іміджу підприємства. Однак повне задоволення і лояльність споживачів можна отримати, лише пропонуючи їм якісні товари і послуги.

Досліджуючи відношення споживачів до компанії (тобто її імідж), передусім потрібно розробити систему оціночних критеріїв, які достатньо повно характеризують усі аспекти її діяльності. Так, для транспортної компанії в якості базових оціночних критеріїв можуть бути застосовані такі показники: компетентність і професіоналізм; надійність; доступність; толерантність; розуміння та індивідуальний підхід; комунікація; довіра і чесність; безпека; ввічливість і культура обслуговування. Цей перелік критеріїв можна скорочувати або, навпаки, доповнювати в залежності від конкретної ситуації і специфіки діяльності компанії.

Для виявлення ставлення пасажирів до вітчизняного залізничного транспорту, тобто для оцінки його іміджу, застосовується маркетингове дослідження, яке проводиться двічі на рік. Усі перелічені вище базові оціночні критерії знайшли відображення в опитувальному бланку анкети; крім того, зважаючи на соціальне навантаження, покладене на залізничний пасажирський транспорт, до базового переліку нами додані критерії, які дозволяють респондентам оцінити соціальну роль залізниці в економіці регіону, ступінь врахування специфічних потреб окремих груп пасажирів (інваліди, малозабезпечені), а також її роль в економіці країни. Проте, як показує цикл досліджень, найбільшу важливість у створенні позитивного іміджу залізничного транспорту для пасажирів мають ввічливість персоналу і культура обслуговування, розуміння та індивідуальний підхід. Тому поряд із застосовуваними системами контролю якості достатньо уваги потрібно приділити створенню системи корпоративної культури і корпоративних цінностей, яка буде сприяти заохоченню працівників до надання якісних послуг.

Слід нагадати, що система корпоративних цінностей є обов'язковим складовим елементом, причому базовим, стратегічного менеджменту будь-якого підприємства. Нагадаємо, що стратегічний менеджмент включає такі п'ять основоположних складових: 1 – стратегічне бачення та місія; 2 – система корпоративних цінностей; 3 – визначення цілей відповідно до стратегічних спрямувань; 4 – корпоративна культура; 5 – система мотивації персоналу.

Отже, стратегічний менеджмент починається з уточнення місії, яка являє собою корпоративно визначені цінності компанії на даному етапі її життєдіяльності. Так, місія залізничного транспорту наразі може полягати у сприянні економічному розвитку всіх регіонів країни через максимальне задоволення транспортних потреб підприємств усіх галузей та населення країни з урахуванням їх економічного стану і соціального положення. Ця місія залишається актуальною вже тривалий час, і її сутність ще довго не зміниться. Відповідно до місії стратегічне бачення залізничного транспорту зводиться до такого:

- працівники галузі пишаються її успіхами;
- споживачі, постачальники, партнери віддають перевагу залізничному транспорту;
- конкуренти поважають залізничну компанію;
- місцеве населення сприймає залізничний транспорт як галузь, яка сприяє економічному розвитку регіонів і країни, виконує важливу соціальну функцію;
- інвестори охоче інвестують у залізничний транспорт.

Виходячи зі стратегічного бачення, ринкова діяльність підприємства має базуватись на прийнятих корпоративних цінностях, провадитись на основі корпоративних стратегічних намірів та оцінюватись за допомогою корпоративної системи управління якістю.

На підставі вищевикладеного повинні розробляти усі стратегії залізничної галузі, а стратегічні цілі підприємств галузі мають відображати її корпоративну культуру, філософію бізнесу та моральні принципи.

Так працюють компанії у всьому світі, і саме такий підхід зумовив появу так званих кодексів честі, або зведень корпоративних цінностей, які налічують в різних компаніях від 20 до 200 цінностей. Серед прийнятих корпоративних цінностей можна виділити головні, визначальні, які розкривають місію компанії, її стратегічне бачення та є зрозумілими для працівників компанії, її партнерів і контрагентів, конкурентів і споживачів. Ці найважливіші цінності отримали назву «діаманту цінностей». Схематично він виглядає так:

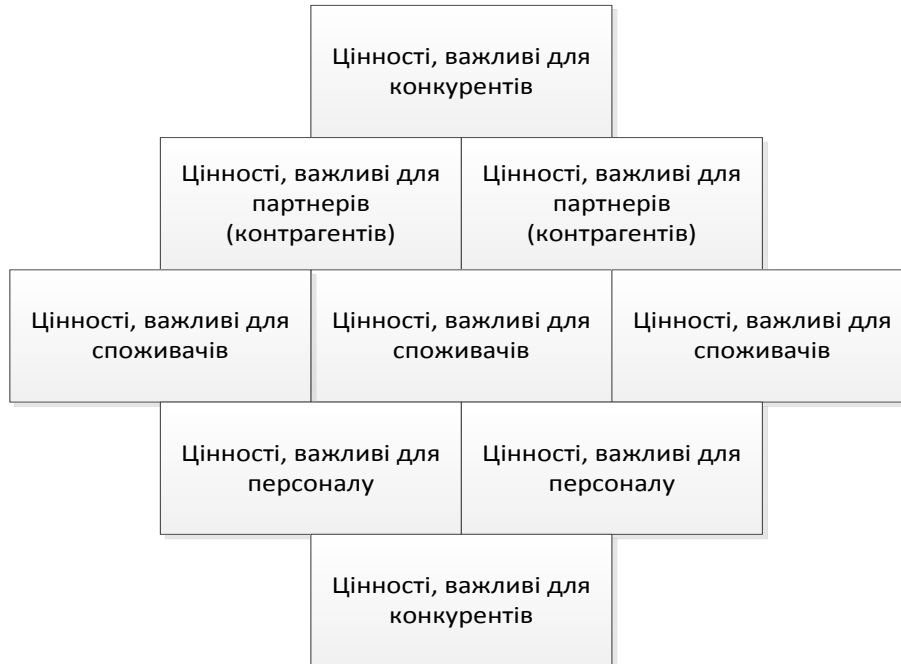


Рис. 1 – «Діамант цінностей» компанії зі стратегічним баченням (авторська розробка)

Як видно з рисунку, «діамант цінностей» включає 9 найважливіших корпоративних цінностей, причому його центральна грань відображає інтереси саме споживачів компанії, утворюючи основу для забезпечення їх довготривалої лояльності.

Висновок. Врахування в «діаманті цінностей» інтересів персоналу компанії, партнерів і конкурентів говорить про те, що компанія зобов'язується функціонувати на ринку на рівноправних умовах, умовах чесного партнерства і добросовісної конкуренції, що теж буде підкріплювати лояльне до неї відношення з боку споживачів. Однак головне своє призначення компанія вбачає у поставленні на ринок якісної продукції, в чому буде зацікавлений через відповідну систему мотивації весь персонал компанії.

Феномен співзалежності як результат дисгармонійності суспільства

Мілушина М. О., Дніпропетровський національний університет

Проблема співзалежності є особливо актуальною у зв'язку з соціальними, економічними та культурними трансформаціями суспільства. Поява різних видів залежностей (хімічна залежність, гемблінг (залежність від азартних ігор), інтернет-адикції та ін.), незадоволення особистісних потреб та обмеженість міжособистісної взаємодії ускладнюють становлення психологічно незалежної особистості та сприяють формуванню феномену співзалежності. Співзалежні взаємини негативно впливають на усі аспекти життя людини, позбавляють її можливості відчувати, реалізовуватися та бути автономною. У зв'язку з цим важливо дослідити соціальні причини співзалежності.

Переважає більшість різних визначень «співзалежності» або споріднених їй понять носить описовий характер. Як робоче визначення співзалежності у вітчизняних публікаціях частіше використовується дефініція, запропонована В.Д. Москаленко: «Співзалежна людина – це та, хто повністю поглинена тим, щоб керувати поведінкою іншої людини, і абсолютно не дбає про задоволення своїх власних життєво важливих потреб». Дане визначення повністю відповідає такому, прийнятому у зарубіжних дослідників: «Співзалежність (co-dependence) - патологічна, афективно пофарбована залежність від іншої людини. Вона виявляється в патологічному зміщенні фокусу уваги на емоційно значимий об'єкт з прагненням контролювати його поведінку і супроводжується розладами адаптації, серед яких найбільш поширені депресивні і тривожні реакції».

Аналіз становлення і розвитку явища співзалежності свідчить про наявність його науково-теоретичного обґрунтування у межах медико-психологічних досліджень впливу наркотизації одного з членів сім'ї на внутрішньосімейну взаємодію (С.В. Березін, О.В. Смельянова, В.Д. Москаленко, О.А.Шорохова, М.Beatti, S.Karpman).

Феномен співзалежності, що розглядається в ракурсі медичних теорій не вписується в простір, обмежений тільки сім'єю. Як конструкт, що формується на базі рефлексій і мотивацій в процесі комунікативних взаємодій відкритої функціональної системи «людина - довкілля», співзалежність багатогранна і багатовекторна.

Співзалежність нашого суспільства виявляється і в більш глобальному плані. Всі соціальні інститути базуються на співзалежній поведінці: економіка, політика, медицина, освіта, армія і навіть релігія мають у своїй основі чітку ієрархію, в якій вищій групі належить влада, нижчі знаходяться в підлеглому положенні, що породжує залежність. Будь-яка система, в якій не заохочується прагнення її членів бути впевненими в собі і самим розпоряджатися собою, позбавляє їх індивідуальної відповідальності, робить людей пасивними, апатичними, безпорадними, боязкими і не здатними сприяти змінам, необхідним для розвитку суспільства.

Складність співзалежності як соціального явища підкреслюється тим, що вона, по-перше, породжується соціумом (наприклад, різного роду хворобливими девіаціями здоров'я і поведінки на ґрунті зростаючої алкоголізації населення) і, по-друге, сама породжує соціальні девіації і вторинні медико-соціальні наслідки, такі як: дезадаптивну та адитивну поведінку, кримінальну поведінку, психосоматичні розлади і захворювання. Зі зростанням чисельності і розширенням форм і меж залежностей феномен співзалежності, природно, вже давно не обмежується тільки сімейними рамками, він охоплює все більш широкі верстви населення: дружин, дітей, батьків, друзів батьків, дружин і дітей, колег по роботі, включаючи керівників і роботодавців. Співзалежними стають члени суспільства, структури суспільства, саме суспільство в цілому.

Тому, важливо не звужувати рамки проблеми співзалежності до прояву її тільки у дружин і дітей в сім'ях залежних, а, навпаки, розширювати межі аналізу і вивчення проблеми, використовуючи досвід не тільки психології та психіатрії, а й соціальних наук, включаючи такий розділ, як «соціологія страждань». Існує як суто медичне, так і

соціологічне поле дослідження феномену страждань. Перше відповідає вивченню індивідуальних особливостей і значенням болю для індивідуума, друге - вивчення наслідків страждань індивіда для суспільства в цілому. Як зазначав Ф.К. Мюллер-Лієр необхідне створення загальної патології, яка не ізолює тілесну біль від душевної, але виходить за межі так званої чистої медицини. Не викликає сумнівів, що співзалежність з її багатогранними проявами та причинно-наслідковими взаємовідносинами може і повинна бути віднесена до соціопатії.

Треба зауважити, що Ф.К. Мюллер-Лієр характеризував такий стан медичної та соціологічної науки про патології більше 90 років тому, але положення і сьогодні майже не змінилося, особливо щодо сфери психічних страждань людини у зв'язку з якістю життя.

Варто підкреслити, що страждання індивідуумів не тільки породжуються соціальними хворобами, але і цілком повинні розглядатися як явища, соціологічно закономірні. Тому прояви співзалежності - не просто психопатологія або соматопатологія, вони сутність стану з невстановленими точними межами здоров'я і патології, так як протікають в просторі і в часі, вони надзвичайно мінливі і, як добро і зло, не піддаються чіткому визначенню і класифікації. Враховуючи те, що співзалежність розглядається як процес страждання і як результат надмірного та хронічного страждання завжди породжена навколишнім середовищем, дисгармонійною в якомусь аспекті, вивчення співзалежності не може бути прерогативою тільки психологів, а обов'язково повинно становити сферу пильної уваги і соціологів, і психоекологів.

Тому, подібно до того, як багато страждання і лиха колишнього часу (голодний тиф, чума) із зростанням культури зникли і вимерли, повинні видалятися деякі соціальні явища (злідні, погане виховання, злочинна діяльність тощо) як умови і причини станів дисгармонійності, страждань окремих людей і масових лих.

Дисгармонійність у суспільстві підтверджується на всіх рівнях: в сім'ях, де стикаються інтереси залежних від алкоголю і непримирених противників залежності від алкоголю, де має місце економічна нерівність між членами сім'ї; і на вищих рівнях - наприклад, між прошарками бідних і багатих, категоріями гетеро- і гомосексуальних спільнот, представниками різних субкультур та ідеологічних поглядів (особливо молодіжних), релігійних конфесій. Дисгармонійність зачіпає і функціональні соціальні системи: законодавчі та виконавчі органи, системи споживачів і виробників. Дисгармонійне суспільство сприяє формуванню груп ризику і збільшує групи співзалежних.

Враховуючи широке розповсюдження фактору дисгармонійності в сучасному урбанізованому суспільстві і для того, щоб реально наблизитися до задачі своєчасного виявлення і виправлення впливу співзалежності на екологічну безпеку соціуму, необхідно приступити до вивчення та вирішення означених проблем. Феномен співзалежності пов'язаний з іншими проблемами: демографічними, проблемами охорони психічного здоров'я суспільства, національної безпеки і дезорганізації.

Таким чином, проблема співзалежності є однією з найбільш складних і таких, що активно вивчається. Це зумовлено винятковою роллю співзалежності у формуванні індивідуальної неповторності особистості, її роллю у взаємодії суб'єкта з навколишнім світом і тісним зв'язком з його психічним і соматичним здоров'ям. Виникає проблема вибору концептуального підходу до вивчення феномену співзалежності, що міг би поєднати всі необхідні для його адекватного опису аспекти.

Функціональне призначення безпеки

Мищенко Д. С., Ткач Т. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розуміння управління як основного засобу використання економічних законів у процесі спільної трудової діяльності людей все більше заміщується розумінням управління - як засоби використання законів розвитку та безпеки життєдіяльності людей. Категорія безпеки в принципі не може виступати в якості якогось відокремленого об'єкта вивчення, бути предметом дослідження. Сислове значення категорія безпеку набуває тільки в зв'язку з конкретними об'єктами або сферою людської діяльності (безпека людини, безпека організації, безпека фінансової системи, безпека країни тощо), характеризуючи стан системи як цілісного організму в аспекті досягнутого рівня захищеності від загроз, як внутрішніх, так і зовнішніх.

Термін «безпека» трактується в енциклопедичних словниках через попередження, усунення та захист від небезпек.

За В.Далем поняття безпеки – це відсутність небезпеки, збереження, надійність. За С.Ожеговим безпека – це стан, за якого не загрожує небезпека, захист від небезпеки. За словами Г.А. Мінаєва безпека - це захист від небезпек на системному рівні. Категорія «безпека», маючи біосоціальну дуалістичну структуру, чітко ділиться на дві частини – фізичну і соціальну, що знаходяться в тісній єдності, взаємозв'язку і взаємозалежності.

Поняття «безпека організації» тривалий час у різні періоди зовсім не використовувалося ні в науковій, ні в нормативній лексиці. Основний акцент робився на охоронні послуги, як діяльності, стереотипно неявній нетворчій фізичній праці, обмежений рамками функціональної обмеженості у прийнятті життєво важливих для підприємства рішень.

При формуванні поняття «безпека організації» стосовно до конкретного об'єкта безпеки, розглядалися такі основні положення:

- організація як об'єкт безпеки;
- сукупність життєво важливих інтересів об'єктів захисту;
- загрози інтересам, подразделяючихся, в свою чергу, на зовнішні та внутрішні;
- баланс інтересів між об'єктами захисту.

Діалектично вчені виділяють дві такі найважливіші функції суспільного буття – функцію існування і розвитку та функцію самозбереження і безпеки людей, які тісно пов'язані між собою. Функція розвитку – це конкретні дії, пов'язані з реалізацією інтересів. Функція безпеки – це конкретні дії, які треба здійснити, щоб захистити функцію розвитку соціальної системи від загроз, як потенційних, так і реальних, як внутрішніх, так і зовнішніх.

Було здійснено багато спроб розподілити за категоріями функцію безпеки. Простоту форми і глибину змісту конкретних дій по захисту інтересів людей несуть в собі п'ять найважливіших функцій, що не втрачають актуальності з часом:

- інформаційно-аналітична діяльність з виявлення і прогнозування внутрішніх і зовнішніх загроз життєво важливим інтересам об'єктів безпеки;
- захист інтелектуальної власності;
- захист матеріальних і фінансових цінностей;
- захист конфіденційної інформації;
- захист персоналу.

Первинним у визначенні «безпека організації» є саме усвідомлення життєво важливих інтересів, тобто тих інтересів, які збираються захищати і реалізація яких визначає саме існування об'єктів захисту і без яких об'єкти перестають існувати як єдине ціле. Для підприємства, наприклад, це ефективна поточна діяльність і стійкі тенденції розвитку, які можна декомпонувати в узагальненому вигляді на сукупність інтересів благополуччя і сукупність інтересів безпеки.

Вторинний аспект – усвідомлення загроз інтересам і прив'язка цих загроз до конкретних інтересам. Загрози інтересам завжди пов'язані з конкретним інтересом і виникають у процесі їх реалізації. Якщо загрози не усвідомлені, стає зрозумілим, як організовується захист інтересу, і який рівень реалізації інтересів.

Що стосується балансу інтересів, то це основна умова безпеки об'єкта. Без дотримання такого балансу виникає загроза «випинання» інтересів одного з об'єктів захисту на шкоду іншим, загроза підміни понять і змішання функцій розвитку та безпеки.

Розгляд організації як об'єкта безпеки виступає інтегруючим фактором у визначенні «безпеки організації». Саме розуміння організації як сфери зіткнення інтересів і загроз, як результату взаємодії функцій розвитку і безпеки дозволяє вирішувати методологічні питання управління і забезпечення безпеки.

Основними принципами забезпечення безпеки організації є:

- законність, дотримання Конституції та законодавства країни щодо забезпечення безпеки;
- дотримання балансу життєво важливих інтересів працівників, підприємства і держави;
- взаємна відповідальність підприємства і держави щодо забезпечення безпеки;
- інтеграція з системами забезпечення національної безпеки;
- єдність, взаємозв'язок і збалансованість усіх видів безпеки, зміна їх пріоритетності залежно від ситуації;
- пріоритетність економічних та інформаційних заходів забезпечення безпеки організації перед силовими заходами;
- реальність (з урахуванням наявних ресурсів, сил і коштів у підприємства) висунутих завдань;
- дотримання норм міжнародного права і законів країни при здійсненні заходів примусового і силового характеру;

Основні напрямки забезпечення внутрішньої безпеки господарюючого суб'єкта - це рішення наступних завдань:

- зниження гостроти соціальних протиріч;
- захисту організаційної культури, російських духовних, інтелектуальних і культурних цінностей;
- зміцнення виробничого потенціалу;
- проведення збалансованої економічної та фінансової політики;
- досягнення оптимального співвідношення інтересів людей, інтересів організацій, інтересів суспільства і держави;
- захист життя і здоров'я людей, створення гідних умов для роботи та існування;
- захист життєво важливих інтересів, захист майна, ресурсів і власності;
- підвищення рівня освіти та ін.

Забезпечення безпеки організації – це діяльність не тільки організації, але й всього суспільства і кожної людини окремо, спрямована на практичну реалізацію і захист інтересів організації, як частини національних інтересів. Політика забезпечення безпеки організації - це діяльність її вищого керівництва за визначенням цілей і постановці принципів завдань щодо захисту інтересів організації та вироблення форм, методів і способів досягнення цих цілей.

Вплив психології на формування сучасного ринку

Надюк Н. М., Мелітопольський інститут державного та муніципального управління

Наприкінці ХХ ст. вчені прийшли до розуміння необхідності у створенні нового психологічного знання, а саме знання, яке формується на межі економічної теорії та психології, і назвали таку науку - економічна психологія. Виникла вона на перехресті соціальної психології, психології управління, психології праці з економічною наукою. Це спричиняє різку зміну цінностей і норм, а також уяву людей про те, яка економічна поведінка для них є більш сприятливою. Нові цінності багато у чому протирічать особливостям менталітету і типу економічного мислення, що історично сформувалися. За таких умов поведінка людей часто буває суперечливою та ірраціональною. Ірраціональність мислення в умовах невизначеності та ризику зумовлюють неадекватність сприйняття навколишнього світу. Її відчуття, сприйняття, увага, пам'ять, емоції, уява та інші психічні процеси і стани психіки наповнені помилками, ілюзіями, прикладами неадекватності та протиріччя. Економічна психологія набула розвитку в зв'язку з становленням ринкових відносин і стала є тією галуззю психологічної науки, що покликана створити адекватну модель людини в економіці, враховуючи поряд з раціональними ірраціональні закономірності в її поведінці. Така модель привертає увагу вчених різних галузей науки. Підтвердженням того є присудження в 2002 р. Нобелівської премії з економіки психологу Д.Канеману, а також економістам В.Сміту й А.Тверські.

Дослідження успішності економічних процесів, біржової торгівлі, валютного ринку, що вражаючих подій на ринку доводять, що управлінцям і менеджерам необхідно володіти специфічними особистісними характеристиками. Саме вони формують деякі теоретичні та практичні наріжні камені, на яких будується психологія ринку. Торговий менеджер одного з провідних банків стверджує: «Вважаю, що можна стати хорошим трейдером, володіючи певним досвідом у біржовій торгівлі, але не відмінним. У кращих трейдерів є щось природжене, чого немає в інших людях». Це пов'язано з психологічними процесами, що відбуваються на рівні підсвідомості при прийнятті щоденних торгових рішень. Зовні фінансові ринки видаються «сухими, технічними та економічними за природою - все складається з відносних знижок, обсягів, вимог про внесення додаткового забезпечення і паперових збитків. Проте їх внутрішній механізм є психологічним. Всі будь-які ринки - це механізм, де товар, гроші, реальні фінансові кошти переходять з рук в руки. На думку економіста Шломо Маїтала (Shlomo Maital) необхідно пам'ятати, що це саме людські руки, які пов'язані з думаючими, «чуттєвими руками і тілами».

Фокусуючись на сукупних динаміках ціноутворення, традиційні економічні моделі ринку припускали, що індивіди «повністю раціональні» і приймають оптимальні рішення. Психологія, навпаки, спостерігала за тим, як їм не вдається бути раціональними з економічної точки зору, коли вони приймають рішення на ринку.

Біржові практики ринковою психологією називають розуміння того, про що думають люди, чому вони так думають, і на якій стадії гри вони знаходяться. Пояснюючи нещодавно прийняте торгове рішення, один досвідчений трейдер каже: «Мене питали: Чому ти так вчинив? Я відповів: Не знаю!». У даному випадку спрацювала торгова інтуїція. Тут немає економіки, немає графіків, немає нічого, крім: «Я так думаю». Ринкові чутки також відносяться до сфери ринкової психології. Новини та чутки, зазвичай, як латентні учасники ринку живуть не в якомусь окремому ізольованому світі. Динаміка ринкових чуток частково пояснюється через взаємозалежність трейдерів і каналів новин.

Чутки на ринку присутні постійно і рухають ринками! Ринок складається з людей. І їх психологія неминуче відіграє свою роль.

Багато століть тому мореплавці, здійснювали історичні подорожі, в результаті яких були відкриті нові землі, боролися з образами демонів на кордонах своїх карт, що вказували на небезпеку невідомого. Так само і сьогодні, нова галузь психології - ринкової психології - це

ще один великий океан, чії багатства тільки лише почали відкриватися перед нами. Все це в якій мірі пояснює психологічну динаміку, формуючу сьогодишній економічний простір суспільства.

Прийняття рішень є центр психологічного розуміння ринку. Психологія прийняття рішень аналізує соціальну динаміку стабільності, майстерно пронизуючу ринок, яка стає особливо помітною під час фінансових крахів. Оскільки для менеджерів почуття є найважливішим аспектом прийняття рішень, ключовими в цьому професії можуть стати явища афекту, такі як надмірна впевненість трейдера і інтуїція, що граничить з так званої когнітивної евристикой (наприклад, психологічні методи приблизного підрахунку, якими користуються трейдери, щоб прискорити прийняття торгових рішень).

Пояснення впливу психологічних чинників на фінансові ринки і фінансову діяльність дає поведінкова теорія фінансів, яка протягом останніх 20 років набула значного розвитку як один із напрямів загальної поведінкової теорії. Ця теорія спирається на досягнення біхевіористської психології, зокрема положення теорії перспектив Д. Канемана і А. Тверські, яка дає пояснення ірраціональній поведінці індивідуумів. У простих людей завжди є інтерес до фондової та валютної бірж, так як, підстраховуючи майбутнє, люди прагнуть до ризику в сьогоденні. Реальне значення фондової біржі, за образом висловом Ш. Майтала, полягає в тому, що вона відіграє роль своєрідного термометра для вимірювання температури, загального стану здоров'я і оптимізму економіки. Центральним в інвестиційній поведінці є поняття дисконтування. Воно пов'язане з прийняттям будь-якого інвестиційного рішення і включає в себе порівняння витрат і очікуваного прибутку, розглянутих протягом певного часового інтервалу. Це поняття привертає увагу соціальних психологів і представників психології менеджменту.

Висновок. Учасникам ринку потрібно пристосовуватися до мінливих умов ринку. Використовуючи знання ринкової психології, учасники ринку можуть навіть сформувати розвиток ринку на свою користь. Особистісна психологія учасників ринку досліджує важливість окремих особистісних характеристик для торговельної діяльності, показуючи, що певні риси характеру сприяють отриманню прибутку.

Фундаментальним економічним питанням, з яким стикаються окремі люди, сім'ї, організації і навіть цілі народи, є питання про те, витратити капітали зараз або ж зберегти і вкласти їх, щоб витратити пізніше. Бажання і здатність відкласти винагороду формується засобами соціального навчання, починаючи з раннього дитинства. Головним ринковим механізмом є психологія індивідуумів, заснована не на логіці, а на емоціях, зокрема таких як: страх, стадний інстинкт. Під їх впливом гравці на фінансових ринках у момент невизначеності схильні вчиняти алогічні дії.

Протиріччя розвитку системи вищої освіти

Терованесов М. Р., ДонІЗТ, м.Донецьк

Загальновідомо, що інерція матеріальних тіл залежить від параметрів руху і визначається прикладеними зовнішніми силами та масою об'єкта. Для фізичних тіл ці величини піддаються обчисленню, незважаючи на різні підходи у класичній і релятивістській механіці. У нематеріальних системах універсальна властивість інерції виражається, як і у фізичних об'єктів, через протидію зовнішнім впливам і збереження тих або інших характеристик розвитку (стійкості, мінливості, відставання, прискорення та ін.). За аналогією із матеріальними системами також можна припустити, що інерційність нематеріальних об'єктів, наприклад, соціально-економічних систем, визначається масою самої системи та сукупним впливом прикладених сил. Поняття «маса соціально-економічної системи», або «економічна маса», детально розглянуте в науковій літературі й широко використовується для оцінки різних параметрів об'єкта із погляду особливостей його організації, системи управління, ресурсного забезпечення. Друга складова інерції – сукупність прикладених сил – пов'язана із проблемою виявлення рушійних сил розвитку соціально-економічних систем. Даний аспект інерційності вимагає додаткового теоретичного обґрунтування через особливості, властиві різним соціально-економічним системам, зокрема, системі вищої освіти (СВО). Розв'язання цього питання дозволить розробити оптимальну модель управління вищою школою, що буде враховувати інерційність розвитку та вплив на неї зовнішніх і внутрішніх факторів.

Основою будь-якого руху є протиріччя, яке проявляється, з одного боку, у процесі зміни параметрів стану системи, з іншого, у процесі гальмування цією зміною. Категорія «протиріччя», як джерело руху, посідає важливе місце в економічній теорії і класичній філософії, глибоко досліджена К.Марксом, Дж.Міллем, А.Смітом, Д.Рикардо, Ф.Бастіа, Ж.Сімонді і залишається предметом розгляду філософів і економістів. Економічні протиріччя є рушійними силами розвитку соціально-економічних систем, підпорядковані дії економічних законів, визначають розвиток продуктивних сил і перехід до нового економічного рівня.

Соціальна й економічна складові вищої освіти відображають неоднозначну природу СВО. Цю особливість необхідно враховувати при вивченні функціонування вищої школи, на розвиток якої впливають різні фактори. Вони приводять до загострення протиріч або, інакше кажучи, до появи рушійних сил розвитку СВО. Причому для того, щоб протиріччя можна було розглядати як рушійну силу, воно повинне бути властиве розглянутій системі.

До факторів, що впливають на вищу школу, відносяться внутрішньополітичні, економічні, демографічні, культурні й духовно-ідеологічні, інституціональні. Серед них визначальний вплив на функціонування всіх державних інститутів, у тому числі СВО, виявляють внутрішньополітичні фактори. Під їхнім впливом формується політика держави в освітній сфері і встановлюються основні пріоритети розвитку.

Інтенсивність впливу факторів на вищу освіту та інерційність її розвитку можуть бути оцінені кількісними, якісними і часовими параметрами, що відображають стан національної освітньої системи відносно освітніх систем інших країн. Динаміка змін зазначених параметрів буде свідчити про напрям розвитку, швидкість перетворень, ефективність проведених реформ, тобто характеризувати рух системи в цілому. Доцільним для одержання кількісних оцінок є використання порівняльного підходу як рейтингове зіставлення основних показників функціонування вищої школи.

Джерелами протиріч, пов'язаних із розвитком вищої школи, є також фактори, обумовлені геополітичними і зовнішньоекономічними змінами в сучасному світі, головним з яких вважається глобалізація вищої освіти. Незважаючи на це, глобальні освітні тенденції – це об'єктивний процес, спрямований на пошук нових форм взаємодії і співробітництва між національними освітніми системами. Розвиток вищої освіти і різних форм дослідної роботи

сприяє одержанню загальних переваг для країн із різним рівнем розвитку. Глобалізація проявляється у вигляді процесів інтернаціоналізації та інтеграції в освіті, інформатизації вищої школи, комерціалізації та інновацій в освітній сфері. Перелічені процеси взаємозалежні і можуть розглядатися як рушійні сили розвитку СВО на сучасному етапі.

Тенденція до взаємодії національних освітніх систем для взаємного збагачення і розвитку переходить у стадію конкурентної боротьби за залучення іноземних студентів, викладачів з метою досягнення більшого прибутку від надання освітніх послуг. Різні рівні економічного розвитку і різний ступінь інерційності національних вищих шкіл не дозволяють їм швидко пристосуватися до нових умов. У результаті, очевидний позитивний вплив, наприклад, академічної мобільності, спрямований на створення умов для підняття якості освіти, перетворюється на «витік мізків» і, в остаточному підсумку, може привести до деградації й руйнуванню вищої освіти економічно слабких держав. У свою чергу, дана загроза змушує уряди вживати захисні обмежувальні заходи, спрямовані на відокремлення вищої освіти.

Яскравим прикладом поглиблення протиріч в освітній сфері, викликаних глобалізацією, служить інформатизація вищої школи. З одного боку, доступ до інформаційних і пізнавальних ресурсів, поширення інноваційних технологій у навчальному процесі, нових форм навчання (наприклад, дистанційна освіта), зовсім інша, більш ефективна система комунікацій і трансляції знань сприяли скороченню розриву між країнами із різним рівнем розвитку. З іншого боку, практично монопольне володіння інформаційними ресурсами, Іт-ринком, виробництвом програмного і апаратного забезпечення розвиненими країнами робить положення інших країн залежним та економічно недосяжним. Крім того, необхідність постійного відновлення комп'ютерної та програмної бази навчальних закладів приводить до додаткових витрат, що погіршує конкурентне положення вищої освіти слабких в економічному відношенні держав.

Таким чином, в основі глобальних тенденцій в освітній сфері лежить, з одного боку, наукова і технічна модернізація суспільства, з іншого – підвищення конкурентоспроможності і прагнення зайняти лідируючі позиції на світовому ринку. Ці процеси неминуче викликають протиріччя, які визначають рушійні сили розвитку СВО на сучасному етапі.

Основним протиріччям, обумовленим глобальними процесами є прагнення до створення єдиної освітньої системи, покликаної готувати фахівців для світової економіки за уніфікованими освітніми стандартами, з визнанням міжнародних дипломів для працевлаштування і вільної міграції трудових ресурсів. Проте, нерівність економічного розвитку, нестабільна внутрішньополітична обстановка в окремих країнах, різний ступінь інерційності національних освітніх систем збільшують розрив між вищими школами нерівних в економічному плані держав, створюють загрозу ліквідації національних СВО шляхом знищення їх ідентичності, міграції студентів і педагогічних кадрів, залежності від інформаційних ресурсів, зниження конкурентоспроможності.

Можна сказати, що глобальні освітні процеси, що мають за мету формування єдиного освітнього простору, вирівнювання рівня освіти різних країн, розширення доступу до освіти, приводять до збільшення відцентрових сил, покликаних не допустити поглинання одних освітніх систем іншими. Разом із тим, відокремлення і замкненість національних вищих шкіл також не сприяє їхньому поступальному руху вперед у сучасному інтегрованому світі. У цьому випадку інерційність вищої освіти, поряд із внутрішньополітичними та економічними факторами, виступає основною характеристикою, що відбиває здатність національних СВО сприймати зміни у глобальному освітньому просторі й адаптуватися до них. Урахування величини інерції при прийнятті управлінських рішень дозволить підійти до усунення зазначеного протиріччя. Розв'язанням даного питання повинна бути зважена взаємовигідна політика, спрямована на підвищення якості освіти, поглиблення співробітництва у науковій сфері, розширення взаємозв'язків при збереженні ідентичності національних освітніх систем.

Етапи професійного розвитку людини

Ткач Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Професійний розвиток людини набуває актуальності у зв'язку із посиленням проблем розвитку і удосконаленням професійних умінь і навичок, оптимізації професійної діяльності, психологічних характеристик працездатності, профвідбору, успішності, механізмів і закономірностей професійного розвитку.

Різноманітні концепції та теорії професійної діяльності людини протягом усього життя дають можливість систематизувати етапи професійної діяльності людини.

Таблиця

Етапи професійної діяльності людини.

Етапи кар'єри	Віковий період	Характеристика	Особливості мотивації (за А.Маслоу)
Попередній	До 25 років	Підготовка до трудової діяльності, вибір сфери діяльності	Безпека соціального визнання
Становлення	До 30 років	Освоєння, розвиток професійних навичок	Соціальне визнання, незалежність
Просування	До 45 років	Професійний розвиток	Соціальне визнання, самореалізація
Збереження	Від 45 до 60 років	Збереження досягнутих результатів	З'являється заслужена повага до себе і оточуючих, які досягли свого положення чесною працею.
Завершення	Після 60 років	Підготовка до переходу на пенсію, пошук і навчання своєї заміни	Утримання соціального визнання
Пенсійний	Після 65 років	Заняття іншими видами діяльності	Пошук самовираження в іншій сфері діяльності

Попередній етап включає навчання в школі, середню та вищу освіту і триває до 25 років. Протягом цього періоду у пошуках людина може змінити декілька різних видів професійної діяльності, що задовольняє її потреби і відповідає можливостям. Якщо відразу знаходиться такий вид діяльності, що її задовольняє, починається процес самоствердження її як особистості існування.

Далі настає етап становлення, який триває до п'яти років від 25 до 30. За цей період людина освоює професію, здобуває необхідні навички, формується її кваліфікація, відбувається самоствердження і з'являється потреба до встановлення незалежності. Її продовжує турбувати безпека існування, турбота про здоров'я. Зазвичай у цьому віці створюються сім'ї, з'являється бажання отримувати заробітну плату, рівень якої вище прожиткового мінімуму.

Етап просування триває від 30 до 45 років. У цей період йде процес росту кваліфікації, кар'єрного просування. Відбувається накопичення практичного досвіду, навичок, зростає

потреба в самоствердженні, досягненні більш високого статусу і ще більшої незалежності, починається самовираження як особистості. У цей період набагато менше уваги приділяється задоволенню потреби в безпеці, зусилля людини як фахівця зосереджені на збільшенні розмірів оплати праці та турботі про здоров'я.

Етап збереження характеризується діяльністю з збереження досягнутих результатів і триває від 45 до 60 років. Наступає пік вдосконалення кваліфікації і відбувається її підвищення в результаті активної діяльності і спеціального навчання, фахівець зацікавлений передати свої знання молоді. Цей період характеризується творчістю, саме тут з'являється можливість у підвищенні кар'єрного зросту. Людина досягає вершин незалежності і самовираження. З'являється заслужена повага до себе і людей, які досягли свого положення чесною працею. Не зважаючи на те, що досить багато з потреб на цей період вже задоволені, людину продовжує цікавити рівень оплати праці, з'являється все більший інтерес до інших джерел доходу (наприклад, участь у прибутках, капіталах, придбання акції, облігації).

Етап завершення триває від 60 до 65 років. Тут людина починає всерйоз замислюватися про пенсію, готуватися до відходу. У цей період йдуть активні пошуки гідної заміни і навчання кандидата на свою посаду. Хоча цей період характеризується кризою кар'єри і такі люди все менше отримують задоволення від професійної діяльності, відчувають стан психологічного і фізіологічного дискомфорту, самовираження і повага до себе та інших у них досягає найвищої точки за весь період кар'єри. Вони зацікавлені в збереженні рівня оплати праці, але прагнуть збільшити інші джерела доходу, які замінили б їм заробітну плату при виході на пенсію і були б гарною добавкою до пенсійного забезпечення.

На останньому – пенсійному етапі кар'єри в даній організації (виді діяльності) завершена. З'являється можливість для самовираження в інших видах діяльності, які були неможливі в період роботи в організації або виступали у вигляді хобі (живопис, садівництво, робота в громадських організаціях тощо). Стабілізується повага до себе і таких же побратимів по пенсії. Разом із тим, фінансовий стан та стан здоров'я у ці роки можуть перетворитися на постійну турботу про інші джерела доходу і про здоров'я

Надійність персоналу як одна з гарантій безпеки організації

Чередніченко А. І., Ткач Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У процесі соціально-економічного розвитку будь-якої країни із зростанням технічного оснащення виробництва і рівня освіти населення країни значимість людини для виробництва постійно зростає.

Підвищення ролі людини як на виробництві, так і в будь-якому іншому вигляді суспільно корисної діяльності обумовлено цілим рядом причин. Одна з таких причин криється в науково-технічному прогресі, який дав нам величезні можливості. У результаті сама людина стала найважливішим фактором як прогресу, так і тих проблем, які можуть виникати в ході технічного та соціально-економічного розвитку. В.Н. Чернишов, А.П. Двинин, Баценко Л. Н., Шапіро С. та інші вчені вивчали психологію праці персоналу і, зокрема, у межах теорії людського капіталу були виділені такі найважливіші постулати:

- В сучасних умовах людський капітал є основною умовою економічного зростання;
- Формування людського капіталу вимагає від усього суспільства значних витрат;
- Інвестиції в людський капітал забезпечують його власникові в майбутньому отримання більш високого доходу за рахунок економічного і соціального ефекту;
- Людський капітал у вигляді навичок здатний накопичуватися, причому його інвестиційний період значно довший, ніж у фізичної;
- Людський капітал невіддільний від його носія - живої особистості.

Переосмислення ролі людини, яку він відіграє у виробничому процесі зумовила можливість по-новому поглянути на його значимість для економічного розвитку як для окремої організації, так і в цілому для держави, що призвело до формування самостійного напрямку в науковому менеджменті - управління персоналом.

Надійність є однією з важливих складових професійної придатності

Співробітників як державних, так і недержавних організацій.

Основна увага в забезпеченні безпеки роботи компанії має бути зосереджена на попередженні, недопущення випадків порушення лояльності або на створенні обстановки і умов, при яких такі випадки були б зведені до мінімуму. Це:

1. Проведення серйозного і всебічного відбору кадрів.
2. Створення умов, при яких працівнику буде не вигідно здійснювати дії, що завдають шкоди організації та її керівництва.
3. Формування корпоративності працівників.
4. Введення прогресивної системи матеріального та інших видів стимулювання.
5. Створення та зміцнення в компанії морально-психологічного клімату.
6. Проведення періодичних атестацій працівників.
7. Формування "командного духу", згуртованості.
8. Взяття підписки про нерозголошення службової інформації і необхідність дотримання правил поведінки.
9. Організаційні заходи, що сприяють збереженню комерційної та іншої службової таємниці.

Перевірка лояльності повинна включати використання таких методів:

1. Бесіди з кандидатом при прийомі на роботу, що припускають: докладне з'ясування його поглядів на життя, професійних мотивів (що спонукає його поступати на роботу в дану організацію), самооцінки сильних і слабких сторін.
2. Бесіди з особами, що знають кандидата (працівника).
3. Використання психологічних тестів з метою визначення рис характеру,
4. Створення і використання в цілях перевірки персоналу рольових тестуючих ситуацій, при яких людина повинна приймати рішення в кризовій обстановці.

Особливу важливість для визначення надійності мають технічні методики, в першу чергу, методики із застосуванням "Поліграфа". Вони також не дають 100% гарантії, тим не менше, ці методики значно підвищують імовірність виявлення неблагонадійних працівників.

Таким чином, перевірка персоналу організації повинна носити комплексний характер і включати застосування системи взаємодоповнюючих методів, спрямованих на отримання достовірного результату.

Ефективний відбір персоналу для вирішення завдань, що стоять перед організацією, забезпечує високу ймовірність успіху діяльності організації.

Формування екологічної культури студентської молоді

Чучко К. О., Рекун І. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основною причиною сучасної актуалізації наукової розробки проблематики екологічної культури студентської молоді є критичний ступінь загострення соціо-природних суперечностей на сучасному етапі загального комплексу взаємодії суспільства і природи, коли антропогенний вплив на навколишнє природне середовище в умовах глобалізації привели людство на грань екологічної катастрофи, яку можна уникнути тільки за умови зміни традиційних, антропоцентристських орієнтирів соціоекологічного, соціокультурного розвитку. Результатом даних змін, на загальну думку наукового співтовариства, має стати розвиток та формування екологічного мислення, екологічної культури в основі яких є принципи коеволюції, взаємозалежності природного і соціального, дбайливого ставлення людини до оточуючого середовища. Сформованість такої культури у молодого покоління визначатиме майбутнє не тільки українського суспільства, а і цивілізації в цілому.

Екологічна культура – це і знання основних закономірностей та взаємозв'язків у природі і суспільстві, переживання і переконання, діяльно-практичне ставлення до природи. Це – своєрідний “кодекс поведінки”, що лежить в основі екологічної діяльності.

Тарасенко М.Ф. інтерпретує екологічну культуру як своєрідний світоглядний “образ світу”, в якому відображено такий стан соціально-природних залежностей, що характеризує їх гармонійну єдність, раціональне освоєння людиною природної та соціальної дійсності і утвердження в цьому процесі своєї власної природної самотності.

Для того, щоб змінити ставлення до природи та по-новому поглянути на питання екології, ми згодні з думкою Солтовського О.І., який пропонує такі шляхи формування екологічної культури молоді взагалі, можемо застосувати ці критерії та конкретизувати - для студентської молоді:

- екологічне спрямування освіти виховання етичних та моральних якостей в особистості, розвиток екологічної свідомості та зацікавленості екологічною ситуацією в навколишньому середовищі;

- політико-правова трансформація у суспільному контролі за станом навколишнього середовища, а точніше за промисловою діяльністю людини (розробка нових законопроектів з урахуванням реальної екологічної ситуації в країні, жорсткий контроль за діяльністю промислових підприємств, пошук іноземних інвестицій для важливих проектів по збереженню оточуючого світу;

- створення інститутів екології, які здатні швидко та ефективно досліджувати (виявляти, контролювати та прогнозувати) основні процеси в соціоекологічному балансі;

- розвиток і підтримка екологічних груп, організацій та рухів, які повинні впливати на формування екологічної політики на різних рівнях і брати участь у прийнятті екологічно важливих рішень;

- здійснювати екологічний моніторинг, суспільний екологічний контроль;

- активна діяльність ЗМІ у висвітленні важливих екологічних питань, що повинна спонукати суспільство до активних дій у захисті природи;

- інтенсивна модернізація виробництва з впровадженням нових енергозберіжних технологій та збільшення частки альтернативних джерел енергії(енергії сонця та вітру, води);

- співпраця з міжнародними екологічними організаціями для пошуку оптимальних шляхів у вирішенні екологічних проблем, залучення кваліфікованих міжнародних експертів до створення екологічних програм та розробці досліджень.

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

БелГУТ	Белорусский государственный университет транспорта (г. Гомель, Республика Беларусь)
ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
ДНУЗТ (ДНУЖТ)	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ДонІЗТ	Донецький інститут залізничного транспорту Української (Державної академії залізничного транспорту)
ИБМТ БГУ	Институт бизнеса и менеджмента технологий Белорусского государственного университета (г. Минск, Республика Беларусь)
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
НТУ	Національний транспортний університет (м. Київ)
ПУЕТ	Полтавський університет економіки і торгівлі
УкрДАЗТ	Українська Державна академія залізничного транспорту (м. Харків)

ЗМІСТ

Секція 1	3
Nafta źródłem rozwoju i kryzysu	4
<i>Dr Tadeusz Pliszka, Uniwersytet Rzeszowski, Dr. Hab., Anatoliy Tkach, Politechnika Rzeszyowska</i>	
Проблеми кластеризації залізничного транспорту в умовах вступу в ЄС	7
<i>Коренюк Л. В., ДНУЗТ</i>	
Маркетингова діяльність у постіндустріальний період розвитку	9
<i>Покотілов А. А., Радіонова Н. В., ДНУЗТ</i>	
Інституціональні передумови розвитку ринкової інфраструктури транспортних систем в контексті глобалізації економіки	10
<i>Ткач А. А., Жешувська Політехніка, Плішка Т., Жешувський університет</i>	
Секція 2	12
Можливість комерціалізації інноваційних технічних рішень на безліцензійній основі	13
<i>Агієнко І. В., Грідасова А. В., ДНУЗТ</i>	
Эффективность развития предприятий железнодорожного транспорта: системно-синергетический подход	14
<i>Аджавенко М. М., ГЭТУТ</i>	
Современные проблемы экономики и управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта	16
<i>Аксенов И. М., Разумова Е. Н., НТУ</i>	
Методичний підхід до визначення раціональних швидкостей руху пасажирських поїздів та раціональних зон їх курсування	18
<i>Бараш Ю. С., Гненний О. М., Чаркіна Т. Ю., Момот А. В., ДНУЗТ</i>	
Оптимізація потужності вантажних вагонних депо України	20
<i>Барвіненко І. В., Булгакова Ю. В., ДНУЗТ</i>	
Щодо користування вагонами інвентарного парку	21
<i>Белінська М. Г., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	
<i>Жовтонога М. М., ДНУЗТ</i>	
Вплив сучасного ринку транспортних послуг на взаємовідносини учасників перевізного процесу	22
<i>Близнюк Т. М., ДНУЗТ</i>	
Шляхи покращення кредитного рейтингу Укрзалізниці	24
<i>Бобиль В. В., ДНУЗТ</i>	
Інструменти зниження ризиків Укрзалізниці	25
<i>Бобиль В. В., ДНУЗТ</i>	
Сучасні проблеми управління витратами інфраструктури залізниць	26
<i>Божок А. Р., ДНУЗТ</i>	
Загальний підхід до проблеми прогнозування та оновлення парку пасажирських вагонів	27
<i>Божок Н. О., ДНУЗТ</i>	
Построение индекса произвольного процесса	28
<i>Босов А. А., Лоза П. А., ДНУЗТ</i>	
Государственно-частное партнерство в сфере деповского ремонта грузовых вагонов Украины	29
<i>Булгакова Ю. В., ДНУЖТ</i>	
Електронні залізничні квитки як елемент сервісної логістики	30
<i>Вертель В. В., ДЕТУТ</i>	
Адаптація зарубіжного досвіду державного управління транспортним сектором	32
<i>Висоцька М. П., НАУ</i>	
Подолання опору персоналу при включенні служби контролінг в організаційну структуру організації	34
<i>Вишнякова А. В., Марценюк Л. В., ДНУЗТ</i>	

Оцінка економічної ефективності інвестиційних програм.....	35
<i>Гненний М. В., Гненний О. М., ДНУЗТ</i>	
Аналіз соціального самопочуття робітників залізничних підприємств методом експертних оцінок	36
<i>Гненний М. В., Гребенюк Г. М., ДНУЗТ</i>	
Оцінка втрати вартості майна унаслідок фізичного зносу з урахуванням невизначеності.....	38
<i>Гненний О. М., Чернова Н. С., ДНУЗТ</i>	
Альтернативні підходи до організації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту	39
<i>Гудкова В. П., ДЕТУТ</i>	
Реструктуризація підприємства як засіб забезпечення виживання та відновлення конкурентоспроможності транспортних систем.....	40
<i>Гуренко І. І., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Наукові підходи до оцінки податкового навантаження на прикладі діяльності ПАТ «Дніпровагонмаш».....	41
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ</i>	
Розвиток міжнародних транспортних коридорів як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності України	42
<i>Дикань В. В., УкрДАЗТ</i>	
Дослідження досвіду ефективного розвитку інноваційної діяльності	44
<i>Єрмоменко-Григоренко О. А., ДонІЗТ</i>	
Шляхи підвищення дохідності залізниці від вантажних перевезень.....	46
<i>Железняк В. В., ДНУЗТ</i>	
Шляхи удосконалення обліку розрахунків з контрагентами на залізничному підприємстві ..	48
<i>Жовтонога М.М., Гаркавенко А., ДНУЗТ, Міняйло М. Б., Одеська залізниця</i>	
Вплив похибки гальмування відчепів та ухилу сортувальних колій на витрати, які пов'язані з осаджуванням і пошкодженням вагонів.	49
<i>Журавель В. В., Журавель І. Л., ДНУЗТ</i>	
Проблеми розвитку мультимодальних перевозок в Республіке Беларусь	50
<i>Зеньчук Н. Ф., Гедрис С. М., ИБМТ БГУ, Васильев С. М., БелГУТ</i>	
Інноваційний розвиток залізничного транспорту України.....	52
<i>Кассір В. В., Нечай А. А., ДНУЗТ</i>	
Наиболее эффективные направления сокращения убыточности пригородных перевозок.....	53
<i>Кассир В. В., Нечепоренко В. К., ДНУЖТ</i>	
Методи підвищення економічної ефективності експлуатації малодіяльних ділянок залізничної інфраструктури	55
<i>Кириленко О. М., НАУ</i>	
Оновлення рухомого складу залізничного транспорту: вектор на вітчизняного виробника ...	56
<i>Кірдіна О. Г., УкрДАЗТ</i>	
Кадрова політика в умовах реформування залізничного транспорту	58
<i>Коротченко О. В., ДонІЗТ</i>	
Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма	60
<i>Лиманский А., Высшая школа управления маркетингом и иностранных языков</i>	
Формування системи управління проектами як передумова інноваційного розвитку залізниць України.....	61
<i>Лоза С. П., ДонІЗТ</i>	
Управління ефективністю вантажних перевезень	63
<i>Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Державне управління в галузі транспорту	65
<i>Любохинець Л. М., ДНУЗТ</i>	
Економічна ефективність впровадження адаптивної технології обміну груп вагонів у двогрупних поїздах	67

<i>Мазуренко О. О., Кудряшов А. В., ДНУЗТ</i>	
Огляд та систематизація причин неефективної роботи пасажирських перевезень в Україні .	68
<i>Матусевич О. О., Агавелян В. К., ДНУЗТ</i>	
Щодо питання підвищення задоволеності і лояльності користувачів пасажирського залізничного транспорту	70
<i>Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	
Структурне моделювання транспортної системи великого міста в умовах сталого розвитку	73
<i>Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ</i>	
Влияние логистики на ресурсное обеспечение инновационного развития пассажирских перевозок.....	75
<i>Михальченко А. А., Ходоскина О. А., БелГУТ</i>	
Розробка моделі розрахунку величини збору за доступ до об'єктів колійної інфраструктури	77
<i>Мищенко М. І., ДНУЗТ</i>	
Підвищення швидкості руху поїздів в Україні	79
<i>Момот А. В., ДНУЗТ</i>	
Особенности кредитной политики украинских банков в современных условиях	81
<i>Нагорна О. С., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Правова природа договору перевезення вантажів залізничним транспортом в умовах реформування залізничної галузі	82
<i>Нечипоренко Н. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	
Деякі аспекти впровадження швидкісного руху на Укрзалізниці.....	84
<i>Орловська О. В., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Проблеми управління дебіторською заборгованістю на підприємстві	86
<i>П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Відмінності у визначенні собівартості реалізованої продукції (робіт, послуг) у фінансовому та податковому обліку	87
<i>П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Проблемні питання розвитку транспорту в сучасних умовах	89
<i>Пасічник В. І., Левищенко О., Кобаль І., НТУ</i>	
Функціональне забезпечення прояву енергетичного імпульсу розвитку контрейлерних перевезень	91
<i>Пацьора О. В., ДЕГУТ</i>	
Переваги та недоліки використання векселів у обігу цінних паперів України	93
<i>Перелі І. В., ПУЕТ</i>	
Логістична система управління пасажирськими залізничними перевезеннями	95
<i>Петренко О. О., ДонІЗТ</i>	
Вплив логістичної системи на конкурентоспроможність сучасного підприємства.....	97
<i>Пивоваров М. Г., Класичний приватний університет</i>	
Особенности обліку основних засобів з податкової точки зору при перехідних положеннях на залізничному транспорті	99
<i>Пінчук О. П., Недова І. Г., ДНУЗТ</i>	
Місце контролінгу в системі стратегічного менеджменту	100
<i>Пінчук О. П., ДНУЗТ</i>	
Податковий облік витрат на ремонт і поліпшення основних засобів.....	101
<i>Пінчук О. П., П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ</i>	
Дослідження основних переваг організації служби контролінгу на вітчизняних підприємствах.....	103
<i>Пінчук О. П., Тесленко Т. В., Вергун О. С., ДНУЗТ</i>	
Значення сенситивного аналізу для оцінки ефективності інвестицій	104
<i>Полішко Т. В., ДНУЗТ</i>	
Управління витратами в системі стратегічного менеджменту залізничного транспорту	105
<i>Половинка Л. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	

Капіталізація як ключова умова ефективного функціонування в ринковому середовищі.....	107
<i>Потетюєва М. В., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	
Особливості тарифної політики на послуги метрополітену	108
<i>Приймук О. Р., ДЕТУТ</i>	
Облік впливу на фондовіддачу залізниці зміни її фондоозброєності та продуктивності праці	109
<i>Романко О. В., ДНУЗТ</i>	
Якість послуг пасажирського залізничного транспорту, як пріоритетний напрямок транспортної політики України	110
<i>Руденко М. В., ДНУЗТ</i>	
Визначення показників доходності вантажних залізничних перевезень	112
<i>Сеник Г. П., ДЕТУТ</i>	
Процес реформування залізничного транспорту країн світу: особливості та перспективи ...	114
<i>Сінгаєвська М. П., Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»</i>	
Деякі аспекти стратегічного управління фінансовими ресурсами залізничного транспорту в умовах його акціонування.....	116
<i>Сначов М. П., Ломтева І. М., ДНУЗТ</i>	
Фінансові інвестиції як джерело фінансових ресурсів залізниці	118
<i>Сначов М. П., Рогожина І. О., Ломтева І. М., ДНУЗТ</i>	
Международные транспортные коридоры как основные направления сотрудничества государств в области транспорта.....	119
<i>Соляник Е. В., ДНУЖТ</i>	
Вплив транспортної складової на формування прибутку підприємства.....	121
<i>Сохоневич О. І., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Розробка технології забезпечення захисту банківської таємниці	122
<i>Тараненко Н. В., ДНУЗТ</i>	
Аналіз використання виробничих запасів в Колійній машинній станції ДП «Придніпровська залізниця»	124
<i>Твердохліб О. О., Шило Л. А., ДНУЗТ</i>	
Прогнозний інструментарій як один із перспективних напрямів розвитку електрифікації залізниць	126
<i>Творонович В. І., ДЕТУТ</i>	
Проблеми формування збалансованої системи показників для оцінки ефективності роботи залізничного транспорту України	127
<i>Христофор О. В., Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України</i>	
Сутність конкуренції та її роль у ринковій економіці.....	130
<i>Чаркіна Т. Ю., Грибовська А. В., ДНУЗТ</i>	
Перспективи розвитку локомотивного господарства залізниць	133
<i>Чернова Н. С., Коновалова М. В., ДНУЗТ</i>	
Стратегічне фінансове планування в системі стратегічного управління підприємством торгівлі	134
<i>Шандиба К. І., Рекун І. І., ДНУЗТ</i>	
Increasing of the function of passenger transportation service efficiency by railway transport.....	136
<i>Chernova N. S., Surmilo D. S., DNURT</i>	
До питання розміру єдиного соціального внеску в Україні	137
<i>Шовкопляс Ю. Ю., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Розвиток вітчизняного ринку транспортних послуг.....	138
<i>Якименко Н. В., Федорко І. П., УкрДАЗТ</i>	
Концептуальні основи формування облікової політики на залізничному транспорті.....	139
<i>Яцко Л. Ф., Топоркова О. А., ДНУЗТ</i>	
Секція 3	141

Підвищення ефективності державного регулювання в умовах реформування залізничної галузі.....	142
<i>Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ</i>	
Концептуальні підходи до інноваційного розвитку залізничного транспорту України	144
<i>Копитко О. В., Львівський коледж транспортної інфраструктури ДНУЗТ</i>	
Євроінтеграція України у світову транспортну систему	146
<i>Кравченко Х. В., ДНУЗТ</i>	
Трансформаційні процеси в обліку на залізничному транспорті в умовах його реформування.....	147
<i>Сначов М. П., Ломтева І. М., Фрунза Г.М., ДНУЗТ</i>	
Проблемні питання формування фінансової стратегії підприємств залізничного транспорту України.....	149
<i>Соколова Е. О., Пилипенко О. В., ДЕТУТ</i>	
Дослідження підходів до управління підприємствами залізничного транспорту як складної системи.....	151
<i>Харченко О. І., ДНУЗТ</i>	
Секція 4.....	152
Transformation of global corporations by implementing mobility technology	153
<i>Anna Golovkova, SAP</i>	
Організація системи попередження терористичних актів на транспорті.....	156
<i>Авраменко Д. Ю., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Формування стратегії фінансово-економічної безпеки на підприємстві	158
<i>Алексєєва Ю. Г., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Формування фінансової стійкості підприємства в умовах невизначеності	160
<i>Андрєєва А. С., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Механізми управління системою економічної безпеки	161
<i>Архіпов А. Д., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Гибкая система управления интегрированным транспортным предприятием для обеспечения социально-экономической безопасности.....	163
<i>Байгушев В. В., Научно-производственный Центр «Углеродные волокна и композиты»</i>	
Комплексний підхід до визначення фінансово-економічної безпеки підприємства.....	166
<i>Васейко М. Л., ДНУЗТ</i>	
Інноваційний розвиток системи економічної безпеки суб'єктів господарювання	168
<i>Валенко Я.Г., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Проблеми формування та розвитку економічної безпеки корпорацій в умовах глобалізації	169
<i>Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Капітал як головний вимірник фінансової безпеки корпорації.....	172
<i>Головкова Л. С., Самба Ф., ДНУЗТ</i>	
Розвиток фінансового потенціалу як основа фінансової безпеки транспортних систем.....	174
<i>Головкова Л. С., Мізіна В. Ю., ДНУЗТ</i>	
Світовий досвід використання страхування експортних кредитів при забезпеченні фінансової безпеки суб'єктів безпеки зовнішньоекономічної діяльності	175
<i>Головкова Л. С., Юрченко О. І., ДНУЗТ</i>	
Формування комплексної системи забезпечення економічної безпеки на підприємстві	177
<i>Горшкова М. И., ДНУЗТ</i>	
Значення науково-практичних досліджень в галузі фінансового права для забезпечення фінансової безпеки та правопорядку в державі	179
<i>Добрик Л. О., ДНУЗТ</i>	
Фінансове планування як основа ефективної діяльності підприємств в умовах трансформаційних змін	181
<i>Долотій О. М., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Визначення індивідуальних та професійно важливих якостей надійності персоналу	182

<i>Ємцева Н. О., ДНУЗТ</i>	
Організація управління підприємством, яке надає послуги з безпеки та охорони	184
<i>Ленченкова А. Г., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Управління фінансовими ресурсами підприємства.....	187
<i>Лотвін В. В., Ткач А. А., ДНУЗТ</i>	
Проблеми в системі управління банківськими ризиками	188
<i>Марущенко Є. В., ДНУЗТ</i>	
Удосконалення управління системою економічної безпеки	189
<i>Оберемок О. В., ДНУЗТ</i>	
Основні поняття і категорії економічної безпеки підприємств в умовах недобросовісної конкуренції	190
<i>Омельчак А. О., Головкова Л. С., ДНУЗТ</i>	
Основні положення про формування щодо забезпечення кадрової безпеки залізничного підприємства.....	192
<i>Пархоменко Ю. Ю., ДНУЗТ</i>	
Психологічні аспекти соціальної безпеки	194
<i>Перва О. Р., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Визначення показників системи економічної безпеки підприємства.....	196
<i>Почечун О. І., ДНУЗТ</i>	
Еволюція поняття економічної безпеки на міжнародному рівні	197
<i>Саркісян Е., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Управління фінансовою стійкістю підприємства	199
<i>Черкасова Ю. Є., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Вплив зовнішнього середовища на економічну безпеку підприємства	201
<i>Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Секція 5	202
Транспортні моделі у зерновиробництві України	203
<i>Васильєва Н. К., Келюх О. О., Дніпропетровський державний аграрний університет</i>	
Математическое моделирование производственной деятельности дистанции пути.....	204
<i>Герасименко П. В., Петербургский государственный университет путей сообщения</i>	
О применении расширенного логистического отображения для анализа и оперативного планирования качественных и количественных характеристик процессов железнодорожного транспорта.....	205
<i>Клименко И. В., ДНУЖТ</i>	
Динамическое планирование затрат на пассажирские перевозки с учетом пересадок на разные виды транспорта.....	206
<i>Паник Л. А., ДНУЖТ</i>	
Факторна модель Альтмана як інструмент оцінки ймовірності банкрутства організації	207
<i>Проскурня Ю. М., Марценюк Л. В., ДНУЗТ</i>	
Об экономической эффективности расписаний учебных занятий ВУЗов	208
<i>Разумов С. Ю., ДНУЖТ</i>	
Модель оцінки ефективності системи управління проектами розвитку регіону	209
<i>Савчук Р. В., Національна металургійна академія України</i>	
Дослідження алгоритмів та розробка програмного забезпечення для моніторингу діяльності співробітників за допомогою GPS.....	211
<i>Сімонов Д. С., Водозаський Ю. О., Національна металургійна академія України</i>	
Процедури рейтингового оцінювання у завданнях аналізу та управління роботою студентських груп університету.....	212
<i>Скалозуб В. В., Нечай В. Я., Самойлов С. П., ДНУЗТ</i>	
Экономико-математическое моделирование процессов эксплуатации парков сложных технических систем железнодорожного транспорта.....	213
<i>Скалозуб В. В., Осовик В. Н., ДНУЖТ</i>	

Сучасні моделі прийняття рішень в сфері використання обігових коштів підприємства.....	214
<i>Тімоцук М. В., Якімова А. М., ДНУЗТ</i>	
Моделювання вантажопотоків зовнішньоекономічної діяльності	216
<i>Халіпова Н. В., Академія митної служби України</i>	
Секція 6	218
Система мотивації персоналу на підприємствах залізничного транспорту.....	219
<i>Бобиль В. В., Капітоненко М. І., ДНУЗТ</i>	
Человеческий фактор ефективного розвитку економіки	220
<i>Головинова Г. Н., ДНУЖТ</i>	
Інформаційна сфера в реалізації інтересів інноваційного розвитку нації.....	222
<i>Зялик Д. К., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Культуральний підхід к формуванню корпоративного управління	224
<i>Косова Т. Д., Донецький національний університет економіки и торгівли</i>	
<i>Деева Н.Э., Донецький національний технічний університет</i>	
Необхідність створення системи корпоративних цінностей для підтримки позитивного іміджу транспортної компанії.....	226
<i>Мельник Т. С., Державна адміністрація залізничного транспорту України</i>	
<i>Мельник О. В., Вища школа Гуманітас</i>	
Феномен співзалежності як результат дисгармонійності суспільства	228
<i>Мілушина М. О., Дніпропетровський національний університет</i>	
Функціональне призначення безпеки	230
<i>Міщенко Д. С., Ткач Т. В., ДНУЗТ</i>	
Вплив психології на формування сучасного ринку.....	232
<i>Надюк Н. М., Мелітопольський інститут державного та муніципального управління</i>	
Протиріччя розвитку системи вищої освіти.....	234
<i>Терованесов М. Р., ДонІЗТ</i>	
Етапи професійного розвитку людини	236
<i>Ткач Т.В., ДНУЗТ</i>	
Надійність персоналу як одна з гарантій безпеки організації	238
<i>Чередніченко А. І., Ткач Т.В., ДНУЗТ</i>	
Формування екологічної культури студентської молоді	240
<i>Чучко К. О., Рекун І. І., ДНУЗТ</i>	

ДЛЯ ПОДАТОК

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

XII Міжнародної науково-практичної конференції

(24.04-25.04)

Російською, українською, польською та англійською мовами

Відповідальні за друк: д.е.н., професор *Ю. С. Бараш, І. І. Рекун*