МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

СХІДНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
X Міжнародної наукової конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(26.04 - 27.04.2012)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
X Международной научной конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

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

Дніпропетровськ
2012

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей X Міжнародної наукової конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2012 р., 176 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 учбових закладів, аспірантів і студентів.

Редакційна колегія

К.е.н., доц. В. І. Романко
Д.е.н., проф. А. А. Покотілов
Д.е.н., проф. С. В. Каламбет
Д.е.н., проф. В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц. В. І. Копитко
Д.е.н., доц. Ю. С. Бараш
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» та Східного наукового центру Транспортної академії України.

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2012 р.

Секція 1

Адаптація транспорту до формування сучасних ринкових відносин в умовах України

Проблеми постановки на облік об'єктів інтелектуальної власності у вищих навчальних закладах України як неприбуткових бюджетних організаціях

Агієнко І. В., Авраменко В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасні вищі навчальні заклади України, особливо технічного профілю, мають міцні традиції підготовки інженерних кадрів. Ці традиції ґрунтуються на багаторічному досвіді наукових шкіл і результатах науково-дослідної роботи, що є невід'ємною рисою діяльності ВНЗ.

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (відомий більше під історично закріпленою назвою «ДІІТ», яка набула статусу бренду у сфері вітчизняної вищої освіти) має ту особливість, що більшість його наукових досліджень мають вихід на потреби залізничної галузі. Значний обсяг робіт виконуються в рамках галузевих програм з підвищення безпеки руху, енергозбереження, охорони навколишнього середовища на залізницях. Проводяться роботи з подовження строку служби вантажних і пасажирських вагонів та тягового рухомого складу. Науковці університету розробляють та проводять експертизу нормативно-технічної документації, беруть участь у експлуатаційних випробуваннях нової техніки, забезпеченні інформаційно-технологічної взаємодії між структурними підрозділами залізниць. Основними замовниками науково-дослідних робіт є Міністерство інфраструктури, «Укрзалізниця» та підприємства залізничної галузі, машинобудівні заводи, є досвід міжнародних комерційних контактів з такими партнерами як ЗАТ «Alderada», ЗАО «Центр оценки соответствия железнодорожной продукции» (Литва), Регістр з сертифікації на залізничному транспорті Російської Федерації (Росія), Азербайджанська залізниця, компанія «АО «Электровозостроитель» (Грузія) і так далі.

Щорічно ДІІТ реєструє до півсотні заявок на винаходи і корисні моделі, а також підтримує чинними близько двох сотень патентів. Також виконуються близько 20 фундаментальних та пошукових робіт, ряд з них - у рамках галузевих програм: підвищення безпеки руху, «колесо-рейка», зниження витрат паливно-енергетичних ресурсів, інформатизації, охорони навколишнього середовища на залізницях. Продовжується плідна співпраця з Крюківським вагонобудівним заводом, Азовмашем з проблем створення ходових частин нового покоління для вантажних вагонів. Досліджуються можливості подовження терміну служби вітчизняних вантажних і пасажирських вагонів та локомотивів, що є дуже актуальною проблемою на цей час. Починаючи з 1997 року, ДІІТ є приєднаним підприємством Організації Співробітництва Залізниць (ОСЗ). Вчені ДІІТу беруть участь у роботі постійних Комісій ОСЗ з транспортної політики, екології, комбінованих перевезень, з експлуатації та з технічних питань залізниць у Будапешті, Берліні, Братиславі та Санкт-Петербурзі.

Це тільки дуже стислий перелік тем і напрямків діяльності колективу ДІІТу, результатами якої є конкретні інноваційні технічні рішення, які можуть бути комерціалізовані.

І такий досвід є не тільки у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Якщо, наприклад, відкрити сайт Приазовського державного технічного університету чи Львівської політехніки, ми знайдемо чимало описів цікавих наукових результатів: винаходів, проектів, комплексних досліджень, які є досягненнями колективів цих вищих навчальних закладів.

Зрозуміло, що вищий навчальний заклад за характером своєї діяльності більшість результатів виконуваних науково-дослідних робіт, які є об'єктами права інтелектуальної власності, не може застосувати у власному виробництві. Багато з них призначені для конкретного підприємства чи галузі в цілому. Але ж не всі наукові розробки мають замовника, наприклад, винаходи чи корисні моделі, фундаментальні теоретичні дослідження.

Для сучасного ВНЗ вже традиційною стала проблема, що стосується не отримання результатів наукових досліджень і не набуття прав на них, а саме постановки їх на бухгалтерський облік. Це перетворюється на нелегку організаційно-правову задачу для державного ВНЗ, який є неприбутковою бюджетною установою.

Наприклад, для постановки на облік власної зареєстрованої торгової марки або кожної розробленої комп'ютерної програми чи запатентованого технічного рішення, які використовуються ВНЗ як юридичною особою-правовласником, необхідно провести оцінку кожного з цих об'єктів інтелектуальної власності. Ця оцінка мусить бути проведена у відповідності із Національним стандартом № 4 «Оцінка майнових прав інтелектуальної власності». Сама процедура оцінки є кропіткою і потребує відповідних матеріальних витрат, а також участі у ній відповідних фахівців (не тільки оцінювачів, але й знавців особливостей нематеріальних активів і т п.). Для вищого навчального закладу, який є неприбутковою бюджетною організацією, ця ситуація набуває статусу «коштовного задоволення».

Означені особливості діяльності державних ВНЗ, які мають значний науковий потенціал, теоретично враховуються при обговоренні моделей національних інноваційних кластерів та технопарків, але такі ефективні моделі фактично існують як програмні проекти, втілення їх у життя теж потребує значних коштів.

У ситуації, що склалася, виникає нагальна потреба розробки окремої методики постановки на облік створених у ВНЗ об'єктів інтелектуальної власності (фактично алгоритму конкретних дій у рамках чинного законодавства) для неприбуткових бюджетних організацій, якими є більшість сучасних технічних університетів України.

Рівень соціально-економічного розвитку України та країн світу

Баланович Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економічний розвиток є центральною проблемою економічної науки з моменту її виникнення. На базі розвитку економіки досягається підвищення рівня життя населення, розвиток національної культури, та соціальної структури і забезпечення безпеки країни.

Рівень економічного розвитку країни визначають за обсягом валового національного продукту (ВНП) або обсягом і структурою валового внутрішнього продукту (ВВП), за подушним ВВП, структурою зайнятості населення, енерго- і електроспоживанням, обсягом експорту.

Рівень соціально-економічного розвитку країни перш за все оцінюють за показником ВВП на душу населення. Валовий внутрішній продукт – це сукупна кількість усіх кінцевих товарів і послуг, вироблених протягом року на території держави резидентами даної країни, виражена в цінах кінцевого покупця. Так, наприклад, українська економіка за попередній рік прискорилась на 1 %. В цілому, зростання реального валового внутрішнього продукту (ВВП) України в 2011 році прискорилося до 5,2 % в порівнянні з 4,2 % в 2010 році. Так в таких країнах як США, Китай, Індія та Німеччина знизився відсоток ВВП порівняно з 2010 роком. Таке зниження економіки викликане тимчасовими факторами: негативним впливом більш високих цін на нафту і стихійними лихами в Японії у березні 2011 року. Крім того більш високі темпи в країнах які розвиваються , це насамперед Китай та Індія.

Рівень соціально-економічного розвитку країни тісно пов'язаний із ступенем її участі у світовій торгівлі. Так, за даними СОТ, п'ятірку найбільших країн-експортерів у 2010 році очолив Китай його питома вага у світовому експорті склала 10 %. Далі йдуть США, Німеччина, Японія і Нідерланди. Лідером п'ятірки країн-імпортерів стали США. За період 2011 року обсяги світової торгівлі дещо уповільнилися і склав 6,5 %.

Найнижчі обсяги експорту та імпорту товарів і послуг на душу населення, в країнах Європи, припадають на такі країни, як Молдова, Україна, Румунія та Російська Федерація.

Рівень економічного розвитку країни в цілому дуже точно відображає структура зайнятості населення. Так, Міжнародна організація праці (МОП) повідомляла, що зараз 203,3 млн. чол. безробітних та складає 6,1 %, і цей рівень майже не змінився в порівнянні з 2010 роком, коли рівень безробіття тримався на рівні 205 млн. чол. В Україні за даними Держстату в 2011 р. рівень безробіття знизився порівняно з 2010 роком на 0,2 %.

Одним з непрямих показників успішного соціально-економічного становища країни є тривалість життя населення, рівні народжуваності та смертності. Так наприклад Україні в порівнянні з європейськими країнами має дуже низьку тривалість життя до 70 років, також до України з таким показником відноситься Російська Федерація, Молдова, Білорусія, Македонія, Литва. Також у зазначених країнах зафіксовано і високий рівень дитячої смертності (8-10 на 1000 новонароджених). Тривалість життя населення найбільша в таких європейських країнах як Ісландія, Швейцарія, Франція, Швеція, Іспанія тощо, у цих же країнах – найнижчий рівень дитячої смертності (до 5 на 1000 новонароджених).

Зростання валового внутрішнього продукту зараз демонструє, що українська економіка нормально пережила кризу і починає відроджуватися. Крім того, головною передумовою підвищення рівня соціально-економічного розвитку країни є проведення виваженої внутрішньої та зовнішньої економічної й соціальної політики, яка ґрунтується на політичній стабільності, розробленій законодавчо-нормативній базі регулювання підприємництва, збалансованій податковій та грошово-кредитній політиці, належному використанні комплексу фінансових важелів (податків, пільг, субсидій, дотацій тощо), що сприяє активізації діяльності в різних галузях економіки.

Так хоч в деяких країнах і спостерігається відновлення зростання економіки. Проте загалом в світі воно має нерівномірний характер, оскільки для відносного сталого зростання економіки умов поки що не створено.

Антимонопольне регулювання економіки як фактор створення конкурентного середовища

Головінова Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ключовою проблемою формування конкурентоспроможної національної економіки є захист економічної конкуренції за допомогою антимонопольного регулювання. Безумовно, конкуренція є рушійною силою економічного зростання та опанування внутрішнього ринку, з іншого боку – конкурентоспроможність вітчизняної економіки має забезпечувати Україні гідне місце на зовнішніх ринках. Актуальність зазначеної проблеми зростає у зв'язку з входженням на внутрішній ринок іноземних інвесторів та виробників, і, як наслідок, необхідністю вдосконалення механізму державного регулювання конкурентного середовища.

Слід констатувати, що в сучасних ринкових умовах України реальні конкурентні відносини лише формуються, а певні ринки все ще мають високий рівень монополізації. Негативно впливає на розвиток економіки як недосконаліть державного регулювання діяльності монополій, так і надмірне втручання держави у господарську діяльність учасників ринку,що заважає розширенню сфери конкурентних відносин та підвищенню їх якісного рівня.

Формування та розвиток в Україні конкурентного середовища потребує розширеного трактування ролі антимонопольного регулювання та аналізу чинної законодавчої бази. Необхідним також є оцінка стану конкурентного середовища в Україні, визначення показників, що характеризують його розвиток.

В сучасних умовах теоретично виділено три основні напрями антимонопольного регулювання, як сукупності заходів, спрямованих на:

- запобігання та недопущення антиконкурентних узгоджених дій;
- недопущення зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку;
- контроль за економічною концентрацією суб'єктів господарювання.

Розвиток та удосконалення антимонопольного регулювання є одним з важливих елементів соціально-економічних перетворень в сучасних умовах. Це потребує формування та удосконалення адміністративних структур та економічних механізмів, що забезпечують захист інтересів суспільства від спотворення конкурентного середовища.

Необхідною умовою формування конкурентного середовища є законодавче і змістовне узгодження промислової та конкурентної політики держави. Конкурентне середовище в галузях, які традиційно є базовими для економіки України, – чорній та кольоровій металургії, хімічній промисловості, машинобудуванні та металообробці, електроенергетиці – розвинене слабко. Отже, конкурентна політика в цих галузях безпосередньо переплітається з промисловою, оскільки розвиток конкуренції є необхідним чинником інноваційного розвитку базових галузей економіки.

Чинником негативного впливу на розвиток ефективного конкурентного середовища є недосконаліть антимонопольного законодавства. Оскільки реальне конкурентне середовище в українській економіці істотно відрізняється від ідеальної моделі ринку, теорія і практика антимонопольного регулювання мають бути спрямовані на визначення характеру конкурентних відносин, їхнього впливу на виникнення криз на товарних ринках, виявлення характеру діяльності монополій, та наслідків деформацій конкурентного середовища.

Аналіз стану антимонопольного регулювання приводить до висновку про необхідність вдосконалення антимонопольних органів і відповідного законодавства. Для забезпечення захисту економічної конкуренції важливе значення мають інституціональні перетворення в сфері антимонопольного регулювання та формування суспільних інститутів, необхідних для протидії монополізму.

Проблеми взаємодії глобального корпоративного і національного фінансового капіталу

Клочко Г. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Беззаперечним є факт суттєвої модернізації сучасної економіки на основі НТП. Сама модернізація проявляється в визначальній ролі інформаційних технологій в розвитку всіх інших галузей економіки. Особливо яскраво цей процес проявляється на прикладі розвитку фінансової сфери. За оцінками всіх дослідників, на межі віків фінансовий капітал по вартості перевищив всі інші види капіталу майже в два рази, а в США - навіть в 2,5 рази. На основі могутньої комунікативної основи сформувалися сучасні фінансові ринки, які працюють в безперервному режимі. Фінансові можливості ТНК контролювати світові фінансові потоки визначають актуальність наукових досліджень в даній сфері в плані забезпечення національної економічної безпеки. Альтернативою в даному випадку виступає повне підпорядкування національної фінансової системи транснаціональному капіталу та світовим фінансовим інститутам.

На жаль, на сьогодні фінансові потоки направлені на обслуговування фінансових потреб держави, що відриває їх від безпосередньої задачі – працювати на розвиток внутрішнього ринку та інвестиційно-інноваційного сектору держави. Інша проблема полягає в тому, що проникнення глобального корпоративного капіталу в українську економіку здійснюється за чітким галузевим принципом, коли інвестиції вкладаються у визначені виробничі комплекси із сприятливою зовнішньоекономічною кон'юнктурою. Тому відсутність фінансових ресурсів для інвестування виробничих інновацій обмежує зростання економіки. Це із свого боку актуалізує проблему мобілізації та трансформації фінансових, в тому числі транснаціональних, ресурсів. Задача ускладнюється відсутністю у банківської системи достатнього власного капіталу для масштабного кредитування. Так, за даними Маєвського В. І., відношення активів банків до ВВП в пострадянських країнах в середньому становить 40 %, тоді як в розвинутих країнах цей показник складає 200-300 %, а в США навіть досягає 350 %. При тому, що експертами однозначно визнається наявність відносного надлишку капіталу в фінансовій сфері. Це викликано і низьким рівнем розвитку реального сектора економіки і домінуванням фінансового капіталу на глобальному рівні. На національному рівні таке домінування проявляється в наступних напрямках: відрив фінансових ринків від виробництва; орієнтація не на економічне зростання, а на виведення з країни надприбутків за рахунок спекулятивних операцій; викачування з реального сектора грошових коштів; формування фінансової еліти, яка паразитує на реальній економіці; наявність в обігу великої кількості віртуальних інструментів; емісія віртуальних грошей, які виводяться на недоступні рахунки за кордон (А. Потемкин). При цьому ТНК переслідує наступні цілі: розширення ринків збуту; домінування на ринку; підвищення ефективності за рахунок ефекту синергізму; збільшення масштабів операцій; зниження витрат; удосконалення методів управління; диверсифікація ризиків; забезпечення фінансових інтересів.

Для захисту національних інтересів вітчизняні корпорації повинні відігравати ключову роль в забезпеченні фінансово-промислового капіталу для розвитку економіки, консолідувати національний капітал в конкурентній боротьбі на світовому ринку. Тому необхідно вивчати стратегії ТНК і діяти на ринку за новими правилами.

Удосконалення механізму формування портфеля цінних паперів за критеріями прибутковості і ризику

Клочко Г. А., Федоренко С. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Одним із найважливіших завдань фондового інвестора є формування власного портфеля цінних паперів. При його здійсненні виникає ряд питань, пов'язаних з інструментами наповнення портфеля, методами визначення таких строків, строками їх купівлі-продажу, структури наповнення портфеля та методами корекції структур портфеля цінних паперів відповідно до нової кон'юнктури ринку.

Визначення оптимальної структури цінних паперів, що входитимуть до складу портфеля здійснюється з використанням статистичного, фундаментального та технічного аналізів, за результатами яких можна визначитись із фондовим інструментом. Аналіз здійснюється за критеріями фінансового стану емітента та перспективами розвитку його галузі, прибутковості та ризику операцій, прогнозованості поведінки курсу фондового активу, його чутливості до змін кон'юнктури ринку. Після вибору цінних паперів необхідно зважити, з яким співвідношенням вони мають наповнювати портфель, для забезпечення оптимального рівня дохідності з помірним рівнем ризику.

Проблемами формування портфеля цінних паперів за критеріями прибутковості і ризику займається ряд закордонних та вітчизняних вчених, серед яких: А.Н. Буренін, У. Беррі, Г. Марковіц, Р. Вінс, Н. А. Купрій, Я. Н. Міркин, Е. Найман, Д. Молодцов, К. А. Стрижиченко, Н. Притула, У. Шарп, Дж. Тобін, та інші. Найбільшими досягненнями вчених стали: створення моделі оптимізації портфеля цінних паперів Г. Марковиця, САМР – модель та коефіцієнти покриття ризику Дж. Тобіна та У. Шарпа, адаптація кластерного аналізу в процес виділення характерних груп цінних паперів у портфелі тощо. Майже не проводиться досліджень стосовно виділення агресивної та консервативної часток портфеля цінних паперів, та стосовно побудови альтернативних їх структур для адаптації портфеля до умов фондового ринку.

Із врахуванням інвестиційних якостей цінних паперів інвестор здійснює формування портфеля цінних паперів. Основне завдання портфельного інвестування полягає в поліпшені умов інвестування, недосяжних з позиції окремо взятого цінного папера і можливих тільки при їхній комбінації.

Структура великих портфелів відображає визначене поєднання інтересів інвестора, а також консолідує ризики за окремими видами цінних паперів.

При вкладені коштів у короткострокові і довгострокові цінні папери інших емітентів і держави у підприємства виникає необхідність управління портфелем з метою підвищення його прибутковості, ліквідності і мінімізації ризику.

Для зниження ризику втрат інвестора застосовується диверсифікованість портфеля, тобто придбання ним різних типів цінних паперів, а також необхідність виконання принципів консервативності та достатньої ліквідності з дотриманням принципу домінування.

В зв'язку з малим рівнем розвитку фондового ринку в Україні, загальною світовою і національною економічною кризою, частими змінами законодавства, інвестор, сформувавши портфель цінних паперів, повинен постійно здійснювати його моніторинг в умовах постійних зовнішніх змін.

Для подальшого розвитку фондового ринку в Україні, поширеться використання портфельного інвестування цінних паперів, що дозволить оптимізувати загальновизнані методи і моделі управління до умов нашої національної економіки.

Lea probmèmes de la terminologie économique et vocabulaire

Koval N. B., Dniepropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V.Lazaryan

La notion de discours spécialisé et de langue de spécialité demande quelques précisions. En effet, même si cela semble évident, il est important de rappeler que la langue de spécialité n'est pas une langue à part, coupée de la langue commune, mais qu'elle prend ses racines dans la langue dite générale. Le système de la langue générale est celui que la langue de spécialité utilise, même si elle opère des choix. En effet, elle privilégie parfois certaines formes syntaxiques (passant par exemple d'une forme transitif à un verbe intransitif), et elle sélectionne certaines formations de mots plutôt que d'autres. En outre, la langue de spécialité est utilisée à différents degrés de technicité, par des spécialistes s'adressant à des spécialistes, mais aussi à des non spécialistes, ce qui fait que les discours peuvent ainsi être hautement spécialisés, semi-spécialisés ou de vulgarisation. Si l'on pousse cette analyse, on se rend vite compte que la frontière entre la langue générale et la langue de spécialité est mouvante car l'on fait de nombreuses incursions, et ce quotidiennement, dans la langue de spécialité même si nous ne sommes pas spécialistes de telle ou telle discipline, activité ou technique (comme par exemple le sport). La terminologie découle principalement de la traduction. En effet elle est faite par des traducteurs spécialisés en la matière ou par des spécialistes, dans notre cas, en économie qui éprouvent le besoin d'écrire pour leur propre langue. C'est pourquoi une « bonne traduction » doit refléter cette bonne terminologie, bien que la seule utilisation d'une correcte terminologie ne suffise pas mais elle y contribue fortement. Le langage économique et financier est très important quant on doit traduire car il est capital pour transmettre le « savoir » dont on fait référence dans le texte.

Bien que la plupart des économistes et maîtres en la matière communiquent en anglais, il faut absolument faire évoluer la terminologie dans les autres langues puisque tous les professionnels ne maîtrisent pas l'anglais, mais aussi car les citoyens des différents pays aimeraient comprendre cette terminologie dans leur propre langue, et surtout pour que les futurs traducteurs spécialisés le soit vraiment. Ce qui est difficile quant à la terminologie, c'est tout d'abord l'abondance des néologismes. En effet, ces néologismes représentent une certaine réalité dans les pays anglophones, réalité qui n'est pas toujours la même dans les autres pays. Puis ces néologismes, ont plutôt un caractère théorique c'est-à-dire que les spécialistes les utilisent surtout en anglais. L'imprécision quant à la délimitation ou l'identification de certains termes ce qui crée des problèmes parce qu'on ne sait pas exactement comment les utiliser. Nous pouvons également parler des termes que l'on emploie dans le langage courant et qui n'ont pas forcément le même sens que dans le langage spécialisé. L'utilisation des sigles, en prenant l'anglais comme référence peut également rendre plus difficile l'élaboration de la terminologie dans la langue B. En effet, les sigles n'ont pas seulement envahies les moyens de communications, elles font également partie de notre quotidien Enfin, et bien qu'il existe beaucoup d'autres raisons, les variantes régionales et surtout les variantes selon le niveau de spécialisation du public à qui sera destiné le texte, peuvent poser problèmes car les termes utilisés ne seront peut être pas aussi strictes que dans un texte vraiment technique. Nous pouvons également parler de relations entre les termes et le discours dans le domaine de l'économie. En effet, parler de l'influence du discours sur les termes sous-entend déjà la possibilité d'un écart entre la terminologie que l'on trouve dans les dictionnaires terminologiques ou les banques de données et la terminologie utilisée en situation réelle de communication. Cela sous-entend également que l'on peut s'attendre à des variations de dictées par l'usage et à une certaine créativité, indépendamment des néologismes qui émanent des commissions de normalisation. Enfin, cela suppose que l'on s'intéresse à l'axe diachronique pur mieux comprendre les évolutions observées.

Les textes économiques et financiers regorgent de termes directement empruntés à l'anglais désormais entrés dans l'usage. Ces emprunts, dont certains puristes contestent plus ou moins avec raison la légitimité, sont en effet légion, notamment dans la presse spécialisée. Le magazine La Vie Financière du 9 octobre 1999 fait la même constatation: « Au grand dam des défenseurs de la

langue française, notre vocabulaire financier est envahi par les termes anglo-saxons, souvent par facilité, parfois par snobisme ». Dans certains cas, il s'agit de termes passés depuis un certain temps déjà non seulement dans la langue spécialisée, mais également, dans une certaine mesure, dans la langue courante (« marketing », par exemple). La domination des états-Unis sur la scène économique mondiale explique en fait en grande partie les défis terminologiques que doivent relever les professionnels français de l'économie et de la finance. La presse spécialisée constate elle-même régulièrement, d'une manière plus ou moins détournée, le retard pris par la France sur les états-Unis dans ce domaine, ce qui l'amène d'ailleurs parfois à proposer ses propres éclaircissements linguistiques : « Enfin ! Les fonds "no load" (littéralement "non chargés") débarquent en France. Aux états-Unis, ces produits sans droits d'entrée font fureur depuis longtemps ». [3] Devant le flot sans cesse grandissant de néologismes venus d'outre-Atlantique, l'état français a décidé, il y a quelques décennies de cela, de mettre en place des commissions interministérielles de terminologie chargées de trouver des traductions à ces termes souvent ressentis comme une menace à l'intégrité de la langue française ; c'est dans ce contexte qu'a été créée, en 1985, la commission de terminologie économique et financière rattachée au Ministère de l'économie et des Finances et présidée par Jacques Campet, conseiller maître à la Cour des comptes. Cette commission regroupe des membres des administrations économiques et financières, des personnalités du monde des entreprises privées ainsi que des chercheurs, des techniciens et des journalistes. Après examen en groupe spécialisé, la définition et l'équivalent de chaque terme nouveau désignant une réalité nouvelle sont débattus en séance plénière pour la mise au point d'un texte définitif. Les nouveaux termes sont présentés à titre consultatif à un groupe de journalistes économiques avant d'être soumis au Conseil international de la langue française, à la Délégation générale à la langue française et, enfin, à l'Académie française. C'est en dernier lieu au Ministre de l'économie lui-même qu'il revient de donner son feu vert à telle ou telle traduction, dont l'usage devient dès lors obligatoire dans les administrations et la fonction publique. Malgré les efforts des terminologues de cette commission, force est de constater que dans de nombreux cas, les néologismes anglais n'attendent pas la création d'un équivalent français pour faire leur entrée en force sur les marchés et dans les médias. Ainsi, à la Bourse de Paris, personne n'oserait utiliser « écart » au lieu de « spread » ni « post-marché » pour « back-office ». Cette utilisation apparemment outrancière d'anglicismes est-elle pour autant assimilable à de la mauvaise volonté, ou à une certaine paresse linguistique? Peut-être. Il faut en fait sans doute chercher un peu plus loin pour comprendre cet état de fait. Tout d'abord, il faut avoir conscience du rythme souvent frénétique avec lequel l'économie évolue, et qui explique en grande partie le pragmatisme dont ses acteurs font preuve lorsqu'il s'agit de communiquer. Ensuite, il ne faut pas oublier de resituer les choses dans un contexte plus global : en effet, si un réel effort est consenti au niveau de la France pour trouver des traductions aux néologismes anglo-saxons, il faut s'interroger sur l'intérêt d'une telle démarche dans le contexte des autres pays européens. Ainsi, dans un pays comme l'Italie, où « La souris de mon ordinateur » se dit « Il mouse del mio computer », le moins que l'on puisse dire est que la priorité n'est pas vraiment donnée à la créativité linguistique. Certes, cela n'excuse pas le recours souvent excessif, en France, aux anglicismes, mais les disparités qui existent entre les politiques linguistiques des différents pays peuvent expliquer, au moins en partie, le pragmatisme communicationnel dont font preuve les acteurs du monde économique et financier et leur propension à adopter, sans trop « se poser de questions », des termes et expressions émanant d'outre-Atlantique ou d'outre-Manche. Quoi qu'il en soit, il est toujours intéressant de suivre en parallèle l'évolution d'un néologisme et de son équivalent formulé par la commission de terminologie économique et financière.

Роль залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку

Ковальчук Т. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Масштаб і характер діяльності Укрзалізниці вчиняють істотний вплив на сталий розвиток країни.

Залізничний транспорт є інфраструктурною основою економічного зростання України. Від стану і якості роботи українських залізниць залежать не лише перспективи подальшого зростання вітчизняної економіки, але і здатність держави ефективно виконувати свої найважливіші функції.

Операційна діяльність Укрзалізниці зачіпає інтереси регіонів, а також мільйонів людей як з соціально-економічної, так і з екологічної точок зору.

Ефективно функціонуючий залізничний транспорт є одним з істотних елементів взаємодії вітчизняних експортерів та імпортерів продукції з їх зарубіжними партнерами, що впливає на конкурентоспроможність вітчизняних виробників на міжнародних ринках.

Залізничний транспорт є найважливішим інструментом державної політики в соціально значущих вантажних перевезеннях, перевезеннях пасажирів в дальньому та приміському сполученні, а також в забезпеченні мобілізаційних функцій.

Соціальні функції, що виконуються залізничним транспортом, :

- реалізація конституційних прав населення з безперешкодного пересування по території країни;
- забезпечення для громадян та організацій рівних можливостей в перевезеннях;
- збільшення зайнятості населення країни у зв'язку з розвитком залізничного транспорту та суміжних галузей промисловості;
- створення умов для соціально-економічного розвитку регіонів;
- забезпечення соціально значущих пасажирських перевезень за рахунок загального фінансового результату діяльності.

Залізничний транспорт є одним з найбільш екологічно чистих видів транспорту, що не знімає з Укрзалізниці відповідальність за охорону довкілля та раціональне природокористування. З цією метою впроваджуються сучасні системи екологічного менеджменту, енерго- та ресурсозберігаючі технології, здійснюється моніторинг і контроль за станом довкілля.

Протяжність залізничної колії, наявність значного локомотивного та вагонного парку, об'єктів виробничої інфраструктури вимагають значних заходів і відповідних витрат на підтримку належного експлуатаційного стану залізничного полотна, забезпечення безпеки перевезень вантажів і пасажирів, охорони праці персоналу, дотримання вимог екологічної та промислової безпеки.

Значущість і глибина впливу Укрзалізниці на стан вітчизняної економіки, навколишнього середовища накладають на неї істотні зобов'язання в частині соціальної відповідальності та сталого розвитку, від виконання яких багато в чому залежить добробут значної частини українського суспільства.

Знаходження ефективного балансу між соціальною, екологічною та економічною результативністю в діяльності структурних підрозділів Укрзалізниці є її головним завданням в забезпеченні свого сталого розвитку як невід'ємної частини реалізації стратегії розвитку залізничного транспорту.

Залізниця та регіони України: проблеми і перспективи взаємодії

Лоза С. П., ДонІЗТ, м. Донецьк

Залізничний транспорт є складною соціально-економічною системою із внутрішньою, тільки йому притаманною територіально-виробничою структурою. Залізниці самим тісним образом пов'язані з економікою і соціальним розвитком територій, на яких вони розташовані. Обсяги і якість транспортного обслуговування виробничої, підприємницької і комерційної діяльності підприємств і організацій, а також населення істотно впливають на економічну і соціальну ситуацію в регіоні. Регіони, у свою чергу, відіграють важливу роль у забезпеченні ефективної роботи залізничного транспорту. Головним критерієм ефективності відносин між залізницями і регіонами є створення умов для підвищення ефективності виробництва при зростаючому виробничо-технологічному і соціальному потенціалі залізниць.

Постійно взаємодіючи, транспорт і виробництво впливають один на одне. Розміщення й обсяги виробництва, характер міжрайонного обміну сировиною і готовою продукцією безпосередньо пов'язані з перевізною роботою. У свою чергу, транспортні витрати залежать від дальності перевезень і умов їхнього здійснення, матеріально-технічного оснащення і технологічного забезпечення перевізного процесу.

Регіональні чинники безпосередньо чи опосередковано визначають просторову поширеність різних видів економічної діяльності. Кожен регіон максимально використовує власні переваги і, розвиваючи галузі спеціалізації, продукція або послуги яких використовуються в інших регіонах, забезпечує найбільший ефект від функціонування певних галузей регіональної економіки, діяльність яких найбільш вигідна на даній території. Поглиблення спеціалізації регіонів неможливе без відповідного розвитку залізниць, які складають основу транспортної системи України.

В той же час, залізницям України для сталого та ефективного функціонування необхідно постійно оновлювати інфраструктуру, рухомий склад, основні виробничі фонди, спеціальну техніку, машини та обладнання, створювати і розширювати виробничі потужності. Можливості залучення інвестицій і перспективи розвитку залізниць України значною мірою обумовлені рівнем їхньої інвестиційної привабливості, яка, у свою чергу, суттєво залежить від рівня розвитку територій тяжіння залізниць. Однак, залізниці, як природна монополія, також суттєво впливають на стан макросередовища країни. Перш за все це пов’язано з динамікою тарифів, які визначають: темпи і пропорції економічного розвитку країни; внутрішню економічну кон'юнктуру; конкурентоздатність вітчизняної продукції на світових ринках; рівень доходів і нагромаджень суб'єктів господарювання у всіх сферах економіки; можливості відтворення ресурсів, вироблюваних суб'єктами природних монополій.

Тарифи на перевезення продукції та надання послуг, з одного боку, значною мірою впливають на темпи і пропорції економічного розвитку країни, конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світових ринках, визначають рівень доходів і можливості нагромадження суб’єктів господарювання у всіх сферах економіки. З іншого боку – обумовлюють можливості відтворення основних засобів залізниць.

Проте, завдяки поліпшенню експлуатаційної роботи залізниць, підвищенню її ефективності скорочуються транспортні витрати, що сприяє зменшенню транспортної складової вартості товарів та покращенню фінансового стану залізничного транспорту і його конкурентоспроможності. В свою чергу, якість транспортних послуг, що надаються вантажовласниками, значною мірою залежать від розвитку інфраструктури залізничного транспорту й удосконалення технології перевезень.

До основних показників, які характеризують рівень соціально-економічного розвитку регіонів України, можна віднести частку регіону у загальному обсязі валового регіонального продукту (ВРП), в обсязі реалізованої продукції, інвестиціях в основний капітал, прямих іноземних інвестиціях (ПІІ), а також у загальній чисельності населення. Ураховуючи те, що межі обслуговування залізниць і межі областей не співпадають, пропонується відібрані для

аналізу показники кожної області розподілити між окремими територіями пропорційно кількості районів, які тяжіють до тієї чи іншої залізниці.

Розглянемо результати аналізу рівня розвитку території тяжіння залізниць за підсумками діяльності у 2010 році (розраховано автором за даними Статистичного щорічника України за 2010 рік).

Південно-Західна залізниця обслуговує столицю, Київську, Хмельницьку, Житомирську, Вінницьку (без 7-ми районів), Чернігівську (без 5-ти районів) області, а також частково: Рівненську (Корецький, Гощанський, Острозький) та Сумську (8 з 18-ти районів) області. На території тяжіння залізниці мешкає 21,7% населення, виробляється 29,9 % загальної ВРП по країні, реалізовано продукції 22,5 %, обсяги інвестицій в основний капітал становлять 32,2 %, ПІІ значно перевищують долю ВРП цієї території у загальному обсязі по країні і становлять 54,4 %, тобто майже половину.

Придніпровська залізниця обслуговує територію АР Крим, Дніпропетровської області (без 2-х районів), Запорізької області (без 3-х районів). Крім того, частково: Харківську (Зачепилівський); Херсонську (Генічеський, Новотроїцький) та Кіровоградську області (Петровський район). На території залізниці мешкає 16,9 % населення, виробляється 16,9 % ВРП, реалізується продукції 21,8 %, інвестиції в основний капітал 17,6 %, ПІІ – 19,3 %.

Донецька залізниця обслуговує Донецьку і Луганську області, а також частково: Харківську (Барвінківський і Близнюківський райони); Запорізьку (Бердянський, Розівський, Куйбишевський) та Дніпропетровську області (Межівський район). На території тяжіння залізниці мешкає 16,1 % загальної чисельності населення, виробляється 17,1 % ВРП від загального обсягу по Україні, реалізується 28,1 % продукції. В той же час, на дану територію припадає 11,9 % обсягу інвестицій в основний капітал і 7,6 % ПІІ.

Одеська залізниця обслуговує територію Одеської, Миколаївської, Черкаської, Херсонської (без 2-х районів), Кіровоградської (без 1-го району), а також частково: Дніпропетровську (Широківський) та Вінницьку (7 з 27-ми районів) області. На її території мешкає 16,1 % населення, припадає 13,4 % від загального обсягу ВРП, 9,8 % від загального обсягу реалізованої продукції, 13,3 % обсягу інвестицій в основний капітал та 5,1 % ПІІ.

Львівська залізниця обслуговує територію Волинської, Закарпатської, Івано-Франківської, Львівської, Тернопільської, Чернівецької Рівненської (без 3-х районів) областей. На її території мешкає 19,9 % населення, виробляється 11,9 % ВРП, вкладено 14,7 % інвестицій в основний капітал та 6,5 % ПІІ.

Південна залізниця розташована на території Харківської (без 3-х районів), Полтавської, більшій половині Сумської (10 з 18-ти районів) та 5-ти районів Чернігівської областей. На її території мешкає 10,6 % населення, виробляється 10,8 % ВРП, припадає 10,2 % загального обсягу інвестицій в основний капітал і лише 7,1 % ПІІ.

В результаті проведеного дослідження з’ясовано, що транспортна система значною мірою стримує поглиблення міжрегіональних диспропорцій, дозволяє забезпечувати ефективність господарської діяльності при існуючій структурі розміщення продуктивних сил. Транспорт відіграє достатньо велику роль у соціально-економічному розвитку регіонів. Без адекватно розвинутої транспортної системи неможливо досягти високих темпів економічного зростання. Залізниці складають основу транспортної системи України і серед усіх видів транспорту найбільш суттєво впливають на розвиток галузей економіки та регіонів країни, вирішують стратегічні завдання економічного характеру. Тісна економічна взаємодія залізниць і регіонів України стає життєво необхідною, а механізм такої взаємодії вимагає суттєвого удосконалення. Для скорочення нерівномірності економічного розвитку регіонів потрібно вирівнювання рівня їхньої транспортної забезпеченості.

Адаптація транспорту до формування сучасних ринкових відносин

Мирошник Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За твердженням американського вченого П. Самуельсена, ринкова економіка – це складний механізм мимовільної координації, що діє через систему цін і ринків, механізм зв'язку, який служить для об'єднання знань і дій мільйонів різних індивідуумів. Для успішного функціонування ринку повинна створюватись інфраструктура ринку – сукупність установ, організацій, підприємств, які забезпечують нормальне функціонування ринку.

Залізничний транспорт є складним господарством з розгалуженою інфраструктурою. В забезпеченні процесу залізничних перевезень приймають участь залізниці, дирекції по залізничних перевезеннях, підприємства по експлуатації спеціального рухомого складу і контейнерів, матеріально-технічного постачання, обчислювальної техніки і зв'язку, комплексного транспортного обслуговування пасажирів і вантажовідправників, спеціалізовані ремонтні заводи. Ринкові відносини реалізуються через економічний механізм господарювання, основу якого складають такі його елементі, як планування, комерційний розрахунок, форми організації виробництва і праці, ціноутворення, система податків, фінансування, кредитування, аналізу і контролю тощо. Економічний механізм розробляється і реалізується відповідно до вимог економічних законів: попиту та пропозиції, обмеженості ресурсів, порівняльної переваги, Сея, Оукена та ін. Прийнятий економічний механізм впливає на процес суспільного відтворення за допомогою методів управління. За допомогою різноманітних методів управління визначаються умови економічного кругообігу фондів, час виробництва і обігу виробничих фондів.

Економічний механізм на залізничному транспорті України встановлює економічні взаємовідносини між підприємствами, які входять до сфери управління Укрзалізниці. У зв'язку з особливостями організації перевезень виникають розрахунки між підприємствами залізничного транспорту і їх підрозділами. Фінансування та розподіл коштів між залізницями та підприємствами Укрзалізниці здійснюється відповідно до Інструкції про порядок фінансування підприємств Укрзалізниці. За основу фінансування підрозділів залізниць та підприємств приймається ліміт фінансування, який є граничною сумою щомісячних авансових перерахувань з доходно-розподільних субрахунків Укрзалізниці на розрахункові рахунки залізниць, структурних підрозділів. Розподіл нарахованих доходних надходжень від перевезень вантажів і пасажирів здійснюється за тарифним принципом з виділенням окремих видів сполучень та статей доходів. Виконання робіт і послуг, а також передача оборотних активів від однієї залізниці або підприємства здійснюються на підставі договорів.

В господарській діяльності фінансовий аналіз представляє собою різні сторони діяльності підприємства. Основний зміст зовнішнього фінансового аналізу складають: аналіз абсолютних показників прибутку, рентабельності, ринкової стійкості, ліквідності балансу, ефективності капіталу та економічний діагноз фінансового стану підприємства. Показники фінансових результатів характеризують абсолютну ефективність господарювання підприємства.

Для успішного управління підприємством необхідно керуватися не тільки економічними законами, а й соціологічними знаннями про людину, про закономірності її діяльності, про її можливості і здібності. Найважливішою умовою ефективного впливу учасників виробничого процесу і використання їхніх потенціальних можливостей є вивчення і врахування індивідуальних особливостей кожного окремого працівника і всього трудового колективу. При вирішенні питань менеджменту персоналу може стати соціонічний аналіз типів особистості. Для вивчення персоналу може використовуватися фізіогноміка (системи Галя, Порти, Ламброзо, Лафатера), яка представляє собою вчення про знаходження зв'язків між зовнішнім виглядом людини і його належністю до певного типу особистості.

Формування у студентів здатності до соціального контакту з представниками іншої культури в найтиповіших ситуаціях мовленнєвої взаємодії

Перерва К. М., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Початок XXI століття визначається глибокими змінами контексту вивчення іноземних мов. Геополітичні, комунікаційні, технологічні перетворення у суспільстві викликали необхідність володіння іноземною мовою не тільки, як засобом міжкультурного спілкування, а також засобом професійного зростання, реалізації фахівців, їх кар'єрному успіху у глобальному середовищі для виконання ними своїх функціональних обов'язків на високому професійному рівні. Для сучасної мовної освіти характерною є навчання через зміст спеціальних дисциплін, змістовно-мовна та міжпредметна інтеграції, варіативність, орієнтація на міжкультурний аспект володіння мовою, спеціальні цілі у немовній виші та традиційне професійно орієнтоване навчання.

Полікультурність та плюрингвізм – основні тенденції сучасного рівня розвитку мовної освіти. Полікультурність – одна із суттєвих характеристик сучасної людини, яка досягається шляхом навчання, залучення до культур інших народів, формування у студентів планетарної свідомості жити і співпрацювати у багатонаціональному середовищі. Іншомовна комунікативна компетентність складником якої є мовні знання і досвід, а виучувані мови переплітаються і взаємодіють. Знання іноземних мов впливає на процес соціалізації, неперервного розвитку особистості, під час її загальної освіченості і культури, відповідає міжнародним тенденціям, документам Ради Європи і ЮНЕСКО.

Фахівці з методики викладання іноземних мов традиційно приділяють багато уваги формуванню у студентів соціокультурної компетенції (СКК) як здатності орієнтуватися в іншій культурі, адекватно діяти у ситуаціях міжкультурного спілкування і/або виконувати функції посередника у міжкультурній комунікації.

Процес міжкультурної комунікації, тобто взаємодія представників різних культурних груп, кожній з яких властиві певні соціокультурні знання і стандарти поведінки, можна розглядати як взаємодію культур. Коли мовці належать до різних культур,у них можуть не збігатися значення понять, якими вони оперують. Тому виникає неадекватна інтерпретація дій партнера, зумовлена використанням схем поведінки, прийнятих у рідній культурі. Причини лінгво-соціокультурних непорозумінь знаходять у національних особливостях поведінки і у характерах партнерів. Акцент не слід робити на вивченні правил поведінки німців чи англійців, а на усвідомленні культурної детермінованості поведінки учасників комунікативного акту .

Весь комплекс лінгвокраїнознавчих, соціолінгвістичних, соціально-психологічних чинників, які складають СКК: соціокультурно детерміновані значення лексичних одиниць; соціокультурні особливості реалізації у мовленні певних комунікативних намірів: різне мовленнєве оформлення однакових намірів у різних культурах, наприклад: мовленнєве оформлення прохань в англійській і німецькій мовах; соціокультурні особливості організації різних видів спілкування, наприклад: схеми, за якими ведуться телефонні розмови, ділові переговори; соціокультурно зумовлений вибір тем спілкування, наприклад: табу на тебе із сфери приватного життя під час ділового спілкування в європейських країнах; соціокультурні особливості типів спілкування, наприклад: деякі мовленнєві вирази-прохання, що є соціально коректними у німецькій культурі, можуть бути сприйняті як занадто прямі (і неввічливі) в англійській культурі; соціокультурні особливості регістрів спілкування (нейтральні, формальні, неформальні):альтернативи у формуваннях мовленнєвих звернень, що відображають певні стосунки між комуні кантами, наприклад: звертання Mr/Miss + прізвище з боку викладачів до студентів у Великобританії; паравербальні та невербальні фактори, культурно – специфічні звичаї і норми.

Теоретичні проблеми формування соціальної відповідальності підприємництва в ринкових умовах

Радіонова Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Проблема формування соціально відповідального підприємництва в сучасних ринкових умовах України є дуже актуальним и дискусійним питанням. Соціальна відповідальність бізнесу – це певний рівень розвитку підприємства і його добровільний відгук на проблеми суспільства. Теоретичне обґрунтування поняття соціальної відповідальності підприємництва, а також мотивації його участі в рішенні проблем суспільства, повинно допомогти створенню практичних моделей поведінки сучасного бізнесу.

Безумовно, соціальна відповідальність - це пошук компромісу між економічними цілями підприємця і потребами суспільства, в якому він функціонує. Загально відомими є чотири підходи до визначення відповідальності бізнесу:

- Підприємницька діяльність у рамках виконання законів вважаються соціально відповідальною. Прибічники цієї позиції переконані, що відповідальність підприємця ототожнюється з **юридичною відповідальністю**.
- Другий підхід – це твердження, що соціальна відповідальність - тільки **професійна відповідальність**, яка диктується нормами взаємодії власника і наймача.
- Прибічники третього напряму визнають, що бізнес і соціальна відповідальність повинні привести до успіху. Якщо соціальна відповідальність не приносить користі - від неї необхідно відмовитися. Це прояв **економічної відповідальності**.
- Четверта позиція представляє як соціально відповідальну ту організацію, яка вважає себе морально відповідальною як перед людьми, які в ній працюють, так і перед суспільством взагалі. Це **морально-етична відповідальність**.

Соціально відповідальна поведінка підприємця для суспільства, безумовно, вигідна. Але виникає питання про доцільність та економічну вигоду такої діяльності для підприємця.

Позитивними наслідками функціонування за принципами соціальної відповідальності для підприємця повинні стати:

- довгостроковий добробут суспільства, соціально та економічно стабільні умови для бізнесу;
- працівники позитивно реагують на соціальну активність свого підприємства, збільшуючи продуктивність праці;
- гармонізація взаємовідносин з державою;
- інвестиційна привабливість,особливо для іноземних інвесторів,які розглядають не тільки економічні показники компанії.

Не менш важливо розуміння мотивів підприємців проти участі в рішенні соціальних проблем:

- порушення принципу максимізації прибутку та мінімізації витрат;
- витрати на вирішення проблем суспільства є для підприємства витратами, які переносяться на споживачів у вигляді підвищення цін;
- недостатній рівень звітності перед суспільством;
- недостатній професіоналізм у вирішенні соціальних проблем.

Таким чином, існує необхідність теоретичного аналізу питання соціальної відповідальності підприємництва в ринкових умовах. Розуміння існуючих концепцій і принципів здійснення соціальної відповідальності можна використати при розробці системи заходів, що заохочують вирішення проблем суспільства підприємцями, допомагають усвідомити економічний і соціальний інтереси, а головне – сприяють створенню умов для гармонізації дій держави і бізнесу в вирішенні соціальних проблем суспільства в сучасних ринкових умовах.

Соціальне підприємництво як інструмент вирішення проблем суспільства

Радіонова Н. В., Литвиненко О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних ринкових умовах виникає питання про підприємницьку діяльність соціального характеру, яка буде спрямована насамперед на досягнення загальносуспільних цілій та вирішення соціальних проблем. Прибутки соціального підприємства спрямовуються головним чином на розвиток бізнесу, громадські справи чи на вирішення гострих проблем суспільства. Слід відзначити, що таке підприємство діє за всіма законами бізнесу і приносить прибуток, тому не вважається благодійною діяльністю. Воно поширюється на такі галузі, як освіта, охорона навколишнього середовища, боротьба з бідністю, захист прав людини тощо. Соціальне підприємництво динамічно розвивається в європейських країнах, вирішуючи проблеми безробіття, соціального захисту, громадського залучення тощо. Головна місія соціального підприємництва – приносити користь суспільству. Але, безумовно, виникає питання про теоретичне визначення змісту соціального підприємництва та його організаційно-правових форм.

Аналіз практики господарювання соціального підприємництва дає можливість виділити такі форми організації та функціонування цього бізнесу:

- суспільна організація,організаційно-правова форма та статут якої дозволяють займатися комерційною діяльністю та соціальним підприємництвом;
- окрема компанія, що створена декількома засновниками, один з яких – суспільна організація або держава;
- окрема компанія, що заснована суспільною організацією.

В Україні соціальне підприємництво набуває масштабність як ефективний механізм вирішення локальних соціальних и економічних проблем територіальних одиниць. При фінансовій підтримці Фонду Східної Європи у рамках програми «Розвиток соціального підприємництва» в Україні працює Центр підтримки соціального підприємництва.

Для функціонування соціально орієнтованого підприємства використовуються ринкові механізми отримання прибутку і досягнення суспільного блага. Позитивні ефекти від діяльності соціальних підприємств:

- сприяння розвитку економіки та суспільства, створення робочих місць та нових форм підприємницької діяльності;
- допомога у подоланні соціальної ізольованості – зокрема, працевлаштування людей з обмеженими фізичними та психічними можливостями, безробітних, представників груп ризику;
- знаходження нових шляхів для реформування державних соціальних послуг;
- залучення громадян до участі у соціальних ініціативах на волонтерських засадах, об’єднання громад навколо соціальних проблем;
- поява нових видів соціальних послуг, які залишаються поза увагою звичайного бізнесу у зв’язку з малоприбутковістю, непопулярністю, відсутністю належної професійної підготовки;
- більш ефективне використання наявних ресурсів регіону у вирішенні соціальних проблем;
- зниження навантаження на місцеві бюджети у вирішенні соціальних проблем.

Таким чином, слід відзначити, що соціальне підприємництво має позитивні тенденції розвитку у світі та Україні. Актуальність здійснення такого бізнесу обумовлена рядом факторів, зокрема проблемами суспільства та необхідністю їх ефективного рішення, в тому числі без участі держави. Безумовно, законодавча та виконавча функції держави повинні буди націлені на створення сприятливих умов для подальшого впровадження і розвитку соціального підприємництва в Україні.

Проблеми вдосконалення розрахунку показників соціально-економічного розвитку України

Рогожина І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах переходу економіки України до ринкового регулювання господарської діяльності важливого значення набуває досягнення зростання суспільного добробуту.

Одним із кількісних показників, який використовується для фінансової оцінки суспільного добробуту, є вартість життя. Він визначається індексом життя, який фіксує набір споживчих благ – «споживчий кошик». Наразі в Україні існують два споживчі кошики. Перший – за яким розраховуються соціальні стандарти («споживчий кошик»), другий – за яким розраховується інфляція або індекс споживчих цін («споживчий набір»).

Індекс споживчих цін (ІСЦ) – це показник, який характеризує зміни у часі загального рівня цін на товари та послуги, які купує населення для невиробничого (власного) споживання. ІСЦ зазвичай використовують у якості показника загального рівня інфляції в економіці, тому його часто називають «індексом інфляції».

Органи державної статистики України розраховують індекс споживчих цін на основі споживчого набору товарів (послуг). Це єдиний для всіх регіонів країни відібраний перелік товарів та послуг, що найчастіше споживаються населенням. З 1 січня 2012 року в Україні діє новий споживчий набір, який містить 335 товарів (послуг).

Інфляцію в січні вже вирахували за оновленим списком товарів у споживчому наборі. Вона склала 0,2 %, а у восьми регіонах України навіть спостерігалося зниження цін. Якщо так триватиме і далі, то річна інфляція поб'є торішній рекорд 4,6 %. Правда, цифри на папері, як і раніше, навряд чи відповідатимуть дійсності. Переглядаючи споживчий набір, уряд виводить із нього дешевші товари і товари, що дійсно користуються попитом, і заміщує їх іншими, ціни на які зростають повільніше, тобто які є більш стабільні в ціновому плані. Список також розбавили цінами, що не тільки не зростають, а й знижуються. Це означає, що такі розрахунки дозволять знизити офіційні дані за показниками інфляції в країні. Крім того, і сама структура споживчого набору не відповідає українським реаліям. Вона не має суттєво відрізнятися від того, що звичайна людина споживає у своєму щоденному житті. Проте, після останніх змін, вперше продукти харчування склали менше 50 % у структурі споживання, хоча 40 % сімей в Україні кажуть, що їх доходів вистачає лише на придбання продуктів харчування. Що стосується іншого споживчого кошика, то його перегляд має відбуватися кожні п’ять років, однак в останній раз це було зроблено у 2000 році. Оновити його склад мали уже двічі, втім протягом 12 років цього не було зроблено жодного разу.

Вважається, що найбільш раціональною є така структура споживання, коли на харчі витрачається до третини доходів, на непродовольчі товари (одяг, меблі) – 47 %, і решта – на послуги. В українському ж споживчому кошику більша частка доходів (понад 65 %) витрачається на харчі, а деякі непродовольчі товари та послуги не згадуються взагалі.

Те, що влада вкотре відкладає перегляд споживчого кошика, пояснюється тим, що саме на його основі уряд розраховує один із головних бюджетних показників – прожитковий мінімум, від якого встановлюються всі види соціальних допомог.

На думку Федерації профспілок України, прожитковий мінімум має три суттєвих недоліки. Перший стосується ігнорування зміни вартості окремої групи товарів у бік збільшення. Іншим проблемним моментом є розрив між розміром прожиткового мінімуму та мінімальною заробітною платою. Ще одним недоліком є вузький перелік витрат, які враховуються при визначенні прожиткового мінімуму.

Можна зробити висновок, що той споживчий набір, який використовується для розрахунку інфляції, вигідно розширювати за рахунок товарів зі сталою ціною, а той споживчий кошик, на базі якого розраховується прожитковий мінімум, очевидно, державі розширювати і переглядати не вигідно, бо це призведе до додаткових бюджетних витрат.

Транспорт в економічному просторі країни

Широкова О. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Взаємовплив і взаємозв'язок між транспортною галуззю й економікою вивчаються досить активно. Разом з тим, існують різні підходи до того, що первинно: економіка, що впливає на транспорт, або транспорт, що стимулює економіку. У багатьох публікаціях досліджуються питання вигоди від використання транспорту. Зрозуміло, що добре розвинена економіка вимагає відповідної транспортної системи. У свою чергу, поліпшення транспортної інфраструктури сприяє розширенню торгівлі й інтенсифікації конкурентоспроможності країн і економічних регіонів. Такий розвиток звичайно відбувається паралельно з ростом економіки.

Тобто між транспортом і економічним ростом існує безліч зв'язків. Розвиток транспортних мереж може сприяти генеруванню позитивних супутніх ефектів. Наприклад, росту зайнятості населення, зниженню вартості виробництва тощо.

Важливим при цьому є інвестиції в транспортну інфраструктуру. Вони практично завжди сприймаються як стимул економічного росту й формують свій внесок у частині економічного розвитку регіонів, міських і сільських населених пунктів. Вони приводять до зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару, відіграють важливу роль у зниженні рівня економічних диспропорцій між регіонами, збільшують конкурентоспроможність у частині доступу до нових ринків, міграції робочої сили, спеціалізації й кооперації, зниження вартості проходження вантажів у рамках зовнішніх і внутрішніх логістичних систем. Все це приводить до росту продуктивності праці, створенню нових конкурентних переваг.

При цьому доцільно оцінювати вплив транспорту на економічний ріст за такими показниками як:

- вартість перевезення пасажирів і вантажів. Вартість транспортування пасажирів і вантажів є загальним показником, що демонструє конкурентоспроможність транспорту тієї або іншої країни на міжнародних ринках транспортних послуг. На підставі того, скільки необхідно платити за перевезення пасажирів і вантажів, можна з'ясувати, як міжнародні перевезення пасажирів і вантажів будуть впливати на дохідну частину бюджету;
- продуктивність праці на транспорті. Ці оцінки дозволяють оцінювати ефективність роботи транспорту в контексті всієї національної економіки, виявляти втрати й доходи;
- внесок транспортної галузі у ВВП;
- логістичні витрати і їхня оцінка з позиції частки у ВВП. У даному випадку доцільно оцінювати роль і місце транспорту й складського зберігання вантажів на терміналах. Необхідно також відслідковувати всі логістичні витрати на шляху вантажу від відправника до кінцевого одержувача;
- рівень використання транспортних потужностей;
- зіставлення й оцінка впливу розвитку транспортної інфраструктури на економічний ріст у цілому. У цей час чіткої методології таких оцінок не існує, тому це є перспективою подальших досліджень;

Таким чином, транспорт займає досить важливу роль в економіці й породжує численні зв'язки усередині системи, генерує нові процеси. Дослідженнями необхідно створити моделі, коректно відтворюючі такі зв'язки з метою більше точного виявлення впливу транспорту на економіку й економічну систему на транспорт. При цьому необхідно враховувати безліч факторів, погоджувати транспорт і економічний простір, рівень їхнього розвитку й розвитку економіки в цілому.

Секція 2
Економіка та управління на транспорті

Розвиток умінь міжкультурного спілкування у майбутніх економістів

Афанас'єва Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сучасному етапі розвитку українського суспільства важливим завданням вищої немовної школи є формування і розвиток у студентів умінь міжкультурного спілкування, що є передумовою їхнього успішного функціонування на ринку праці. Адже вміння міжкультурного спілкування дозволяють вести так званий діалог культур та уникати конфліктів, надають можливість партнерам взаємодіяти й домовлятися з представниками інших народів, переконувати й досягати успіху у вирішенні ділових питань. Отже, згідно з вимогами навчально-нормативних документів викладачі іноземних мов зобов'язані забезпечити можливість студентам оволодіти вміннями міжкультурної комунікації.

Вміння міжкультурного спілкування розвиваються у процесі формування у студентів лінгвосоціокультурної компетенції, що є невід'ємним компонентом іншомовної комунікативної компетенції. Аналіз науково-методичної літератури показує, що лінгвосоціокультурна компетенція складається з кількох компетенцій: соціолінгвістичної, соціокультурної і соціальної. На думку С. Ю. Ніколаєвої, соціолінгвістична компетенція — це здатність здійснювати вибір мовних форм, використовувати їх і перетворювати відповідно до контексту, а також усвідомлення зв'язків між мовою і явищами суспільного життя: соціокультурна компетенція — це здатність користуватися у процесі спілкування набутими знаннями про національно-культурні особливості соціальної і мовленнєвої поведінки носіїв мови, яка вивчається; соціальна компетенція — це здатність вступати в комунікативні стосунки з іншими людьми, орієнтуватися у соціальній ситуації і керувати нею. Ці компетенції, зазначається у Загальноєвропейських рекомендаціях з мовної освіти, пронизують увесь процес спілкування між представниками різних культур, навіть тоді, коли його учасники не усвідомлюють цього впливу. Розкриваючи суть соціокультурної компетенції, М. Л. Писанко наголошує на необхідності поєднувати у процесі її формування навчання іноземної мови як форми вираження думок і засобу комунікації з оволодінням культурою країни, мова якої вивчається, шляхом засвоєння нормативної поведінки, характерної для носіїв мови в різних комунікативних ситуаціях. Ми погоджуємося з думкою Л. П. Голованчук, яка вважає, що важливою передумовою взаєморозуміння у міжкультурному іншомовному спілкуванні, його основою є культурний фон. Тому для тих, хто вивчає іноземну мову, важливо набути «культурну чутливість», щоб під час контактів з представниками інших країн успішно долати міжкультурні непорозуміння, виходити з конфліктних ситуацій, позбутись негативних стереотипів щодо певних націй і шанувати рідну мову і культуру своїх співрозмовників.

На забезпечення наукового підґрунтя щодо створення методики формування усіх складників лінгвосоціокультурної компетенції у студентів спрямовані зусилля науковців та викладачів-практиків (О. В. Бирюк, Н. Ф. Бориско, Л. П. Голованчук, Т. М. Колодько та ін.). Доведено, що для формування соціокультурної компетенції, наприклад, студентам необхідно мати країнознавчі, лінгвокраїнознавчі, соціолінгвістичні знання та вміння зіставляти мовні засоби з метою й умовами спілкування, уміння організовувати мовленнєве спілкування відповідно до соціальних норм поведінки, уміння використовувати мовні засоби відповідно до національно зумовлених особливостей. У контексті навчання англійської мови за професійним спрямуванням О. Б. Тарнопольський і О. П. Кожушко виокремлюють власне діловий лінгвосоціокультурний компонент іншомовної комунікативної компетенції, який, на їхню думку, складається з численних вербальних стереотипів і реалій, засвоєння яких необхідне для оформлення ділової комунікації згідно норм, прийнятих у певному мовному й культурному соціумі для регулювання ділових стосунків.

Досвід визначення ціни на перевезення пасажирів швидкісними денними поїздами

Бакалінський О. В., ДЕТУТ, м. Київ

Проблема стратегічного ціноутворення набуває загострення під час інвестиційного планування закупок нового рухомого складу пасажирських поїздів. В таких випадках встановлення цін на базі чинної системи тарифів не завжди відповідає співвідношенню між витратами залізниць, якістю і споживчою цінністю послуг.

Запровадження руху поїздів Hyundai Rotem на залізницях України дозволить забезпечити низку покращень у процесі обслуговування пасажирів. Існуючі ціни на перевезення не дозволяють виконати кредитні зобов'язання Південної залізниці, яка виступила у ролі покупця (гарант повернення коштів – Держава Україна).

Широкі розкиди існуючих цін на перевезення пасажирів різними видами транспорту породжують управлінську невизначеність стосовно встановлення конкурентної ціни квитків на денні швидкісні поїзди.

Інвестиційні розрахунки на маршруті Київ-Харків показують, що для обслуговування кредиту і терміну окупності поїздів Hyundai Rotem у 8 років; за умов здійснення трьох рейсів на добу кожною парою поїздів; заповнення 75 % місць, ціни мусять скласти у I класі – 297,79 грн, II класі – 165,49 грн. Виходячи з існуючого рівня тарифів на перевезення пасажирів («Столичний експрес», №162, I клас – 175,17 грн, II клас – 103,43 грн, на 22.07.2010 р.), термін окупності становитиме 14 років, що значно збільшує ризики невиконання кредитних зобов'язань.

Для звуження діапазону прийнятних цін використаний метод PSM (Price Sensitivity Meter – вимірювач цінової чутливості, англ.), який був запропонований П. ван Вестерндорпом.

Наведемо результати досліджень чутливості до ціни на перевезення перспективним поїздом Hyundai Rotem, які були проведені 11.01.2012 р. на напрямку Київ-Харків у поїзді №162 «Столичний експрес» у вагонах другого класу (рис.1). Пасажирам пропонувалося надати відповіді на питання PSM.

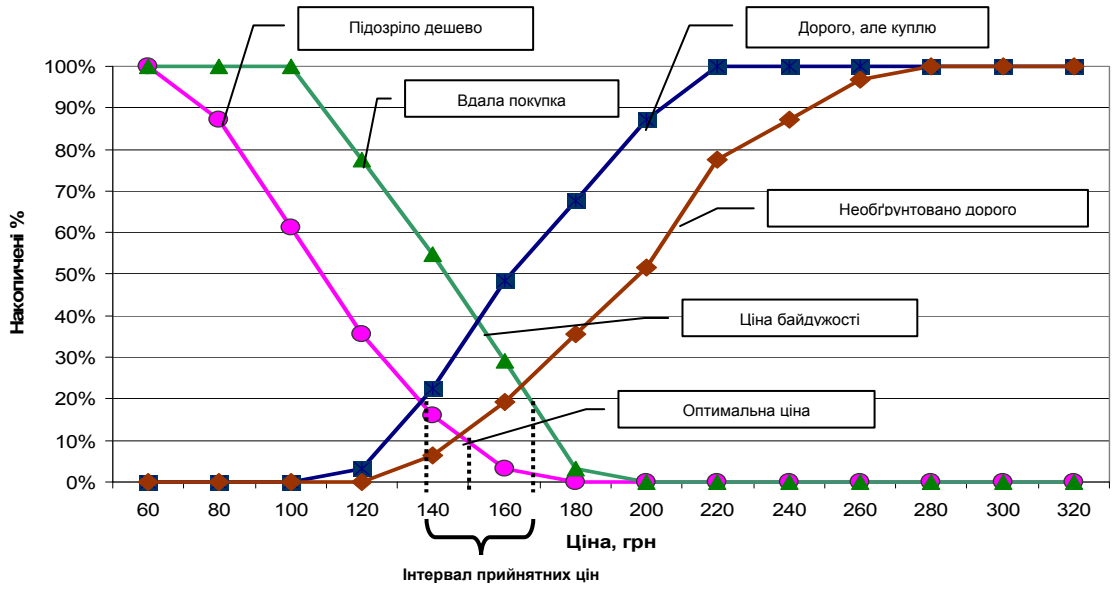

Рис. 1. Результати вимірювання чутливості до ціни на перевезення перспективним поїздом Hyundai Rotem за методом PSM

Перед тим їм демонстрували фото інтер'єру вагону поїзду Hyundai Rotem і повідомляли, що час у дорозі зменшиться до 3,5 годин, а усі інші характеристики обслуговування залишаться незмінними. Інтервал прийнятних цін на білет у вагон другого класу склав 138-

165 грн, оптимальна ціна – 148 грн, а інвестиційні розрахунки вимагають встановлення ціни у 165 грн.

Висунемо гіпотезу, що споживачі, які не знайомі з цінами на перевезення формуватимуть ширший інтервал прийнятних цін. Для її перевірки порівняємо результати опитувань пасажирів у поїзді і на вокзалі Київ-Пасажирський (рис.2).

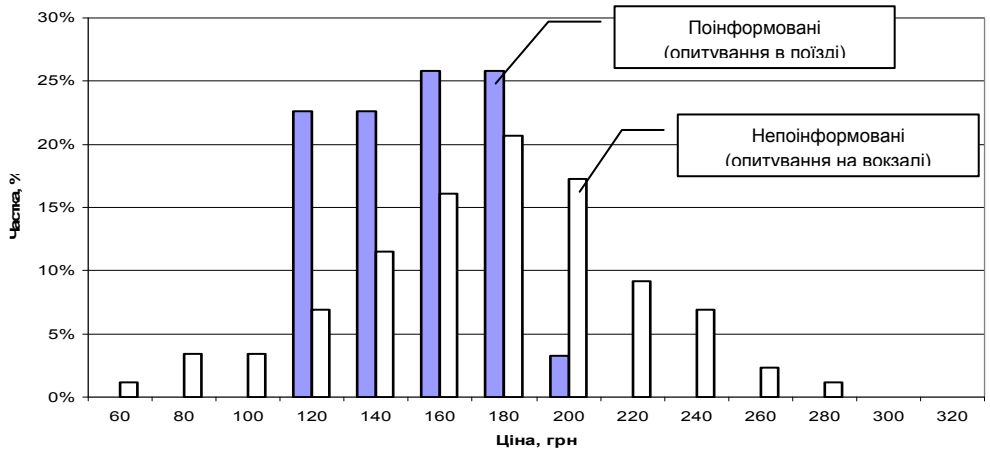

Рис. 2. Ставлення споживачів до ціни на перевезення денними швидкісними поїздами: поінформовані і непоінформовані про поточний рівень цін

З графіку витікає, що пасажири, які знають про рівень поточних цін, схильні оцінювати запропоновані покращення сервісу у вужчому інтервалі, справедливою вони вважають нижчу ціну. Оцінки споживачів, які не були спеціально поінформовані, знаходяться у ширшому інтервалі, а справедлива ціна зміщується у бік збільшення.

Пояснимо, чому встановлення вищих за оптимальну цін є можливим. По-перше, потенційні пасажири користуються дальнім залізничним сполученням у середньому 1-3 рази на рік, отже пам’ять про рівень ціни не зберігатиметься. По-друге, резервом для збільшення споживчої цінності послуги є покращення інших елементів сервісного процесу. По-третє, у ситуації реального вибору пасажири будуть враховувати й зменшення своїх нефінансових витрат. По-четверте, існують усі передумови для реалізації ефекту «перший на ринку».

Переваги методу: може застосовуватися для нових послуг; є достатньо економним з погляду на час і ціну отримання результатів; дозволяє виявляти невідповідності між ціною продавця й очікуваннями покупців; може бути інтегрованим до інших досліджень.

Обмеження методу: для послуг, які не є розширенням асортименту, респонденти вимагатимуть «базової ціни», від якої вони змогли б відштовхуватись у своїх оцінках; чутливість до ціни бажано вимірювати до, а не після впровадження нової послуги, що не завжди можливо зробити.

Автором було розроблено проект концепції ціноутворення для денних швидкісних поїздів.

На основі результатів досліджень ставлення пасажирів обґрунтовано встановлення цін на перевезення поїздами Hyundai Rotem, які дозволять виконувати кредитні зобов’язання покупця.

На рівні доповнення отримані результати розширюють теоретичні положення ціноутворення на залізничному транспорті.

Відомі методи цінових досліджень адаптовані й доповнені для нового класу об’єктів – пасажирських перевезень денними швидкісними поїздами.

Врахування впливу інших покращень сервісного процесу на ставлення пасажирів до цін на перевезення є напрямком подальших досліджень.

Необхідність розробки концептуального підходу до розвитку пасажирських перевезень в Україні

Бараш Ю. С., ДНУЗТ, Чаркіна Т. Ю., ДП «Придніпровська залізниця», м. Дніпропетровськ

Зараз в Україні почалося реформування залізничного транспорту, але остаточну програму реструктуризації досі не прийнято, оскільки програма 2009 року потребує доопрацювання. Спочатку реформування почалося в області вантажних перевезень. Було утворено Український транспортно-логістичний центр та систему компаній-операторів з державною формую власності для управління вантажними вагонами. Значні зрушення відбуваються в області пасажирських перевезень, але ці зміни з'явилися завдяки проведенню в Україні ЄВРО-2012. Організуються перевезення пасажирів у швидкісних поїздах корейського виробництва зі швидкостями до 160 км на годину.

В умовах швидкого реформування залізничної галузі різні фахівці, науковці та менеджери пропонують зовсім протилежні заходи. Для обґрунтованої реструктуризації пасажирських перевезень у приміському та дальньому сполученні вкрай необхідно розробити концептуальний підхід до розвитку пасажирського руху в Україні.

Кілька років по тому Укрзалізниця пропонувала закупити швидкісні поїзди італійського виробництва типу PENDOLINO, але це вимагало значної реконструкції залізничної колії. За відсутності реконструкції швидкість руху практично не змінювалася, а термін курсування поїзду від обласних центрів (Харкова, Дніпропетровська, Львова та Одеси) до Києва зменшувався всього на 10 хвилин. Крім того придбання рухомого пасажирського складу закордонного виробництва потребує значних фінансових коштів не тільки на закупівлю, а й на будівництво нового заводу для виробництва запасних частин, реконструкцію вагоноремонтних депо, адаптацію інфраструктури залізниць до особливостей закордонного рухомого складу.

В той же час Крюківський вагонобудівний завод може поставити для потреб залізниці рухомий склад вітчизняного виробництва для перевезення пасажирів зі швидкостями до 200 км на годину, але реально до 160 км на годину, оскільки реформована залізнична колія не дозволить перевезення з більшими швидкостями. Для таких швидкостей в Україні є вітчизняний електровоз ДС-3.

Не зрозумілим є підхід до закупівлі Укрзалізницею пасажирського рухомого складу різних закордонних виробників. Поряд з існуючими пасажирськими вагонами Калінінського заводу, польського та німецького виробництва, залізниці закупляють вагони Тверського та Крюківського вагонобудівних заводів, а тепер ще корейського та чеського виробництва. Таке різноманіття пасажирського рухомого складу аж ніяк економічно не обґрунтовано.

Без достатнього економічного обґрунтування ліквідується частина зупинок у приміському та дальньому пасажирському сполученні, а після отримання значної кількості скарг зупинки поїздів відкриваються але обсяги перевезень повною мірою не відновлюються, оскільки частка пасажирів за цей час стали використовувати автобуси або маршрутні таксі.

Незрозумілим також є розподіл пасажирських перевезень на приміське та дальнє сполучення. Середня дальність приміських перевезень по Україні становить 44-47 км, а відстань на яку курсують приміські поїзди, сягає іноді 320 км. За таких умов взагалі не можна досягнути беззбитковості приміських перевезень. Треба обґрунтовано обмежити відстань курсування приміських пасажирських поїздів, а на більшу відстань слід впровадити курсування міжрегіональних поїздів, які будуть мати підвищену швидкість руху, зупинки лише на станціях із значною кількістю пасажирів та інші підвищені тарифи.

Потрібно внести зміни до «Тимчасових методичних вказівок про статистичний облік перевезень пасажирів…» в частині врахування безквиткового проїзду для визначення реальної величини перевезених пасажирів, а саме пас.-км, оскільки за існуючих методичних вказівок не можна побудувати беззбиткові тарифи у приміському сполученні.

Не зрозумілим є заяви, що до 2018 року в Україні не буде нічних поїздів. По-перше такі заяви слід економічно обґрунтовувати, по-друге денні поїзди не можна буде впровадити на деяких існуючих напрямках руху, тому що термін поїздки пасажира у такому поїзді не повинен перевищувати 8 годин. По-третє нічні поїзди зручно використовувати для відряджень, чого не можливо зробити денними поїздами, оскільки термін відрядження збільшується на добу і при цьому слід залишатися на ніч у готелі. В-четвертих, значна частина старих пасажирських вагонів за цей період не відпрацює свій подовжений життєвий цикл – 41 рік, але зможе працювати за удосконаленою технологією без значних простоїв протягом дня.

Денні поїзди зможуть значно підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту тільки за умови впровадження в Україні високошвидкісного руху зі швидкостями 200-350 км на годину, але це потребує значних коштів на побудову спеціальних нових залізничних колій.

З огляду на сказане вище в Україні необхідно розробити концептуальний підхід до реформування пасажирських перевезень, оскільки Укрзалізниця та фахівці в галузі залізничного транспорту іноді приймають економічно не обґрунтовані рішення.

Методичний підхід до розрахунку одиничної витратної ставки використання інфраструктури управління залізничного транспорту

Божок А. Р., ДонІЗТ, м. Донецьк

Реалізація програми реформування залізничного транспорту змінює економічні, експлуатаційні і правові умови функціонування залізниць. Утворення державних вагонних компаній на базі існуючих спеціалізованих вагоноремонтних підприємств, які будуть здійснювати експлуатацію вагонів на умовах власного рухомого складу, водночас обумовить перерозподіл експлуатаційних витрат, а отже зміниться структура і розмір витрат, сформуються нові особливі вимоги щодо їх розрахунку. Таким чином, у зв'язку з проведенням структурних перетворень на залізничному транспорті України потребують подальшої розробки методичні підходи до визначення витрат з перевезення вантажів залізничним транспортом.

Окремі підходи до розрахунку витрат залізничних підрозділів на здійснення вантажних перевезень висвітили Б. О. Кривошей. В. О. Шиш, П. О. Яновський. Зазначена ними методика ґрунтується на використанні одиничних витратних ставок при визначенні витрат на перевезення вантажів дільницями та станціями, які їх обмежують (технічні – дільничні, сортувальні, вантажні) за певний період часу. Ці витрати складаються з наступних витрат, які пов'язані з:

- пропуском дільницею транзитних вантажних поїздів із навантажених і порожніх вагонів;
- пропуском транзитних поїздів із навантажених і порожніх вагонів технічних станцій;
- вивантаженням місцевих вагонів на станціях;
- навантаженням порожніх вагонів на станціях;
- проходженням дільницею місцевих вантажних поїздів;
- пропуском дільницею поїзних локомотивів резервом.

Зазначені автори пропонують для більш повного визначення всіх витрат розробити витратну ставку вартості використання інфраструктури управління (будівель, обладнання та управлінського персоналу дирекції залізничних перевезень, управління залізниці, господарства матеріально-технічного постачання, які забезпечують функціонування залізниць) упродовж години на один кілометр розгорнутої довжини колій залізниці. За допомогою цієї витратної ставки можна буде визначати витрати, пов'язані з використанням інфраструктури управління упродовж визначеного періоду часу.

Для розрахунку такої одиничної витратної ставки спочатку згрупуємо витрати господарств з використання інфраструктури управління і визначимо їх перелік за статтями.

1) управління залізниць та структурні підрозділи, що їм підпорядковані:
- утримання технологічних центрів по відпрацюванню перевізних документів;
- утримання інформаційно-обчислювальних центрів;
- утримання пожежної охорони;
- утримання воєнізованої охорони;
- утримання дорожніх складів бланків;
- утримання інших структурних підрозділів, підпорядкованих залізниці;
- утримання воєнізованої охорони, які охороняють вантажі у парках станцій;
- ремонт основних засобів інформаційно-обчислювальних центрів;
- ремонт основних засобів структурних підрозділів, підпорядкованих залізниці;

2) дирекції залізничних перевезень:
- загальногосподарські витрати;

3) матеріально-технічне забезпечення:
- витрати, пов'язані зі зберіганням та відпуском матеріальних цінностей;
- обслуговування будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарства матеріально-технічного забезпечення;

– поточний ремонт основних засобів;
– капітальний ремонт основних засобів;
– амортизація основних засобів.

Величина витрат на використання інфраструктури управління відображається в звіті про доходи та витрати за видами економічної діяльності та видами перевезень за фактичними показниками (Форма № 10.2-ЗАЛ). Однак, дана форма звітності залізниці не дає достатньо повної інформації щодо окремих витрат (відсутні деякі їх статті). Виникає необхідність залучення інформації функціональних підрозділів. Тому для забезпечення більшої точності розрахунків необхідно більш детально відображати інформацію про витрати, зокрема по дирекціям залізничних перевезень варто показувати витрати на утримання будівель, обладнання та персоналу.

Таким чином, формула для визначення одиничної витратної ставки вартості використання інфраструктури управління упродовж години на один кілометр розгорнутої довжини колій залізниці буде мати вид:

$$e_{управл}^{км/год} = \left(\frac{\sum_{i} E_{інфр}^{упр}}{L_{повн}} \right) \div 365 \cdot 24 ,$$

де $E_{інфр}^{упр}$ - витрати, пов’язані з використанням інфраструктури управління;

i - стаття витрат;

$L_{повн}$ - розгорнута довжина колій залізниці.

Необхідно зазначити, що для оцінки зміни рівня витрат керівниками і фахівцями різного рівня управління, до методики розрахунку витрат залізничних підрозділів на здійснення вантажних перевезень доцільно розробити алгоритм розрахунку таких витрат до програмного забезпечення. До його складу повинні увійти такі компоненти:

– ведення нормативно-довідкової інформації;
– введення вихідних даних певних об'ємних показників;
– введення вихідних даних окремих фінансових показників діяльності;
– розрахунок вимірників;
– визначення одиничних витратних ставок;
– формування звітності.

Використання програмного забезпечення зазначеного алгоритму створить умови для вирішення фінансових задач, пов'язаних з формуванням тарифної політики і договірних взаємин із клієнтами, а також надасть можливість оцінювати:

– економічну ефективність організаційних, технічних і технологічних заходів;
– економічні результати роботи, пов'язані з перевізною діяльністю за звітний період;
– очікувані економічні результати від планованих заходів, спрямованих на скорочення експлуатаційних витрат.

Дослідження продуктивності праці працівників залізниці під впливом різних факторів

Босов А. А., Романко В. І., Міщенко М. І., Романко О. В., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Як відомо, продуктивність праці є одним із найважливіших показників, що характеризує ефективність суспільного виробництва . Це характерно і для залізничного транспорту, як однієї із найпотужніших галузей національної економіки .

Залізничний транспорт – багатогалузеве господарство. Кожна галузь має певні особливості роботи, які відображають технічні, технологічні, організаційні та екологічні сторони роботи залізничного транспорту. Продуктивність праці,як економічна категорія, акумулює ці особливості та розкриває їх, при її визначенні, по кожній галузі залізничного транспорту.

Для дослідження продуктивності праці ми вибрали результати виробничо-фінансової діяльності Придніпровської залізниці, яка має сталі показники роботи за останні 13 років по навантаженню та розвантаженню, транзиту, середній дальності перевезень, середньодобовій продуктивності локомотивів, вагонів. Так середньодобова продуктивність локомотива за 13 років на залізниці складає 1168 тис. ткм. брутто, навантаження вагонів у середньому за добу складає 4418 вагонів, а середня дальність вантажних перевезень складає біля 242 км. Залізниця має сталі показники щодо зростання міжнародного транзиту вантажів. Так, в 1998 році він складав 9832,7 млн. ткм., а в 2008 році – 19496,5 млн. ткм.

Для аналізу впливу на продуктивність праці працівників залізничного транспорту ми включили продуктивність вагону та локомотиву за добу, середню дальність перевезень, дільничу швидкість. Статичне та динамічне навантаження на вагон, час обороту вагону. При незмінних інших показниках роботи залізниці підвищення продуктивності вагонів, локомотивів, дільничої швидкості потягів, динамічне та статичне навантаження на вагон впливають на ріст продуктивності праці на залізничному транспорті.

В той же час, зростання обороту вагону , впливає на зниження продуктивності праці.

Для встановлення рівня впливу кожного фактору на продуктивність праці працівників залізничного транспорту виконано кореляційно-регресійний аналіз. В групу вихідних даних для аналізу продуктивності праці включені показники роботи залізниці за 1998-2010 роки. В результаті розрахунку на ЕОМ отримані рівняння регресії та коефіцієнти кореляції.

Результати аналізу рівнянь регресії підтвердили, що найбільш суттєво на зростання продуктивності праці впливають об’єми відправлення вантажів та приведені ткм. роботи залізниці.

Економічна сутність розвитку вагонного господарства України

Бараш Ю. С., Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Головна мета залізничного транспорту України – це забезпечення потреб підприємств, організацій та окремих осіб в перевезенні вантажів з максимальною якістю та швидкістю.

Для цього залізницям потрібні сучасний рухомий склад, надійна і якісна інфраструктура, успішний менеджмент, розумна тарифна політика та досконала ремонтна база. Всі позначені складові разом утворюють механізм управління процесом перевезень.

Для ефективної роботи цього механізму необхідна узгоджена та надійна робота усіх складових разом. В Україні вони не відповідають сучасним вимогам та європейським стандартам.

Рухомий склад (локомотиви і вагони) застарів фізично і морально, оскільки останні 19 років у зв'язку з дефіцитом коштів оновлюється лише на 5-12 %, що призвело до загального їх зносу до 90 %.

Інфраструктура, яка мала резерви пропускної спроможності, зараз суттєво застаріла, знаходиться у незадовільному стані має значну кількість обмежень швидкості руху, що зводить нанівець ці резерви.

Управління залізничною галуззю має також багато недоліків, до яких слід віднести гальмування процесів реформування, невизначеність майбутньої моделі, застаріла організаційна структура управління та ін.

Тарифна політика стосовно перевезення вантажів стала змінюватися з урахуванням реформування залізничного транспорту за новою моделлю.

Але вантажні тарифи ще залишаються завищеними, оскільки транспортна складова в перевезенні вантажів не відповідає об'єктивним реаліям, а доходи від вантажних перевезень мусять перекривати збитковість пасажирського господарства.

Технічна база, яка на протязі 19 років розвивалася дуже повільно, морально застаріла, що призвело до неякісних ремонтів рухомого складу та інфраструктури.

Відсутність бюджетного фінансування, нестача власних коштів залізниць призводить до негативних наслідків в організації ремонту вантажних вагонів:

- Кількість вагоноремонтних підприємств не зменшується при значному скорочення кількості вантажного рухомого складу (більше ніж у два рази);
- Термін простою вагонів в депо збільшується в 1,5 рази;
- Частина депо ліквідує спеціалізацію і виконує одночасно ремонт кількох видів вантажних вагонів стаціонарним методом;
- Вкрай не вистачає необхідних матеріалів, вузлів, колісних пар та ін.

Всі ці заходи, що мусили підтримати діяльність вагоноремонтних депо на необхідному рівні, призвели до значного підвищення собівартості ремонту.

На основі сказаного можна констатувати, що попередні рішення Головного управління вагонного господарства стосовно збереження існуючої кількості ремонтних підприємств, були не ефективними.

Отже, в умовах реформування залізничного транспорту оптимізація діяльності вагонного господарства можлива за рахунок: розрахунку прогнозної кількості окремих парків вантажних вагонів; розробки нових економічно обґрунтованих міжремонтних циклів; розробки нової організаційної структури управління вагонним господарством за вертикально-інтегрованим принципом; реформування технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів.

Проблемы логистического потенциала Украины

Гайдук А. Ю., УкрГАЖТ, г. Харьков

Успешное функционирование предприятия в современных условиях требует эффективного использования всех существующих возможностей. В последнее время в экономике широкое использование получают логистические методы.

Логистический потенциал Украины – функциональная способность системно интегрированных подразделений, которые охватывают все виды деятельности касательно передвижения в пространстве и движения во времени. При оценке транспортного потенциала необходимо объективно оценивать внешние и внутренние возможности, в том числе геопотенциал территории, направления развития маршрутов транспортировки и транспортной инфраструктуры в соответствии с тенденциями развития глобальных и региональных производственно-потребительских взаимосвязей и характеристик грузопотоков.

Основными причинами неэффективной логистики в стране является ненадежные и медленные логистические компании, нехватка складских помещений и высокие цены на них, отсутствие должного государственного подхода к проблемам логистики, общий экономический кризис, который тормозит любые инновации.

Страна остро страдает от недостаточного уровня развития транспортной инфраструктуры. Большой объем расходов связан с ограниченной и плохо обслуживаемой сетью дорог, финансовым состоянием и управлением государственных железных дорог и слабой возможностью и надежностью портов. Большие расходы, связанные с ограниченной сетью дорог, которая плохо содержится, финансовым состоянием и управлением государственных железных дорог и слабой способностью и ненадежностью портов. По его словам, в отчете отмечается, что плохая логистика и продолжительная процедура пересечения границы влекут барьеры для торговли, которая не дает возможность Украине полностью реализовать свой потенциал транзитного узла и обязывает ее к значительным экономическим расходам. Также основными преградами для логистики являются недостаточные и дорогие складские мощности, сложные нормативные документы, которые регулируют экспортно-импортные операции, коррупционная практика на границе.

По оценкам специалистов Всемирного Банка, частный сектор Украины может сэкономить до 3 % ВВП в год на расходах в отрасли логистики, усовершенствовав приграничные и таможенные процедуры и внедрив меры для противодействия коррупции.

Среди основных направлений развития транспортно-логистического потенциала Украины можно выделить:

- ускорение реализации мер по устранению физических и нефизических барьеров, в том числе совместно с государствами на протяжении транспортных коридоров;
- совершенствование системы инвестирования в транспортно-логистическую отрасль, особенно создание условий, поддерживающих привлекательность постоянного участия инвесторов в поддержании и дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры, налоговой политики в сфере развития транспортной инфраструктуры;
- совершенствование процессов планирования и управления регулярными грузопотоками и системы транспортной безопасности.

В целом, актуальность развития транспортного потенциала страны на современном этапе продиктована необходимостью реализации национальных интересов Украины и дальнейшего наращивания собственных политических и экономических преимуществ. Поэтому сегодня Украина находится в процессе активного выстраивания своей транзитной политики, совершенствования ее направлений и формирования новых векторов.

Вплив демографічної ситуації в Україні на обсяг пасажирських перевезень

Гайдук Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Демографічний чинник є одним із визначальних в теорії прогнозування обсягу пасажирських перевезень.

При розрахунку та прогнозуванні загальної кількості пасажирів та пасажирських потоків необхідно враховувати вплив демографічної ситуації в країні, яка є відображенням її соціально-економічного становища та дотримання державою фундаментальних прав і свобод людини. При цьому демографічні фактори кількісно враховуються за допомогою чисельності населення.

Чисельність наявного населення України станом на 2010 рік за даними Державного комітету статистики наведена в таблиці 1.

Таблиця 1

Чисельність наявного населення України

Рік	Чисельність населення на початок року, тис. осіб	Кількість народжених, тис. осіб	Кількість померлих, тис. осіб	Міграційний приріст населення, тис. осіб	Загальний коефіцієнт народжуваності, %	Загальний коефіцієнт смертності, %
1990	51838,5	657,2	629,6	78,3	1,268	1,215
1991	51944,4	630,8	669,9	151,3	1,214	1,29
1992	52056,6	596,8	697,1	287,8	1,146	1,339
1993	52244,1	557,5	741,7	54,5	1,067	1,42
1994	52114,4	521,5	764,6	-142,9	1,001	1,467
1995	51728,4	492,9	792,6	-131,6	0,953	1,532
1996	51297,1	467,2	776,7	-169,2	0,911	1,514
1997	50818,4	442,6	754,2	-136	0,871	1,484
1998	50370,8	419,2	719,9	-152	0,832	1,429
1999	49918,1	389,2	739,2	-138,3	0,78	1,481
2000	49429,8	385,1	758,1	-133,6	0,779	1,534
2001	48923,2	376,4	745,9	-152,2	0,769	1,525
2002	48457,1	390,7	754,9	-33,8	0,806	1,558
2003	48003,5	408,6	765,4	-24,2	0,851	1,594
2004	47622,4	427,3	761,3	-7,6	0,897	1,599
2005	47280,8	426,1	782	4,6	0,901	1,654
2006	46929,5	460,4	758,1	14,2	0,981	1,615
2007	46372,7	472,7	762,9	16,838	1,019	1,645
2008	46143,7	510,6	754,5	14,879	1,107	1,635
2009	45873,0	512,53	706,74	13,447	1,11	1,53
2010	45690,4	497,69	698,24	16,143	1,08	1,52

Дані, наведені в таблиці 1 свідчать про скорочення наявного населення України починаючи з 1990 року майже на 12 %. За європейськими мірками рівень народжуваності в Україні не можна назвати безпрецедентно низьким, така ж низька народжуваність спостерігається в багатьох розвинених країнах Європи.

У Україні катастрофічна смертність населення створює колосальний розрив між народжуваністю і смертністю, який виливається в гостру депопуляцію.

Основними чинниками демографічної кризи є значний рівень зареєстрованого і прихованого безробіття, мізерна допомога сім'ям з дітьми і низький рівень пенсійного забезпечення більшості населення, що не задовольняє елементарних потреб людини. Все це призводить до бідності більшості населення і значно підриває здоров'я.

В процесі прогнозування чисельності населення виявлено, що тенденція до скорочення населення збережеться і надалі.

Така ситуація може привести до скорочення обсягів пасажирських перевезень у майбутньому. Саме тому необхідно шукати шляхи, які б компенсували скорочення населення України та дозволили не тільки зберегти обсяги перевезень на достатньо високому рівні, але й збільшити їх.

Передумови розвитку залізничного туризму в Україні

Гайдук Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розвиток туристичного бізнесу в умовах ринку вимагає наявності рекреаційних ресурсів, капіталу, технологій, кадрів. На відміну від інших галузей економіки, туристичні ресурси дуже різноманітні і включають природні і антропогенні геосистеми, тіла та явища природи, артефакти, які наділені комфортними властивостями і споживчою вартістю для рекреаційної діяльності і можуть бути використані для організації відпочинку та оздоровлення. Окрім іншого, складовою частиною рекреаційних ресурсів є люди, які працюють у сфері туризму або можуть взяти участь в організації та обслуговуванні рекреаційної діяльності.

Перетворення туризму в масове явище створює ряд проблем, пов'язаних з його транспортним обслуговуванням. Це відноситься як до транспорту загального користування, так і спеціалізованого транспорту, що функціонує в рамках туристичних організацій. У загальному вигляді ці проблеми зводяться до наступного: створення матеріально-технічної бази туристичного транспорту загального користування, що відповідає туристичним потребам країни; вдосконалення організації транспорту; поліпшення якості транспортного обслуговування туристів. Правильне вирішення цих проблем пов'язано з необхідністю задоволення зростаючих вимог до туристського обслуговування і з вирішенням завдань підвищення ефективності туристської діяльності.

Розвиток туризму і транспорту – взаємно пов'язаний і взаємно обумовлений процес. Однак, як правило, при дослідженні зв'язків у системі «туризм – транспорт» в науковій літературі переважне місце відводиться ролі та значенню транспорту як чинника розвитку туризму. Це природно і логічно, так як туризм є порівняно новим соціально-економічним явищем, яке в значній мірі стало наслідком народження і розвитку транспорту.

На сьогоднішній день спостерігається високий темп зростання кількості туристських подорожей як в міжнародному масштабі, так і в рамках окремих країн. Якщо в недавньому часі в світі було зроблено 25,3 млн. зарубіжних туристських подорожей, то в наш час їх кількість зросла більш ніж на 213 млн., тобто у 8 разів. В Європі за цей же період число туристських подорожей зросла з 16,9 до 152 млн., або в 9 разів. Ряд досліджень показують, що темпи зростання числа туристських подорожей в національних масштабах (внутрішній туризм) значно більші.

По-друге, кількість туристських подорожей росте більш високими темпами, ніж число подорожей з нетуристичними цілями. Це особливо характерно для країн з розвиненим внутрішнім і міжнародним туризмом. До цього можна додати, що в рамках загальної кількості подорожей майже по всіх видах транспорту висока (а в деяких випадках переважає) частка подорожей з чисто туристської метою. Так, 45 % подорожей на повітряному транспорті в світі робляться в туристських цілях.

По-третє, постійно збільшується частка подорожей у загальній тривалості туристських поїздок. Це пов'язано із зростаючим прагненням людей до збільшення обсягу вражень, до активного споживання різних туристських благ за відносно короткий період часу. У науковій літературі ряд авторів виділяє як самостійний вид туризму – міграційний, мандрівний, транспортний туризм, чим підкреслюється зростаюча роль руху при здійсненні туристської подорожі.

Зазначимо і на безперервне збільшення доходів, отриманих при продажу туристських послуг і товарів, які мають пряме відношення до розвитку транспорту. Це обумовлено тим, що транспортні витрати при туристичних подорожах за деякими даними складають близько чверть загальних витрат туриста, а в деяких випадках (при міжконтинентальних подорожах) - майже половину цих витрат.

Вплив туризму на розвиток транспорту дуже широкий і багатогранний. Ця обставина вимагає розвитку матеріально-технічної бази, вдосконалення організації і управління на

транспорті, системи транспортного обслуговування, а також проведення відповідної політики транспортних тарифів.

Існуючий зарубіжний досвід свідчить про те, що залізничні компанії беруть активну участь у розвитку туризму і успішно ведуть туристичну діяльність. У цьому відношенні цікавий досвід роботи залізничних компаній Німеччини, Швейцарії, Швеції, Іспанії, США, Індії, ПАР та інших країн. Так, на залізницях Німеччини при підрозділі з пасажирських перевезень створено відділення подорожей і туризму, яке реалізує як комплексні туристські маршрути з розміщенням в належних йому готелях та екскурсіями на власних автобусах, так і пропонує пасажирам різні пакети послуг «поїзд + ...» при купівлі залізничних квитків. Це свідчить про те, що туристична діяльність залізничних компаній приносить їм стійкі доходи і дозволяє вирішувати існуючі фінансові проблеми.

На сьогоднішній день Укрзалізниця окрім графітових формує і туристичні поїзди. Вони формуються за заявками, які в основному надходять від туристичних операторів. Причому географію поїздки вибирає замовник, час відправлення та зупинки в дорозі – також його прерогатива, а всі умови перевезення погоджуються з залізничниками. При чому ціна на такі перевезення суттєво не відрізняється від традиційної (на одного пасажира). В основному напрямок курсування таких поїздів – Карпати і Крим.

На жаль, сьогодні в Україні немає достатньої кількості спеціалізованого рухомого складу для подорожей по залізницях. Тому залізничний туризм мало комфортабельний і економічно низько ефективний, що, в свою чергу, стримує його розвиток. Для забезпечення високоякісного обслуговування туристів і пасажирів на шляху прямування необхідна модернізація і створення нового спеціалізованого рухомого складу для дальнього та приміського сполучення (з поліпшеним оглядом, стилізованого в традиціях різних епох і культур).

Розвиток залізничного туризму дозволить збільшити попит на залізничні перевезення, що приведе до збільшення кількості перевезених пасажирів і пасажирообігу відповідно.

Концептуальный подход к формированию экономического механизма коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений на железнодорожном транспорте Украины

Гнатюк А. Г., Совет профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины, г. Киев

Актуальность исследования определяется отсутствием разработки методологической и методической базы создания принципиально нового для железнодорожной отрасли Украины экономического механизма регулирования социально-трудовых отношений.

Каждая организация, осуществляя свою деятельность, обязана четко определять потребность на перспективу в финансовых, трудовых и интеллектуальных ресурсах, их источниках, а также уметь точно рассчитывать эффективность использования собственных средств в процессе работы.

В сегодняшних условиях огромную роль в стабильности развития железнодорожного транспорта Украины имеют Отраслевое соглашение и коллективные договора, которые аккумулируют в себе нормы, необходимые как для предприятия, так и для членов трудового коллектива, на реализацию которых только в 2010 году было направлено более 3-х млрд. грн.

В то же время, практика реализации норм коллективных договоров свидетельствует о недостаточном уровне профессионального внимания к процессам планирования расходов, учету денежных средств, израсходованных на реализацию отдельных норм, объективности подведения итогов выполнения и учета выявленных недостатков в дальнейшей деятельности. Остаются без ответов вопросы, связанные с расчетами необходимого социального пакета, прогнозом сегмента пользователей социальных услуг и определения необходимого финансового ресурса для его обеспечения и т.д.

Заимствованная из советской практики патерналистская модель социального развития оказалась неэффективной при регулировании социально-трудовых отношений в современном обществе. Эта модель была ориентирована преимущественно на сохранение масштабов оказываемых государством социальных услуг. В то же время, усилия, направленные на повышение их эффективности, отступали на второй план.

Переход от патернализма к адресной социальной модели, которая может быть заимствована из опыта реформирования социально-трудовых отношений в РАО «РЖД», требует выработки нового экономического механизма регулирования социально-трудовых отношений, соответствующего рыночной системе хозяйствования. Особую актуальность в этом контексте приобретают проблемы бюджетирования, прогнозирования, мониторинга и контроля состояния социально-трудовых отношений, анализа эффективности программ и мероприятий социальной корпоративной политики, обоснования и использования социальных нормативов.

Исследованию механизмов регулирования социально-трудовых отношений в условиях рыночной экономики посвящено множество работ зарубежных авторов: Р. Джакман, Д. Кейнс, Д. Гелбрейт, К. Макконнелл, П. Самуэльсон, А. Филлипс, Р. Эренберг, Р. Смит.

В то же время проблема формирования экономического механизма применительно к коллективно-договорному регулированию социально-трудовых отношений на железнодорожном транспорте Украины (особенно в таких важных его составных частях, как бюджетирование, прогнозирование, мониторинг, целеполагание, планирование, нормирование, анализ эффективности) не получил адекватного отражения в современных научных исследованиях зарубежных и отечественных авторов.

В современных условиях реформирования железнодорожного транспорта Украины разработка методологического и методического подходов к формированию экономического механизма коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений имеет огромное научное и практическое значение, что подтверждает целесообразность проведения комплексного исследования этого механизма и его составных элементов, выработка на этой

основе моделей, алгоритмов, процедур и практических рекомендаций по его совершенствованию.

Объектом исследования может быть система социально-трудовых отношений, предметом - экономический механизм коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений.

Для формирования такого экономического механизма исследователям от науки и практики, представителям социальных партнеров и социальным аудиторам необходимо решить следующие задачи:

- исследовать действующую систему социально-трудовых отношений на железнодорожном транспорте, проанализировать по каждому ее элементу (занятость, заработная плата, качество трудовой жизни, доходы и уровень жизни работника, трудовые отношения, охрана труда, социальная защита и социальные услуги, льготы и гарантии) состояние, проблемы развития, адекватность используемых методов и технологий коллективно-договорного регулирования;
- раскрыть структуру экономического механизма регулирования социально-трудовых отношений и систематизировать выявленные проблемы коллективно-договорного регулирования по каждому элементу экономического механизма, что позволит решить следующую задачу - определить основные пути совершенствования экономического механизма (в целом и по каждому элементу) и, соответственно, направления необходимых для этого углубленных исследований;
- сформировать методологическую и методическую базу прогноза социально-трудовых отношений на основе моделирования основных показателей социально-трудовой сферы и уточнения организационных процедур прогнозирования социально-экономического развития отрасли;
- исследовать эффективность мер социальной политики и обосновать направления ее повышения;
- с использованием математического и компьютерного моделирования экономических процессов решить поставленную задачу.

Проблема формирования экономического механизма коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений на железнодорожном транспорте является междисциплинарной. Поэтому в исследованиях она должна быть рассмотрена в широком научном и практическом контексте, включая системный анализ, институциональный подход, теорию социальной рыночной экономики, экономику и социологию труда, экономику сферы услуг, маркетинг, статистику, математическое и компьютерное моделирование, менеджмент, учет и аудит, прогностику.

**Методологічні підходи до визначення цін на послуги,
що надаються транспортно-промисловими підприємствами**

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

В умовах ринкової економіки транспортно-промислові підприємства (ТПП) є власниками під'їзних залізничних колій, маневрових локомотивів, споруд, машин та устаткування для їх експлуатації, утримання та ремонту. На базі цих активів та відповідних трудових ресурсів ТПП оказують такі транспортні послуги, методи визначення цін на які є предметом даної роботи:

- подача та забирання вагонів (подача вагонів на вантажний фронт Клієнта з наступним забиранням вагонів з вантажного фронту Клієнта після закінчення вантажної операції);
- послуга маневрова (операція пов'язана з переміщенням вагонів на під'їзній колії Клієнта не одночасно з подачею і забиранням вагонів на окрему вимогу Клієнта);
- подача вагонів під навантаження і вивантаження у визначені години, періоди доби, дні тижня чи місяця, установлені Клієнтом;
- інформування Клієнта засобами телефонного зв'язку про прибуття вагонів, початок надання послуг;
- перевід стрілок, відкриття і закриття воріт, шлагбаумів розташованих на під'їзних коліях Клієнтів;
- зважування і перевірка маси вантажів на прохання Клієнтів на вагах ТПК;
- підготовка вагонів, контейнерів до перевезення за Клієнта на його прохання (зашпаровування конструктивних зазорів у кузові, загородження дверей, люків, промивка, дезінфекція та ін.);
- подача стислого повітря від локомотива для розвантаження вагонів та інших цілей на вимогу Клієнта;
- вантажно-розвантажувальні роботи і пов'язані з ними додаткові операції та послуги (кріплення вантажів, установлення і знімання щитів, дверних загороджень, пакетування вантажів та ін.);
- інспекторський нагляд за під'їзними коліями Клієнта;
- експедиційні операції;
- технічне навчання і консультації працівників Клієнтів з нормативними документами.

Ціни на послуги залізничного транспорту ТПП за своєю економічною суттю є цінами реалізації їх продукції. Ці послуги та ринок їх реалізації мають ряд особливостей , які безпосередньо впливають на вибір цінової стратегії та методів ціноутворення. До характерних особливостей ринку послуг ТПП, що випливають з їх сутності, відносяться: територіальна обмеженість, сталий склад та низька диференційованість споживачів, низька еластичність попиту по ціні за основними послугами, стан ринку можна характеризувати як природно монопольний.

Для такого ринку доцільно визначати ціни на продукцію методами, що ґрунтуються на витратах. У цьому випадку ціни повинні враховувати: витрати на надання послуг, обслуговуванням виробництва, управління підприємством, та інші операційні витрати; потребу в утворенні джерел фінансування інвестицій для забезпечення простого та розширеного відтворення необоротних активів; прибуток, що відповідає вартості інвестованого у підприємство капіталу. Зі вказаного випливає, що методи визначення цін для ТПП ґрунтуються на особливостях визначення собівартості на транспортні послуги.

Для визначення собівартості послуг усі витрати операційної діяльності (за винятком інших операційних витрат, які за соєю економічною суттю не повинні включатись до цін), поділені на основні та накладні. Враховуючи значну кількість послуг, зменшення рахункової роботи доцільно собівартість на транспортні послуги в часті основних витрат визначати методом одиничних витратних ставок.

В даній роботі розроблений порядок розрахунків витратних ставок, вимірниками яких є: локомотиво-година в експлуатації, локомотиво-година руху у поїзному режимі, локомотиво-година одиночного руху, локомотиво-година гарячого простою, локомотиво-година маневрової роботи, бригадо-година, людино-година роботи складачів поїздів, тонно-кілометри брутто. Витратні ставки визначаються за звітними даними за рік.

Накладні витрати рекомендується визначати по нормативу до основних з урахуванням адміністративних та нерозподілених загальновиробничих витрат ТПП.

Рівень рентабельності, що включається у ціни послуг, доцільно визначати виходячи з необхідної величини прибутку, що може забезпечити норму доходу на інвестований капітал. При цьому рівень рентабельності не повинен перевищувати меж, встановлених антимонопольним законодавством України. В роботі розроблено метод встановлення економічно обґрунтованого рівня рентабельності послуг для визначення їх вартості.

Застосування експертного методу оцінки в менеджменті персоналу на підприємствах залізничної галузі

Гребенюк Г. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне управління власною конкурентоспроможністю на підприємствах залізничної галузі можливе в першу чергу за допомогою кваліфікованих і зацікавлених співробітників, цілеспрямованої діяльності лінійних керівників усіх рівнів, керівників і спеціалістів кадрових служб на основі розробленої концепції, принципів, політики й стратегії роботи персоналу. На кожному з цих етапів методологічною базою формування правильних рішень є оцінка персоналу.

До основних етапів оптимальної організації процедур проведення оцінки на сучасних підприємствах можна віднести: вибір об'єкта оцінки, вибір суб'єкта оцінки, періодичність проведення оцінок, автоматизацію оціночних процедур тощо. Вибір об'єкта та суб'єкта оцінки є досить важливим і специфічним етапом у загальному оціночному процесі персоналу, оскільки як об'єктом, так і суб'єктом є люди.

Вибір об'єкта оцінки персоналу зводиться до визначення тієї категорії персоналу, для якої є найбільш оптимальним є застосування того чи іншого виду оцінки. Діапазон можливого вибору об'єкта для періодичної оцінки досить широкий: від усього персоналу до конкретного індивідуума. Для забезпечення надходження регулярної інформації про персонал, що буде використовуватися для прийняття подальших обґрунтованих кадрових рішень, необхідно, щоб усі працівники були охоплені періодичною оцінкою результативності їх діяльності.

Проблематичним є процес вибору суб'єкта оцінки персоналу (оцінювача, експерта тощо), що зводиться до визначення того, хто безпосередньо буде здійснювати оцінку працівників. Слід зазначити, що особливістю суб'єкта оцінки є можливість його впливу на якість і об`єктивність оціночної інформації, допущення певних помилок, що в економічній літературі класифікуються як ефект ореола, помилка зайвої поблажливості, помилка зайвої вимогливості, помилка через свіжість вражень, особисту прихильність, займану посаду тощо.

По суті усі запропоновані в економічній літературі заходи щодо виключення чи зниження ймовірності виникнення зазначених помилок можна розділити на дві групи: помилки, пов'язані з недосконалістю оцінних методів, та помилки, пов'язані з організацією попередньої підготовки експертів.

На наш погляд, можна виділити групу можливих експертів з оцінки персоналу: безпосередній керівник, вищестоящий керівник, служба персоналу, колеги оцінюваного, підлеглі, об'єкт оцінки (самооцінки), сторонні експерти, клієнти. Можлива участь в оцінці як її суб'єкта і самого працівника. У цьому випадку він оцінює себе самостійно, тобто відбувається «самооцінка». Однак у процесі порівняння оцінки персоналу з боку безпосередніх начальників і в результаті самооцінки було виявлено, що остання є більш поблажливою. Хоча самооцінку можна використовувати при підготовці до оціночної співбесіди, адже вона дозволяє з'ясувати, наскільки працівник усвідомив те, що йому треба зробити щодо самоосвіти і саморозвитку.

Особливим і найважливішим суб'єктом оцінки є служба персоналу, оскільки на неї покладені функції організації і методичного забезпечення оціночних процедур. Але слід пам`ятати, що співробітники кадрової служби більш компетентні в оцінці потенціалу і якостей працівника, ніж в оцінці за підсумками його діяльності.

Отже, пошук нових оціночних механізмів та соціально-економічних важелів трудової мотивації персоналу транспортної галузі, зорієнтованих на ефективне використання трудового потенціалу, забезпечення конкурентоспроможності та економічного успіху, обумовлює необхідність подальших системних досліджень оціночного спрямування.

Особливості пасажирського транспорту як сфери обслуговування населення

Гудкова В. П., Творонович В. І., ДЕТУТ, м. Київ

Приналежність пасажирського транспорту до *сфери обслуговування* (англ. *service*) визначається характером кінцевого продукту, а саме тим що він виявляє корисний ефект в процесі створення і набуває властивостей товарів-послуг згідно із відомими ознаками.

По-перше, *перевезення і супутнє обслуговування пасажирів існують* не в матеріально-речовій формі, а *у вигляді корисного ефекту*. Підсумком роботи підприємств пасажирського транспорту стає не товар, втілений у речі, а діяльність корисна для споживача. Як наслідок в сфері пасажироперевезень кругообіг економічних ресурсів здійснюється за скороченою і характерною для товарів-послуг формулою ($Г - Т(ЗПТ) - В - Г'$), з ланцюга якої випадає ланка нового виготовленого матеріального продукту ($Т'$), реалізується саме процес виробництва ($В$), організований з використанням специфічних засобів пасажирського транспорту ($ЗПТ$), який, споживаючись користувачами, напряму закладає основу для отримання нових грошових коштів ($Г'$). Забезпечення переміщення з експлуатацією різних транспортних та інфраструктурних засобів за різними маршрутами і з різною швидкістю, періодичністю та комфортом безумовно уречевлює виробничий процес, ускладнює техніко-технологічний характер роботи, обумовлює високий рівень капіталомісткості економічної діяльності, формує матеріальну базу господарювання, але в будь-якому випадку не призводить до уречевлення продукту. Саме тому на даний час привалюють у використанні такі поняття як «послуги пасажирам», «транспортне обслуговування (транспорті послуги)» і «супутнє (додаткове) обслуговування (… послуги)», які підсумовують результати транспортного виробництва у пасажирському русі та розділяють параметри оцінки якості на якість в контексті споживчих властивостей і якість експлуатаційної роботи.

По-друге, *процес виробництва кінцевого продукту діяльності підприємств пасажирського комплексу співпадає із процесом споживання у часі та просторі*. Виробництво будь-якої кінцевої продукції сфери пасажироперевезень (будь то переміщення або супутнє обслуговування пасажира) невід'ємне від споживача, що припускає не принципове але змістовне уточнення однієї з ланок вищенаведеної формули кругообігу економічних ресурсів. А саме заміну виробничої ланки ($-В-$) виробничо-споживчою ($-В(С)-$) і розуміння позначення ($С$) як процесу користування транспортними послугами, що співпадає із процесом їхнього надання (виготовлення), відбувається з ним одночасно і є підставою для отримання грошових коштів у вигляді плати за обслуговування. Очевидним й не заперечним є твердження, що не можна перевозити пасажира без пасажира, користуватися додатковими транспортними послугами без користувача. Яке в межах наукової дискусії з одного боку дозволяє погодитися з аргументами вчених, наголошуючих, що пасажирський транспорт повинен бути віднесений до сфери матеріального виробництва, з іншого надає можливість заперечити саме це твердження. Дійсно, в аспекті виробництва немає різниці між процесом перевезення пасажирів і процесом виготовлення товарів-речей та дійсно з пасажирами відбувається особлива матеріальна зміна – зміна місцезнаходження, просторове переміщення, але аналогічне (не територіальне проте духовне або навіть фізичне) перетворення стосується споживачів систем охорони здоров'я, освіти, культури, мистецтва, спорту та туризму, віднесення продуктів діяльності яких до сфери послуг не викликає заперечень. Матеріальні ознаки у вигляді просторового переміщення людей дійсно властиві пасажирським перевезенням, але це лише означає їхню приналежність до структурної складової сфери обслуговування (а саме до сектору матеріальних послуг), а не уречевлює (у буквальному розумінні) кінцеві продукти діяльності.

По-третє, *послуги пасажирам не можуть нагромаджуватися, зберігатися й транспортуватися*. Відсутність можливостей для нагромадження і зберігання випливає із збігу моментів виробництва та споживання. На відміну від попередніх двох ознак, в обґрунтуванні яких переважають теоретичні аргументи, а суперечки виникають у зв'язку з

можливістю двоякого трактування окремих положень, очевидність цієї ознаки підтверджується фактичною інформацією та звітними документами, згідно з якими в оборотних активах підприємств пасажирського транспорту відсутні статті «готова продукція» і «незавершене виробництво», отже кінцеві продукти діяльності не можуть тимчасово залишатися в розпорядженні виробників і відповідно формувати обігові засоби на утримання, нагромадження, зберігання і транспортування. Транспортування само по собі є специфічною ознакою більшості послуг пасажирам, але не в розумінні зміни м'ясця розташування виготовлених речей, тобто руху від виробника до посередника, від посередника до споживача і з моменту привласнення товару споживачем до місця безпосереднього користування. Транспортується сам пасажир і лише проїжджаюча особа може бути розцінена як об'єкт переміщення, але саме вона одночасно є й суб'єктом споживання перевізних послуг і користується ними лише в процесі руху.

По-четверте, непряме *завдання сфери пасажироперевезень полягає у забезпеченні відтворення робочої сили і підвищення ефективності виробництва.* Задоволення потреб населення у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні забезпечує територіальну та часову доступність будь-яких матеріальних об'єктів, прискорює процеси виробництва (за рахунок своєчасного докладання праці) та споживання (в наслідок майже безперешкодного досягнення місць отримання різних благ) в усіх його проявах, саме тим сприяє відтворенню духовних та інтелектуальних властивостей, а також організаторських і творчих здібностей робочої сили, локальному та глобальному підвищенню економічної і соціальної ефективності матеріального і нематеріального виробництва.

Отже кінцева продукція діяльності підприємств пасажирського транспорту має всі ознаки товарів-послуг, що надає підстави для віднесення виробничої сфери галузі до сфери обслуговування і врахування особливостей її функціонування і розвитку в відпрацюванні заходів підвищення ефективності господарювання та адаптації економічних відносин до вимог ринкової економіки.

Лізинг як інструмент зниження ризиків при здійсненні інвестиційної діяльності в залізничній галузі України

Громова О. В., Диколенко О. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Залізничний транспорт України являє собою складний та багатогранний виробничо-технологічний комплекс, що має важливе соціально-економічне значення для суспільства та економіки нашої країни. Тому сьогодні в умовах недостатності коштів, нестійкості фінансово-економічного стану діяльності залізничного транспорту проблема підвищення ефективності використання наявних та залучення додаткових фінансових ресурсів, збільшення обсягів інвестицій для покращення функціонування галузі постає особливо гостро.

Однак на шляху до залучення інвестицій в залізничну галузь України постають проблеми пов'язані з різноманітними ризиками. Незважаючи на те, що в умовах сучасної ринкової економіки зіткнення з ризиками звичайна загроза для будь-якого інвестора, необхідно шукати шляхи їх зниження або ліквідації.

Здебільшого, вкладаючи свої кошти в виробництво тих чи інших товарів чи послуг, інвестор не може мати цілковитої впевненості в суспільному визнанні результатів цього виробництва. На практиці таке визнання залежить від вдалого сполучення різних факторів, отже інвестори ризикують отримати прибуток, менший за очікуваний, або, навіть, зазнати збитків.

Таким чином, дослідження інвестиційних ризиків, виявлення факторів, які їх викликають та обчислення можливих втрат – ось важливі проблеми, на які необхідно зважати сучасному інвесторові, приймаючи рішення щодо вкладання коштів у той чи інший напрям виробничої чи комерційної діяльності.

За умов сучасної української економіки проблема інвестиційних ризиків є особливо гострою через нестабільність податкового режиму, падіння курсу національної валюти, низьку купівельну спроможність значної частини населення. Тому для капіталовкладників, які мають справу з вітчизняним ринком, особливо важливо ретельно обраховувати можливий вплив інвестиційних ризиків.

Інвестиційний ризик уявляє собою можливість нездійснення запланованих цілей інвестування (таких, як прибуток або соціальний ефект) і отримання грошових збитків. Цей ризик необхідно оцінювати, обчислювати, описувати та планувати, розробляючи інвестиційний проект.

Існує низка прийомів та методів нейтралізації ризиків, а саме: уникнення ризику, лімітування концентрації ризику, хеджування, диверсифікація, розподіл ризику, резервування, страхування ризику, передача ризику, прийняття ризику та застосування лізингу.

Кожен з цих прийомів та методів дозволить знизити рівень ризику, звести його вплив на результати інвестиційної діяльності до мінімуму чи взагалі нейтралізувати їх.

Лізингова операція, як економічна форма діяльності, несе в собі елементи кредиту, оренди і інвестицій і має ряд переваг в порівнянні з іншими формами фінансування. Так при використання лізингу в залізничній галузі країни, підприємства отримають наступні переваги:

- лізинг припускає 100-процентне фінансування і не вимагає швидкого повернення всієї суми боргу, хоча більшість лізингових компаній вимагає виплати авансового платежу у розмірі 10-30 відсотків;
- лізинг забезпечує фінансування лізингоотримувача в точній відповідності з потребами в активах, що фінансуються. Це особливо вигідно дрібним позичальникам, для яких просто неможливе таке зручне і гнучке фінансування за допомогою позики або кредиту, яке одержують більш солідні компанії;

- більшість лізингоотримувачів мають довгострокові фінансові плани, протягом реалізації яких їх фінансові можливості в значній мірі обмежені. Лізинг дозволяє подолати такі обмеження і тим самим сприяє більшій мобільності при інвестиційному і фінансовому плануванні;
- при лізингу питання придбання і фінансування активів розв'язуються одночасно;
- придбання активів за допомогою лізингу виконує «золоте правило фінансування», згідно з яким фінансування повинне здійснюватися протягом всього терміну використання активу. Якщо при покупці активу використовується позиковий капітал, то звичайно потрібне більш швидке погашення позики, ніж термін експлуатації активу;
- лізинг підвищує гнучкість лізингоотримувача в ухваленні рішень. Тоді як при покупці існує тільки альтернатива не «купувати», при лізингу лізингоотримувач має більш широкий вибір. З лізингових контрактів з різними умовами лізингоотримувач може вибрати той, який найбільш точно відповідає його потребам і можливостям;
- з огляду на те, що лізингові платежі здійснюються по фіксованому графіку, лізингоотримувач має більше можливостей координувати витрати на фінансування капітальних вкладень і надходження від реалізації продукції, забезпечуючи тим самим стабільність фінансових планів;
- з огляду на те, що частиною забезпечення зворотності інвестованих коштів вважається предмет лізингу, що є власністю лізингодавця, простіше одержати контракт по лізингу, ніж альтернативну йому позику на придбання тих самих активів;
- при застосуванні лізингу, лізингоотримувач може використовувати більше виробничих потужностей, ніж при покупці того ж активу. Тимчасово вивільнені фінансові ресурси лізингоотримувач може використовувати на інші цілі;
- оскільки лізинг довгий час служить засобом реалізації продукції виробництва, то державна політика, як правило, спрямована на заохочення і розширення лізингових операцій;
- у разі низької прибутковості лізингоотримувача, останній може скористатися зворотним лізингом, що дає можливість отримання пільгового оподаткування прибутку;
- лізинг дозволяє лізингоотримувачу, який не має значних фінансових ресурсів, почати крупний проект;
- можливість отримання високої ліквідаційної вартості предмету лізингу наприкінці контракту є у багатьох випадках визначаючою для прийняття лізингу лізингоотримувачем.

Перераховані вище переваги дають змогу зробити висновок, що використання лізингових операцій при здійсненні інвестиційної діяльності на залізницях України дозволить значною мірою знизити ризик, попередити його або взагалі нейтралізувати.

Наукові принципи визначення економічної ефективності курсування окремого пасажирського поїзда

Дребот Х. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день в Україні відсутня науково обґрунтована методика визначення ефективності окремого пасажирського поїзду. Є лише методичний підхід до визначення рентабельності окремого пасажирського поїзду.

За цим підходом рентабельність конкретного поїзда у відсотках визначається як відношення прибутку (збитку) до витрат на курсування пасажирського поїзду протягом року.

Якщо доход окремого пасажирського поїзда на протязі року можна визначити за допомогою спеціальної програми, то витрати за той же період зараз визначають за допомогою кількох узагальнюючих показників, які не в повній мірі відображають дійсні витрати конкретного поїзда, оскільки не враховують:

1. Середню швидкість руху поїзда, яка суттєво впливає на витрати палива або електроенергії на тягу поїзда;
2. Витрати на знос інфраструктури, які залежать від швидкості руху поїзда та його ваги;
3. Періодичність руху поїзда продовж року, яка впливає на додаткові витрати з екіпірування та розекіпірування поїздів, простоїв вагонів у зимовий період;
4. Індивідуальні особливості окремих поїздів (амортизацію та витрати на ремонти кожного вагону та ін.),
5. Багато статей витрат, які враховують певні різниці між поїздами.

На основі вищесказаного випливає, що рентабельність пасажирських поїздів, розрахована за існуючим методичним підходом не відображає реальної картини ефективності курсування пасажирських поїздів.

Для уникнення цього явища запропоновано новий науково обґрунтований підхід до визначення реальних витрат і ефективності курсування конкретного пасажирського поїзда.

Витрати на окремий пасажирський поїзд розраховані на основі розділу 6 форми 10-зал «Калькуляція собівартості вантажних та пасажирських перевезень за 2010 рік» та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України з урахуванням перспективи реформування залізничної галузі.

З Калькуляції виділені усі без виключення витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, які потім розділені на окремі складові: пасажирська, інфраструктурна, локомотивна та моторвагонна.

В кожній складовій виділені певні групи витрат, які можна розраховувати по певному принципу.

Новий порядок (методика) визначення рентабельності окремого пасажирського поїзду дальнього сполучення, дозволить:

- Правильно розраховувати витрати на окремий пасажирський поїзд з розподілом на складові з урахуванням усіх витрат, які несе Укрзалізниця. Ця проблема може бути вирішена при розрахунках, виконаних вручну, але це потребує значних витрат часу. Для оперативного визначення рентабельності або збитковості окремого пасажирського поїзда необхідно цей процес автоматизувати.
- Правильно визначати доходи від пасажирських перевезень окремим поїздом залежно від продажу на нього квитків та перевезення багажу за існуючим програмним забезпеченням.

Точне визначення витрат за окремими складовими та узагальнюючими показниками на конкретний пасажирський поїзд дальнього сполучення в подальшому дозволить визначати ефективність курсування будь-якого поїзда та приймати оптимальні управлінські рішення стосовно його виключення з існуючого розкладу руху.

Совершенствование методики планирования расходов на ремонты вагонов

Железняков А. Д., Васильев С. М., БелГУТ, г. Гомель, Беларусь

Износ вагонов, связанный с их передвижением, происходит в процессе преодоления сопротивления движению. Поэтому расходы на ремонты вагона напрямую зависят от механической работы сил сопротивления движению, под которой понимается произведение силы сопротивления движению на расстояние передвижения вагона. Сила сопротивления движению определяется в соответствии с Правилами тяговых расчётов в зависимости от типа вагона, от скорости его движения и от других факторов.

Однако в настоящее время ремонты вагонов осуществляются в зависимости не от выполненной ими механической работы, а от факторов, с которыми износ имеет лишь косвенную связь, но которые можно измерить и подсчитать в реальных условиях эксплуатации. Вагон направляется в ремонт с учётом пробега и времени работы, как только он выполнил хотя бы один из нормативов – либо по пробегу (по вагоно-километрам), либо по времени работы (по вагоно-часам). При этом не учитывается, что износ вагонов значительно зависит ещё и от степени их загрузки, а так же от скорости их движения. Например, одно и то же количество вагоно-километров вагон может проехать порожним или гружёным по максимуму, со скоростью 40 или 60 км/ч, и соответственно различным будет фактический износ вагона.

До недавнего времени не было возможности учитывать и хранить в базе данных вагоно-километры по каждому вагону. Поэтому расходы по капитальному ремонту вагонов относились на вагоно-часы, т. е. вагоны отправлялись в капитальный ремонт по прошествии определённого периода времени. Учёт износа вагонов по вагоно-часам намного менее точен, чем по вагоно-километрам, однако возможность учитывать в базе данных вагоно-километры по каждому вагону появилась лишь недавно, с развитием информационных технологий.

В современных условиях в связи с развитием информационных технологий появляется возможность учитывать в базе данных величину универсального измерителя – механической работы сил сопротивления, выполненной каждым вагоном.

Каждый конкретный тип вагона имеет свой предельный ресурс по механической работе, т. е. может выполнить определённую величину механической работы сил сопротивления движению, после чего требуется его ремонт или замена. В соответствии с величиной выполненной механической работы можно производить различные виды ремонтов вагонов, и их замену после полного физического износа, а так же определять величину расходов на эти ремонты. Такой подход позволит более точно учитывать степень износа вагонов, более своевременно осуществлять их ремонт и более реально учитывать расходы на плановые виды ремонтов.

В настоящее время учёт выполненных вагоно-километров для осуществления всех видов ремонтов осуществляется путём обработки в дорожном вычислительном центре данных из натурных листов, вводимых в компьютер на станциях. На основании данных о номере вагона, его массе брутто и пройденном расстоянии между станцией отправления и станцией прибытия для каждого конкретного вагона рассчитывается и накапливается в базе данных величина выполненных вагоно-километров.

Возможно усовершенствовать действующую систему и на основании данных, полученных из натурных и маршрутных листов, и данных о технических характеристиках вагонов, рассчитывать величину механической работы сил сопротивления, которая пришлась за поездку на каждый вагон. Следует отметить, что перечисленные данные уже в настоящее время заносятся в компьютеры и передаются в дорожный вычислительный центр, т. е. внедрение предлагаемой системы учёта выполненной механической работы не приведёт к возникновению дополнительных трудозатрат по сбору и обработке данных.

Аналіз використання основних виробничих фондів пасажирського локомотивного депо

Задорожна О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Переважну частину в загальній структурі фондів залізничного транспорту становлять виробничі фонди локомотивного господарства. Згідно Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств» під терміном «основні фонди» слід розуміти матеріальні цінності, що призначаються для використання у господарській діяльності підприємства протягом періоду, який перевищує 365 календарних днів із дати введення в експлуатацію таких матеріальних цінностей, та вартість яких поступово зменшується у зв′язку з фізичним або моральним зносом. Від їх кількості, вартості і технічного рівня, а також ефективності використання багато в чому залежать кінцеві результати діяльності підприємства: собівартість, прибуток, рентабельність, фінансовий стан. Основні задачі аналізу основних засобів можуть бути визначені, виходячи із конкретних потреб управління, до яких відноситься оцінка розміру і структури вкладення капіталу в основні засоби; аналіз показників руху основних засобів; оцінка інтенсивності відновлення, фондовіддачі і рентабельності.

Аналіз основних засобів починають з вивчення їх наявності і структури. Проведений горизонтальний аналіз наявності основних засобів локомотивного депо показав, що вартість основних фондів за 2011 рік зменшилась на 0,8 %, що склало 9 968 тис. грн за рахунок переваги вибуття основних фондів над надходженням.

Для розрахунку і оцінки структури основних виробничих фондів і зміни, що відбулась в їх складі проводиться вертикальний аналіз, за даними якого основну долю в структурі основних фондів (92 %) складають виробничі фонди, їх питома вага порівняно з минулим 2010 роком збільшилась на 0,7 %. Найбільшу питому вагу в основних виробничих фондах складають транспортні засоби – 91,39 % їх частка в загальній сумі основних засобів виросла на 0,7 % при абсолютному зменшенні порівняно з початком року на 0,1 %.

В локомотивному депо зношення основних фондів складає 80,4 %, що визначається віковим складом їх активної частини. Вибуття основних засобів значно перевищує надходження, коефіцієнт оновлення склав 0,02 %. Основними причинами низького рівня оновлення основних фондів являється недостатність джерел фінансування в основний капітал, високі ціни на рухомий склад і обладнання, внаслідок чого, рух основних фондів не може бути оцінений позитивно. Фондовіддача основних виробничих фондів виросла порівняно з минулим роком в натуральному виразі на 2,3 %, у вартісному виразі – на 9,8 %, що склало 0,0135 грн./грн. Ріст фондовіддачі обумовлений випереджаючими темпами росту об’єму перевезень і росту доходів над ростом вартості основних виробничих фондів. Рентабельність основних виробничих фондів у 2011 році виросла на 24 % за рахунок зростання прибутку від перевезень при незначній зміні вартості основних виробничих фондів.

Основні виробничі фонди являються основою для організації і роботи підприємства. Тому підвищення ефективності їх використання являється головною задачею управлінського апарату і всього контингенту робітників пасажирського локомотивного депо.

До питання оцінки соціально-економічних вигод приміських пасажирських залізничних перевезень

Задоя В. О., Чернова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Регіональне і приміське сполучення відіграє важливу роль на ринку пасажирських перевезень в цілому. Ця ніша ринку громадського транспорту дуже важлива для забезпечення мобільності населення, оптимізації розподілу перевезень між видами транспорту на користь громадського, у тому числі за рахунок скорочення долі приватних автомобілів і розвантаження, інтенсивно використовуваних коридорів, які утворюють підходи до великих європейських міст.

Практично усі залізниці забезпечують соціальні і економічні вигоди, які рідко знаходять монетарне вираження. Формулювання вигод з точки зору суспільства на відміну від комерційних і приватних входить в завдання уряду конкретної країни. Якщо суспільство зацікавлене в послугах життєздатних залізниць, владі необхідно шукати шляхи оплати або компенсації забезпечуваних ними вигод.

Останніми роками, зокрема, в Європі активізувалися дискусії з приводу «зовнішніх» витрат, які різні види транспорту різною мірою накладають на суспільство: забруднення довкілля, інциденти, шум, споживання енергії і т.і.

З іншого боку, усі види транспорту мають економічні або соціальні переваги, які не завжди знаходять конкретне вираження у вигодах для оператора. Ефективна і процвітаюча залізниця може принести багато вигод і переваг адміністративним утворенням, по території яких вона проходить або зв'язує їх з іншими регіонами. Такі переваги мають монетарне вираження, яке може значно посилити фінансову стабільність залізниці і, можливо, заохотити активніше її використання через пропозицію досконаліших послуг і низьких тарифів.

Залізниці дають суспільству такі переваги і вигоди, які необов'язково виражаються в прямій фінансовій віддачі. Частіше вони дають мультиплікативний ефект: менша перевантаженість автомобільних доріг зменшує потребу в будівництві нових; в той же час підвищується рівень безпеки на дорогах, зменшується їх дія на стан здоров'я населення і довкілля. В період будівництва і наступної експлуатації залізниці створюються нові робочі місця, які у свою чергу сприяють зростанню зайнятості у сфері обслуговування, оскільки зароблені гроші витрачаються на товари і послуги. Залізничне будівництво підтримує промисловий розвиток, який у свою чергу забезпечує пряму і опосередковану зайнятість в діапазоні від власників торговельних підприємств до міських адміністрацій.

Якщо виключити з розгляду неосновну діяльність, залізниці отримують в основному прибутки від продажу квитків пасажирам і у вигляді плати за провезення вантажів і не мають прямих вигод від розвантаження автомобільних шляхів або активізації розвитку галузей і регіонів, які обслуговуються залізницями. Навпаки, щоб підтримувати конкурентоспроможність, залізниці та залізничні компанії майже завжди оцінюють свої послуги нижче за реальні витрати.

Основна проблема полягає в тому, що необхідність сплачувати залізницям за економічні вигоди, які вони генерують, розуміється не завжди і не усіма. Тому саме залізниці зацікавлені в оцінці вигод, що забезпечуються ними суспільству, і аргументації компенсацій.

В період реформування галузі залізницям, пасажирським компаніям-операторам важливо знайти аргументи для створення зацікавленості у регіональних та приміських залізничних перевезеннях з боку державних органів влади і приватних підприємств. І ці аргументи повинні лежати в площині соціально-економічної значущості залізничних пасажирських перевезень для розвитку даного регіону.

Пропорциональность между расходами на топливо и расходами по восстановлению работоспособности подвижного состава

Зеньчук Н. Ф., БНТУ, г. Минск, Залужная А. В., БелГУТ, г. Гомель, Беларусь

Износ транспортного средства, вызывающий потребность в восстановлении его работоспособности, т. е. в ремонтах и замене, происходит в основном в процессе его передвижения. Для передвижения затрачивается топливо. Таким образом, существует взаимосвязь между расходами на ремонты и расходами на топливо, а точнее говоря, расходы на ремонты пропорциональны расходам на топливо.

При изменении условий эксплуатации, в частности скорости движения, массы перевозимого груза, типа дорожного покрытия, количества остановок и др. изменяется величина сил сопротивления движению, и соответственно изменяется величина требуемой для её преодоления силы тяги. Для того чтобы произвести больший износ транспортного средства необходимо затратить больше топлива. Но соотношение между расходами на топливо (или электроэнергию) и расходами по износу подвижного состава остаётся постоянным.

Характерной чертой современного рынка является то, что в продаже имеются детали одного и того же наименования, но разного качества и, соответственно, разные по цене, поскольку они произведены разными производителями. Однако можно предположить, что какие бы детали ни использовались при ремонте транспортного средства, соотношение ремонты-топливо от этого не изменится. Дело в том, что цена детали на рынке в основном зависит от её ресурса, от того, сколько она проработает, прежде чем выйдет из строя. Сам механизм рыночного ценообразования способствует тому, что соотношение ремонты-топливо является устойчивым.

На величину соотношения ремонты-топливо не оказывает значительного влияния такое явление как изменение цен на ресурсы, и, в частности, рост цен на энергоносители. Удорожание энергоносителей в условиях рыночной экономики ведёт, в большинстве случаев, к удорожанию всех товаров, производимых в экономике, в том числе запчастей и материалов, поскольку энергоносители используются при их производстве и транспортировке.

В таблице 1 отражены значения соотношения ремонты-топливо, рассчитанные на основе сводных статистических данных из централизованных государственных статистических наблюдений Республики Беларусь 9-авто «Отчет о финансовых показателях и использовании автомобильного транспорта», 4-тр (авто) «Отчет о финансовых показателях работы автомобильного транспорта», 4-тр (международные) «Отчет о международных автомобильных перевозках». Данные за 2006–2007 гг. получить не удалось.

Таблица 1

Соотношение ремонты-топливо для экономических условий Республики Беларусь на основе статистических данных

Год	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Среднее
Грузовики	0,26	0,27	0,26	–	–	0,23	0,24	0,25	0,25
Автобусы	0,22	0,22	0,23	–	–	0,21	0,22	0,28	0,23

Из таблицы видно, что соотношение ремонты-топливо не имело значительных изменений на протяжении восьми лет, несмотря на значительные изменения в экономике, в частности в объёмах перевозок, в ценах на топливо и детали, в заработной плате, произошедшие за такой продолжительный период времени. Таким образом, соотношение ремонты-топливо является устойчивым и пригодно для прогнозирования расходов на ремонты подвижного состава в зависимости от прогнозируемых расходов на топливо.

Наукові підходи до розвитку пасажирських перевезень

Йолкін Д. Г., УкрДАЗТ, м. Харків

Пасажирський комплекс залізничних перевезень України забезпечує питому вагу потреб у перевезені серед населення. За останні роки залізничний транспорту України поступово втрачає свої конкурентні переваги, пов'язано це перш за все з нездатністю повною мірою задовольнити ростучі потреби споживача. Така ситуація викликає посилення конкуренції з боку автомобільного транспорту, якій в свою чергу здатний пропонувати більш гнучкі умови перевезення. Посилення конкурентоспроможності автомобільного транспорту пояснюється: гнучкою системою ціноутворення (в залежності від часу поїздки, маршруту, якості транспортного засобу тощо); різноманітністю маршрутів (близько 70 % залізничних шляхів дублює автотранспорт), наявністю важливого чинника, такого як доставка «від дверей до дверей»; мобільність формування маршруту слідування тощо.

На сьогоднішній день значного впливу конкуренції з боку автотранспорту зазнали приміські та регіональні пасажирські перевезення залізничного транспорту України. Найбільшого впливу на переорієнтацію вибору транспортного засобу споживача оказали такі переваги автотранспорту, як графік руху, розгалуженість маршрутів які оптимально забезпечують потребу серед населення, комфортність, в деяких випадках більш конкурентна вартісна складова.

Пасажирські перевезення у дальньому сполученні залізничним транспортом України все ще домінуючі на ринку транспортних послуг. Це в свою чергу пояснюється більшою комфортністю рухомого складу залізничного транспорту, на відміну від автомобільного; вартістю поїздки, на відміну від авіатранспорту та автотранспорту; та на деяких маршрутах досягає переваг за рахунок часу поїздки, в порівнянні з автотранспортом. Проте останнім часом спостерігається тенденція до посилення конкуренції з боку автотранспорту і в цьому сегменті транспортного ринку пасажирських перевезень.

Проведений автором аналіз фінансово-економічних показників діяльності комплексу пасажирських перевезень й головного показника котрий характеризує діяльність пасажирських перевезень (пасажирообіг), свідчить про щорічне зростання збитковості пасажирських перевезень на залізничному транспорті в наслідок непропорційного збільшення експлуатаційних витрат в порівнянні з темпами зростання доходів. Це негативне явище в діяльності комплексу пасажирських перевезень залізничного транспорту відбувається в наслідок втрачання конкурентних переваг на ринку транспортних послуг. Скорочення об'ємів пасажирообігу повною мірою ілюструє це твердження.

Отже, з метою збільшення дохідності за рахунок підвищення конкурентоспроможності комплексу пасажирських перевезень доцільно запропонувати захід щодо забезпечення на базі залізничного транспорту послуги пасажирських перевезень «від дверей до дверей» з використанням власного парку автотранспорту. Зазначену послугу пропонується впроваджувати першочергово на ділянках масових пасажиропотоків. Єднання двох видів транспорту дозволить значно підвищити конкурентоспроможність послуг залізниць та одночасно залучити додаткові кошти.

Прикладом може послугувати придбання одного квитка сполученням Харків-Ялта, на даний час дане сполучення залізничний транспорт не має можливості забезпечити. Проте відстань Харків–Сімферополь при впровадженні даного заходу буде забезпечено залізничним транспортом, а відстань Сімферополь-Ялта автотранспортом власного парку автомобілів Придніпровської залізниці.

Впровадивши дану послугу на залізничному транспорті України, отримають додатковий пасажиропотік, підвищать конкурентні переваги на ринку транспортних перевезень, що сприятиме збільшенню надходження доходів.

Розширення маршрутів денних пасажирських потягів

Карась О. О., Вертель В. В., ДЕТУТ, м. Київ

Під час підготовки України до «Євро-2012» існує можливість підвищити пасажиропотік на залізницях шляхом впровадження денних потягів. В Європі широко розповсюджене використання денних потягів (InterCity). Вдалим прикладом курсування денного потягу у Європі є Східний Експрес. Маршрут змінювався декілька разів, різні маршрути одночасно використовували цю назву. Початково Східний Експрес планувався як звичайний залізничний маршрут і мав з'єднувати Стамбул і Париж. Хоч сьогоденний маршрут прямує зі Страсбургу до Відня, можливо простежити весь маршрут Париж - Стамбул в чотири сьогоденних маршрути: Париж - Страсбург - Відень - Белград - Стамбул. Також існують інші маршрути Париж - Мюнхен - Будапешт - Бухарест - Стамбул й Париж – Цюріх – Белград - Стамбул.

Європа розширює маршрути денних потягів. Німецька фірма залізничних перевезень Bahn планує розпочати прямі маршрути під Ла-Маншем, від станції Сент-Панкрас у Лондоні до європейських міст призначення, включаючи Франкфурт і Амстердам у 2013 р. Нові правила Європейського союзу тепер дозволяють конкурентам запускати свої поїзди на маршруті тунелю під Ла-Маншем, який раніше був під владою Eurostar.

В Україні програма запуску денних потягів-експресів почалася у 2002 р. впровадженням Столичного експресу Київ-Харків. Денний експрес «Київ-Харків» в середньому має населеність 102 %, що характеризує високу ефективність його запуску. Столичний експрес має інші конкурентні переваги над авіаційним, зокрема: нижчу вартість проїзду; зручне розташування вокзалів (біля станцій метро) на відміну від аеропортів, що знаходяться за межами міст; курсування експресу не залежить від погодних умов на відміну від літаків. Як недоліки, можливо виділити лише два: тривалий час у дорозі і втрату денного часу.

Для обґрунтування ефективності розширення маршрутів денних пасажирських потягів необхідно проаналізувати альтернативні варіанти перевезень. Проведене дослідження дає підстави для аналізу ефективності запуску денних потягів на маршрутах Київ-Одеса і Київ-Донецьк (міста «Євро-2012», до яких прогнозується збільшений пасажиропотік під час проведення чемпіонату), попередньо провівши дослідження основних показників руху різними видами транспорту (маршрутним таксі, столичним експресом, нічним потягом та літаком) між містами (рис. 1).

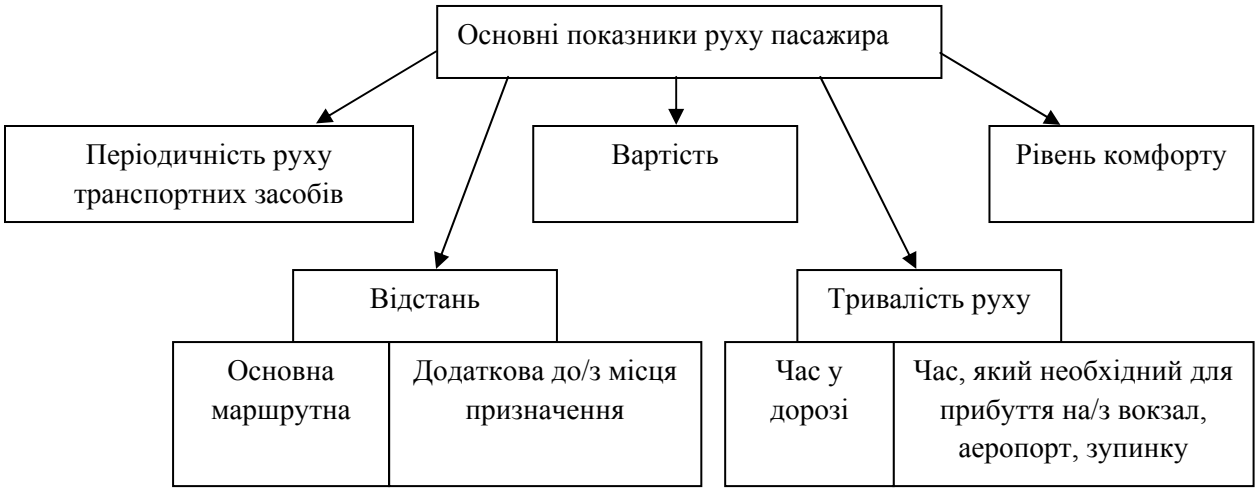

Рис. 1. Основні показники руху пасажира

На основі отриманих даних стане можливим провести оцінку конкурентоспроможності денного експресу на вказаних напрямках, а відповідно і ефективність його впровадження.

Ідентифікація та аналіз малодіяльних ділянок Південно-Західної залізниці

Кириленко О. М., Висоцька М. П., НАУ, м. Київ

Проблема експлуатації МДЗ виникла вже давно та гостро стоїть не тільки перед українськими залізницями, але має місце в Європейських країнах, де такі ділянки називаються «другорядними», та Російській Федерації. В Україні поняття «малодіяльна ділянка» (МДЗ) визначається єдиним критерієм згідно Правил технічної експлуатації – розміром руху пасажирських та вантажних поїздів (у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу.

На основі визначеного критерію був проведений аналіз малодіяльних ділянок на Південно-Західній залізниці станом на 01.01.2012 року. Понад 1,8 тис. км ПЗЗ можна вважати малодіяльними ділянками. Питома вага МДЗ на ПЗЗ складає 39,5 %.

В таблиці приведена інформація про розподіл МДЗ за окремими дирекціями залізничних перевезень.

Малодіяльні ділянки за окремими дирекціями ПЗЗ

Назва дирекції	Кількість ділянок	Питома вага, %	Протяжність, км	Питома вага, %
Київська	4	11,4	158	8,5
Конотопська	7	20,0	350	18,9
Коростенська	4	11,4	344	18,7
Козятинська	9	25,7	245	13,3
Жмеринська	11	31,5	750	40,6
Всього	35	100	1847	100

Середня протяжність малодіяльної ділянки на ПЗЗ складає 52 км. Очевидним є факт, що найбільшу питому вагу серед дирекцій, що мають МДЗ, є Жмеринська. Ця дирекція є географічно найвіддаленішою від столиці та відповідно має значну кількість незадіяних пропускних спроможностей. Конотопська, Коростенська та Козятинські дирекції залізничних перевезень розташовані практично рівновіддалено від столиці, тому приблизно мають однакову питому вагу МДЗ. Найменша кількість МДЗ знаходиться в Київській дирекції. Отже, очевидний висновок: чим далі від великого адміністративного чи промислового центру, тим більша кількість МДЗ.

На рис. 1 зображено розподіл МДЗ за видами сполучення та розмірами руху. Даний рисунок дає можливість зрозуміти, незатребуваність якого виду сполучення призводить до падіння розмірів руху та перетворення залізничної ділянки на малодіяльну.

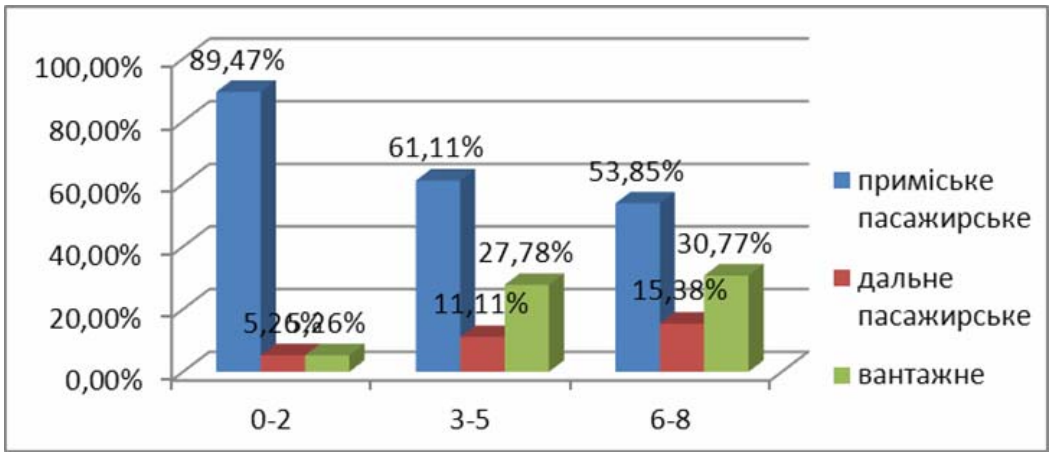

Рис. 1. Розподіл МДЗ за розмірами руху та видами сполучення

Отже, аналіз графіків руху свідчить про те, що 74 % малодіяльних ліній ПЗЗ мають дуже низькі добові розміри руху всього від 0-2 пар поїздів, 15 % - 3-5 пар поїздів, 10 % - 6-8 пар. При дуже малих розмірах руху поїздів від 0-2 пар на 89,5 % рух здійснюється у приміському сполученні, і тільки по 5 % на таких ділянках забезпечують вантажні та дальні пасажирські поїзди.

Така ситуація, потребує більш детального аналізу окремо взятих малодіяльних ділянок з розмірами руху 0-2 пари на добу. Так як в більшій мірі дані ділянки не відіграють значної ролі в забезпеченні руху в дальньому та вантажному сполученнях. Однак, такі ділянки потребують значних експлуатаційних витрат на їх утримання та функціонування. Окрім того, забезпечення руху приміських поїздів на цих ділянках не тільки не є економічно ефективним, але є дуже збитковим явищем. Тому в ході подальших досліджень варто детально розглянути кожну таку залізничну ділянку і розглянути питання про доцільність їх експлуатації взагалі в майбутньому, прорахувати розміри економії витрат від закриття вище зазначених ділянок. Умови експлуатації Залізничних ділянок з розмірами руху від 3-8 пар на добу потребуватимуть іншого підходу, який залежатиме від значимості кожної такої ділянки та її географічно розташування.

Формування доходів від залізничних перевезень
в умовах вертикально-інтегрованої системи управління

Колесникова Н. М., ДЕТУТ, м. Київ, Корольова Н. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Реформування залізничного транспорту з метою створення сучасної ринково орієнтованої організаційно-правової та економічної моделі управління, конкурентного середовища в потенційно конкурентних секторах, підвищення ефективності функціонування залізниць та інших суб'єктів ринку залізничних перевезень вимагає удосконалення формування доходів від перевезень.

Існуючий порядок формування та розподілу доходів від перевезень на залізницях України сформувався, в основному, за часів кризового стану залізничної галузі, коли існувала об'єктивна необхідність в застосуванні заходів, спрямованих на недопущення зростання собівартості перевезень. В той час всі пасажирські та велика частина вантажних перевезень були планово-збитковими, а фінансова підтримка залізничної галузі з боку держави не надавалася, що спричинило необхідність спростити взаєморозрахунки між лінійними підприємствами, перетворити лінійні підприємства на структурні підрозділи та запровадити фінансування структурних підрозділів за кошторисом витрат, а залізниць – за лімітами фінансування, які визначалися Укрзалізницею. Протягом певного періоду часу такий підхід до формування та розподілу доходів від перевезень дозволяв більш ефективно використовувати кошти на залізницях і сприяв виходу залізничної галузі з кризового стану.

На сьогодні існуючий порядок формування та розподілу доходів від залізничних перевезень у внутрішньодержавному сполученні забезпечує отримання прибутку (тобто привласнення частини створюваного економічного ефекту) лише операторам перевезень, власникам вантажних вагонів та незалежним компаніям-перевізникам, оскільки вони отримують плату за надавані послуги безпосередньо від вантажовласників. Інші учасники перевізного процесу (залізниці, дирекції залізничних перевезень, структурні підрозділи тощо), які створюють транспортну продукцію та пов'язаний з нею економічний ефект через існуючий порядок фінансування позбавлені можливості прямо привласнювати належну їм частину створюваного економічного ефекту, оскільки він перерозподіляється централізовано. Це створює незацікавленість залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів у зменшенні власних витрат, оскільки таке зменшення не приведе до зростання привласненого доходу, тому не існує об'єктивної мотивації щодо застосування заходів, спрямованих на підвищення продуктивності праці, зменшення енерго- та матеріалоємності і т. ін.

Отже, при існуючому порядку фінансування учасників перевізного процесу відсутні об'єктивні умови, за яких виробники транспортної продукції прагнуть до інноваційно-інвестиційного відтворення, яке надає можливість підвищувати якість виготовленої продукції при одночасному зменшенні її собівартості. Інакше кажучи, має місце неадекватність виробничих відносин рівню й характеру продуктивних сил, оскільки в процесі проведення реформ на залізничному транспорті відбувається спроба побудувати виробничі відносини згідно з вимогами ринку, а розвиток продуктивних сил залишається на низькому рівні. Виникає суперечність між існуючим порядком формування та розподілу доходів від залізничних перевезень і умовами ефективного господарювання в ринковому середовищі, усунення якої потребує забезпечення привласнення учасниками перевізного процесу справедливої частини отримуваного економічного ефекту, що надасть можливість забезпечувати відтворювальні процеси і підвищувати конкурентоспроможність залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Оскільки діючий механізм формування доходів від залізничних перевезень перетворюється на свою протилежність, гальмує подальший розвиток залізничного транспорту, то в ході реформування залізничної галузі з метою перетворення її на ринково орієнтовану відповідно до закону заперечення заперечення він має бути замінений на більш

досконалий. Відповідно до вимог об'єктивних законів ринкової економіки механізм формування доходів від перевезень повинен надавати можливість розділити фінансові потоки за видами діяльності (вантажні перевезення, пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученні, утримання та експлуатація об'єктів інфраструктури, надання послуг локомотивної тяги, ремонт рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури тощо), що буде сприяти підвищенню інвестиційної привабливості комерційно вигідних видів економічної діяльності.

В теперішніх умовах господарювання механізм формування доходів в залізничній галузі вимагає забезпечення використання позитивних тенденцій в дії таких об'єктивних економічних законів, як конкуренції, попиту та пропозиції, вартості тощо. Це спричинює необхідність використання адаптивно-гармонізаційного ціноутворення на залізничні перевезення, яке забезпечує отримання кожним учасником перевезення справедливої плати за надавані послуги. При цьому економічною основою адаптивно-гармонізаційного ціноутворення має бути економічно обґрунтована собівартість перевезень, яка максимально наближена до суспільно необхідних витрат на перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом країни, а у структурі собівартості мають виокремлюватися частини, що відповідають видам економічної діяльності.

Застосування адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничні перевезення сприяє створенню механізму формування доходів суб'єктів залізничного транспорту, відповідно до якого кошти від перевезень безпосередньо перераховуються кожному учаснику перевезення, оскільки в тарифі за кожною операцією перевізного процесу (початковою, кінцевою, рухомою тощо) в теперішній час відокремлюється інфраструктурна, локомотивна, вагонна частини по вантажних перевезеннях та інфраструктурна, вагонна, локомотивна і вокзальна (з виокремленням плацкарти і квитка) по пасажирських перевезеннях. Однак зазначених складових недостатньо для забезпечення розділення фінансових потоків за видами діяльності, тому потребує удосконалення структура собівартості перевезень. Це зробить грошові потоки від залізничних перевезень прозорими та позбавить галузь необхідності застосовувати штучний розподіл доходів від перевезення між його учасниками. Слід зауважити, що кожна складова залізничного тарифу має визначатися на основі економічно виправданих витрат, еластичності попиту, можливості здійснення нормального відтворення з урахуванням необхідності забезпечення пропорційного розвитку.

Оскільки адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення забезпечує тарифні умови паритетного функціонування учасників перевезень, то відповідає вимогам законів конкуренції, попиту та пропозиції, вартості тощо, завдяки чому створюються умови для еволюції відносин економічної власності та інноваційно-інвестиційного відтворення на залізничному транспорті.

Зважаючи на викладене, можна стверджувати, що перетворення залізничного транспорту на ринково орієнтовану галузь, покликане необхідністю адаптації залізниць до функціонування в ринковому середовищі в умовах посилення конкуренції на ринку транспортних послуг, вимагає застосування адаптивно-гармонізаційного ціноутворення, яке сприяє створенню відповідного механізму формування доходів від перевезень. Використання такого механізму дозволить забезпечити фінансове розмежування природномонопольного та потенційно конкурентного секторів залізниць з поступовим розвитком конкуренції в сфері експлуатації, отримання учасниками перевезень доходів, достатніх для компенсування витрат та забезпечення нормального відтворення, розподілення доходів і витрат за видами діяльності, передбаченими Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту України.

Принципи прогнозної оцінки витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту

Корженевич І. П., Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю., Дердюкова А. В., Близнюк Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Порівнювати конкурентоспроможність різних видів перевезень без врахування шкоди, яку вони завдають довкіллю та витрат на утримання власної інфраструктури, не коректно, Крім того утримання автомобільних доріг та їх будівництво виконуються за кошти уряду або місцевих органів влади, величина яких значно більш за транспортний податок автомобільних компаній та підприємств. Вказана проблема не може бути коректно вирішена, оскільки в Україні відсутній моніторинг визначення витрат на ліквідацію наслідків від негативного впливу на довкілля та суспільство різних видів транспорту.

В умовах відсутності необхідних даних стосовно шкідливого впливу різних видів транспорту на довкілля та суспільство, витрати України на боротьбу з негативними наслідками можна спрогнозувати, використовуючи досвід європейських країн та адаптуючи їх розрахунки до умов України. Саме рішення цієї проблеми наводиться в даній роботі.

Для виконання досліджень стосовно оцінки витрат на боротьбу зі шкідливими впливом на суспільство та довкілля різних видів транспорту за методикою INFRAS/IWW [3], було зроблено попередню оцінку зовнішніх витрат, беручи до уваги показники країн Євросоюзу та інформацію про діяльність транспорту України. При цьому безумовно потрібно враховувати відмінності, які існують в житті населення та економіці України, порівняно з країнами Євросоюзу. При попередній оцінці не будемо враховувати витрати, які пов’язані з перевантаженістю шляхів сполучення, хоча ці витрати в Європі складають за різними оцінками 3 до 8 % від внутрішнього валового продукту. Оцінити цей показник в умовах України поки що не можливо, оскільки відсутній необхідний статистичного матеріал. Але ці витрати, які насамперед пов’язані з автомобільним транспортом, будемо враховувати при загальній оцінці ситуації.

Результати розрахунків подані в таблиці 1.

Як і очікувалося, левова частина зовнішніх витрат пов’язана з власним автомобільним транспортом. При приблизно однакових обсягах пасажирських перевезень залізницею та автобусами, суспільство втрачає майже втричі більше коштів на автобусних перевезеннях порівняно з залізничними.

З таблиці 1 випливає, що сума зовнішніх витрат на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля від пасажирських перевезень складає 31,3 млрд. □рн., а якщо врахувати витрати на боротьбу з викидами від вантажного транспорту то цей показник буде рівним 8,5 %. При врахуванні втрат на боротьбу з іншими видами транспорту, від перевантаження та інших чинників, що не були враховані в даній роботі, то загальні зовнішні витрати складуть більше 10 % від ВВП України.

Таблиця 1

Загальні очікувані зовнішні витрати транспорту України, на боротьбу зі шкідливим впливом на суспільство та довкілля

Показники зовнішніх очікуваних витрат в Україні, які пов'язані з:	Конкуруючі види транспорту			
	Легкові автомобілі з ураху-ванням власних автомобілів	Автобуси	Пасажирські поїзди	Всього витрат
аваріями	20,06	1,05	0,04	21,15
шумом	0,96	0,16	0,47	1,59
забрудненням повітря	1,87	2,11	0,62	4,60
зміною клімату	1,58	0,44	0,09	2,11
індустріальним ефектом	0,96	0,50	0,39	1,85
Всього, млрд грн	25,43	4,26	1,61	31,30

Таким чином, кожна десята гривня, яка зароблена в державі, витрачається на ліквідацію (тим чи іншим шляхом, відкрито або таємно) наслідків роботи транспортної системи. З загальної суми зовнішніх витрат майже 82 % складають витрати, які пов'язані з роботою автомобільного транспорту. До речі цей показник кращий в порівнянні з європейським, оскільки в Україні більшу частку в загальних обсягах перевезень складає залізничний транспорт.

Зниження долі залізничного транспорту на ринку перевезень, яке відбувається останнім часом, є небезпечною тенденцією для суспільства і слід приймати термінові заходи для припинення цих процесів.

Отримані результати, хоч і мають приблизний характер, але чітко вказують на необхідність переорієнтації пасажирських і вантажних перевезень на залізничні. Також слід сказати, що коштів, які виділяються державою на розвиток автомобільних шляхів, було б достатньо для створення в Україні найсучаснішої системи нових високошвидкісних (зі швидкостями до 350 км/год.) залізниць.

Література

1. Корженевич І. П., Бараш Ю. С. Роль залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн.. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. 2008. – Вип..24. – С. 201-206

2. INFRAS/IWW 2000: External Costs of Transport: Accident, Environmental and Cogestion Costs of Transport in Western Europe. Zurich/Karlsruhe. – 2000.

3. INFRAS/IWW 2004: External Costs of Transport: Update Study. Final Report. Zurich/Karlsruhe. – 2004.

Елементи логістичного менеджменту в системі залізничного транспорту

Костюченко Л. В., НАУ, м. Київ

Сьогодні науковці в області логістики трактують термін «логістина система» у широкому значенні як складну організаційно завершену структуровану мікро-, мезо- чи макроекономічну систему, яка складається із ланок, взаємопов'язаних єдиним процесом управління матеріальними та супутніми їм потоками, сукупність, межі та задачі функціонування яких об'єднані загальною метою. Ґрунтуючись на такому трактуванні приходимо до висновку, що транспортна система таж є логістичною. Якщо прийняти транспортну систему країни за макрологістичну, то система залізничного транспорту є мезологістичною. Тому останню доцільно розглядати як об'єкт логістичного управління.

Варто зазначити, що логістичне управління трактується науковцями як система управління рухом об'єктів поставок у інтегрованому потоці трансформації первинних ресурсів у споживчу продукцію. А процес цілеспрямованого впливу на просторово-часову синхронізацію наведених бізнес-процесів при формуванні логістичних потоків, систем і ланцюгів є концепцією логістичного менеджменту. Отже, логістичним менеджментом на залізничному транспорті є система управління рухом інтегрованого логістичного потоку, який забезпечує трансформацію інформаційного потоку та первинних ресурсів у кінцеву продукцію (послуги), що задовольняє потреби споживача (рис. 1).

Рис. 1. Складові логістичного менеджменту залізничного транспорту

Узагальнення останніх досягнень теорії і практики логістики привело до розуміння того, що об'єктом логістичного управління є упорядкована сукупність матеріальних, фінансових, інформаційних і сервісних потоків. До функцій логістичного управління належать: виокремлені комплекси цілеспрямованих рішень і дій щодо планування, організації, мотивації, координації та контролінгу процесів адміністрування і партнерства господарюючих суб'єктів у інтегрованому логістичному ланцюзі поставок. А його критеріями визначено своєчасність доставки за адресним призначенням замовленого продукту визначеного рівня якості у необхідній кількості з мінімальними витратами.

Дослідження системи залізничного транспорту України з позиції логістики дозволило виявити нагальну необхідність тіснішої її взаємодії з іншими видами транспорту з метою узгодженого розвитку їхніх потужностей. В області технічного планування з метою синхронізації роботи суміжних видів транспорту та інших елементів перевалочних вузлів провідна роль має належати контактним графікам руху для змішаних перевезень та графікам технологічних процесів обробки рухомого складу в перевалочних пунктах. Таким чином, план формування поїздів, як єдиний технологічний процес роботи станцій усієї мережі, є зв'язковою ланкою між відправниками вантажів і залізницею, економікою і технікою перевезень, вантажопотоками і графіками руху поїздів, а також фактором проектування інфраструктурних об'єктів тощо. Але на практиці часто спостерігаються численні

невідповідності у згаданих вище суміжних графіках, які призводять до збоїв та, як наслідок, затримках у процесах перевезення. Даний факт негативно спливає на прибутковість вантажних змішаних перевезень та міжнародних пасажирських. Зокрема, підвищення тарифів на залізничні перевезення у міжнародному сполученні протягом 2009-2011 рр. призвело до відчутного скорочення пасажиропотоку на користь автомобільного та авіаційного транспорту. Доцільно також відмітити, що відтік пасажирів спровокувало не лише підвищення вартості проїзду, але значні втрати часу на стиках з іншими видами транспорту. Стосовно вантажопотоку, спостерігається аналогічна ситуація з часовими та фінансовими перевитратами спричиненими: прив'язкою до графіку руху поїздів, багаторазовим сортуванням рухомого складу впродовж усього маршруту, значними витратами часу на оформлення пакету перевізних документів, низькою швидкістю передачі інформації або взагалі одностороннього зв'язку «клієнт-станція».

Дослідження ефективності управління логістичною системою залізничного транспорту України дозволили виявити такі групи проблем: по-перше, відсутність системного підходу при плануванні стикових графіків; по-друге, недостатньо налагоджені механізми управління, які забезпечують альтернативність, вірогідність та корегування рішень, що реагують на зміни попиту та умов функціонування системи; по-третє, низька якість управління інфраструктурними об'єктами залізничного транспорту, а також колосальний ступінь зносу, як рухомого складу, так і верхньої будови колії й постійних споруд та пристроїв. Отже відсутність цілісності елементів транспортної системи України на всіх рівнях перешкоджає застосуванню принципів логістичного управління вітчизняними залізницями зокрема, що спричиняє поступове зниження якості та рентабельності продукції залізничного транспорту.

Сучасні підходи до управління транспортом , як учасником логістичного ланцюга , актуалізували необхідність його розгляду в різних аспектах:

- з позиції вивчення ефективності роботи окремих видів транспорту є цікавими перевезення між пунктами відправлення та призначення на кожному з них;
- з позиції організації перевезень – весь процес перевезення за принципом «від дверей до дверей»;
- з позиції споживачів транспортних послуг – у розрахунок приймається не лише перевезення магістральним транспортом, але й переробка, зберігання, упакування, перепакування, подача матеріалів безпосередньо «на конвеєр» тощо, для пасажирських перевезень – пересадки, додаткові послуги та пов'язані із цим інформаційні процеси;
- з позиції процесу спеціалізації та кооперування виробництва, транспорт має розглядатися впродовж усього ланцюга поставок;
- з метою максимального скорочення витрат – приймається до уваги весь життєвий цикл продукції, підвищення якості перевезення, яка сьогодні відображається переважно на сукупних витратах, аніж на собівартості традиційної перевізної діяльності.

Отже, відповідно до врахування критеріїв логістичного менеджменту та наведених вище аспектів, доцільно було б звернути увагу не лише на оптимізацію розподілу вагонопотоків та суміжних графіків, але й на стан і якість управління інфраструктурою залізничного транспорту, що перекликається із перерахованими групами проблем. Наприклад, від організації та координації вагонопотоків залежать показники використання тягового складу, ступінь використання сортувальних пристроїв і колійного розвитку станцій, виконання нормативів експлуатаційної роботи тощо. Загалом проблема організації вагонопотоків у групові потяги є дуже актуальною і спрямована на підвищення ефективності роботі усієї залізничної мережі. До оптимальної системи організації вагонопотоків висуваються вимоги щодо забезпечення високого рівня транзиту, скорочення порожнього пробігу та непродуктивної переробки вагонів на сортувальних станціях. Крім того своєчасність виконання перевезення та схоронності вантажів відіграють важливу роль в умовах конкуренції. Дотримання цих показників на необхідному рівні дозволить забезпечити зростання попиту на послуги залізничного транспорту, а отже і їхньої доходності.

Управління фінансовими ресурсами при капітальному ремонті основних засобів залізничного транспорту в процесі його реформування

Ломтєва І. М., Сначов М. П., Шалений О. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізниці України у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення. Але через значну зношеність основних засобів залізниці якість та безпека залізничних перевезень в останні роки зменшуються, тому питання управління та планування оновлення основних засобів набувають першочергового значення в умовах реформування залізничного транспорту.

В процесі реформування передбачається оптимізація організаційної структури у сфері ремонту рухомого складу, колійної техніки і колій, на різних стадіях необхідно внести зміни в технологію виробництва на заводах з ремонту рухомого складу. Для виконання поставлених цілей мають бути відповідні фінансові ресурси. Тому постає необхідність розглянути можливі джерела отримання фінансових ресурсів та їх доцільність.

Основними і законодавчо визначеними варіантами отримання фінансових ресурсів є:

1. Власні внутрішні джерела фінансування, якими є прибуток та амортизаційні фонди.

2. Власні зовнішні джерела фінансування – це бюджетне і цільове фінансування, а при майбутньому формуванні акціонерного товариства – ресурси, отриманні від емісії акцій.

3. Залучені ресурси, у вигляді різноманітних кредитних програм фінансування проектів оновлення об’єктів основних засобів.

4. Змішане фінансування, що є поєднанням наведених джерел фінансування.

Прибуток і амортизація не можуть бути використані як основне джерело фінансування капітального ремонту. Це обумовлене тим, що амортизаційний фонд вже не спроможний покрити всі необхідні витрати на відновлення об’єктів основних засобів, які, в багатьох випадках, вже експлуатуються більше встановленого терміну. А частка прибутку, яка направлена на фінансування капітального ремонту, є недостатньою для відшкодування витрат на необхідні об’єми ремонту.

Одним з основних джерел фінансування може бути використаний банківський кредит. Управління кредитом несе в собі аналіз доцільності використання позикових коштів, що включає вибір найвигіднішої форми та виду кредитної ставки, умов виплати відсотків, умов погашення основної суми боргу та інші, які залежать від часу, і, відповідно, від фактора інфляції. Але залізниці вже мають велику заборгованість по кредитах банків що призвело до значних сум фінансових витрат на обслуговування зовнішнього боргу.

Найбільш оптимальним варіантом залишаються кредитні програми фінансування інвестицій у вигляді фінансової оренди (лізингу) об’єктів основних засобів. Критерієм прийняття управлінських рішень щодо придбання або оренди окремих видів основних засобів є порівняння дисконтованих сумарних грошових платежів при вказаних вище формах фінансування відновлення об’єктів основних засобів. Основою грошового потоку при придбанні об’єктів основних засобів у власність за рахунок довгострокового банківського кредиту є дисконтовані відсотки за користування кредитом і дисконтована основна сума боргу, що підлягає погашенню. Основу грошового потоку від фінансової оренди (лізингу) об’єктів основних засобів складає авансовий лізинговий платіж, якщо він передбачений умовами лізингової угоди, і дисконтовані регулярні лізингові платежі за користування об’єктами основних засобів.

Фінансування ремонтних робіт потребує перегляду, так як на даний момент не може забезпечити підтримку основних засобів у належному робочому стані. Тому пошук та аналіз різних варіантів фінансування капітального ремонту є одним з головних етапів планування подальшого розвитку залізничного транспорту.

Визначення поточної ефективності транзитних перевезень

Любохинець Л. М., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

В умовах ринкової економіки на перший план виходить необхідність підвищення якості транспортного обслуговування на основі застосування прогресивних технологій перевезень, надання принципово нових конкурентоздатних транспортних послуг. У зв'язку з цим в даний час найбільш актуальними напрямами в галузі є дослідження потенційних можливостей підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, визначення доріг забезпечення економічної стабільності і поліпшення фінансово-економічних показників роботи. Перспективною областю залучення додаткових об'ємів перевезень є міжнародні транзитні перевезення вантажів. У роботі запропоновано визначити рентабельність транзитних вантажних перевезень, застосовуючи метод розрахунку доходів і витрат.

Відстеження тарифів здійснюється шляхом аналізу форми № 1-тариф (зал) «Звіт про тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом» Держкомстату.

Відстеження статистичних показників (обсяги та вантажообіг) залізниць України здійснюється шляхом аналізу форми галузевої статистичної звітності залізничного транспорту України ЦО-12 «Звіт про перевезення вантажів, їх пробігах і одержаному за них доході по залізницях України», що розробляється Головним інформаційно-обчислювальним центром Укрзалізниці.

За офіційними статистичними даними, згідно форми № 10-Зал «Звіт про доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України» сума доходів від перевезень склала 13 625 661 тис. грн., витрати – 9 470 066 тис. грн., фінансовий результат – 4 155 595 тис. грн. За наявними статистичними даними необхідно визначити середню рентабельність вантажних перевезень. Рентабельність (збитковість) перевезень визначаться діленням прибутку (збитку) на експлуатаційні витрати, вимірюється у відсотках.

Визначимо рентабельність вантажних перевезень за даними форми № 10 – зал «Звіт про доходи і витрати з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України».

$$Р_1=Ф_{рез}*100\%/\sum Э_{заг}, \quad (1)$$

де $Ф_{рез}$ – фінансовий результат, $Ф_{рез}$ = 4 155 595 тис. грн.;
$\sum Э_{заг}$ – загальна сума витрат, $\sum Э_{заг}$ = 9 470 066 тис. грн.

$$Р_1 = 4\ 155\ 595*100\% / 9\ 470\ 066 = 44\ \%.$$

Визначимо рентабельність транзитних перевезень за допомогою розрахованих даних , з використанням вихідних даних Держкомстату.

$$Р_{транз}=Ф_{резтранз}*100\%/\sum Э_{загтранз}, \quad (2)$$

де $Ф_{резтранз}$ – фінансовий результат, $Ф_{резрозрах}$ = 2 231 392 тис. грн.;
$\sum Э_{загртранз}$ – загальна сума витрат, $\sum Э_{загтранз}$ = 1 599 544 тис. грн.

$$Р_{транз}=2\ 231\ 392*100\ \%/1\ 599\ 544= 140\ \%.$$

Отже, можна зробити висновок, що рентабельність транзитних перевезень значно перевищує рентабельність загальних вантажних перевезень, тобто розвиток транзиту має пріоритетне значення для розвитку економіки держави.

Техніко-економічне обґрунтування заходів з підвищення продуктивності праці вантажної станції

Любохинець Л. М., Терещенко О. О., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Організація праці представляє собою сукупність заходів, які на даному рівні техніки і організації виробництва забезпечують планомірне та більш раціональне використання робочої сили і коштів виробництва для неухильного підвищення продуктивності праці. Комплекс цих заходів охоплює різні сторони процесів праці і виробництва. До заходів інших напрямків організації праці ставляться такі, які пов'язані з підвищенням кваліфікації працівників, розробкою раціональних форм і методів морального стимулювання, підвищенням продуктивності праці, зміцненням дисципліни. Наприклад, на станції для працівників проводяться курси підвищення кваліфікації.

Для того, щоб постійно підвищувати продуктивність праці, необхідно постійне стимулювання працівників. Необхідно ширше відбивати питання, пов'язані із впровадженням найбільш раціональних форм поділу й кооперації праці, застосовувати передові методи роботи інших станцій, поліпшувати практику нормування, скорочувати витрати робочого часу, зміцнювати трудову дисципліну.

Для підприємства в цілому першорядне значення мають розробка й впровадження ефективної організації керування виробництвом, взаємний зв'язок діяльності ділянок, підвищення рівня технічної оснащеності виробництва, скорочення витрат праці й матеріальних засобів. Впровадження вище вказаних шляхів удосконалення організації праці робітників залізничної станції призведе до підвищення продуктивності праці.

Продуктивність праці характеризує ефективність виробничої діяльності колективу. Рівень продуктивності праці визначається кількістю споживчих благ, вироблених в одиницю робочого часу, або витратою праці на виробництво одиниці продукції. При цьому повинна бути врахована уся витрата сукупної праці (живого й упредметненого). При рості продуктивності праці підвищується частка упредметненого і зменшується частка живої праці.

Визначення повних трудових витрат на одиницю продукції складна. Тому в галузях народного господарства і на підприємствах, у тому числі і на залізничних станціях, розраховується не вся сукупність трудових витрат, а лише їхня частина - частка живої праці. Строго говорячи, визначається не продуктивність праці, а вироблення працівників, що умовно називають продуктивністю їхньої праці.

Резерви росту продуктивності праці маються в кожнім господарстві залізничного транспорту. Насамперед вони криються у впровадженні нової техніки, підвищенні рівня механізації й автоматизації праці, удосконаленні технології й організації виробництва.

Ріст продуктивності праці в господарствах руху, вантажної і комерційної роботи можуть забезпечити наступні організаційно-технічні заходи:

- закриття або переклад на цілодобову роботу частини роздільних пунктів на малодіяльних лініях;
- ритмічність вантажної роботи протягом місяця, по днях тижня і годин у кожну добу;
- підвищення вагових норм потягів і маршрутизація перевезень;
- суміщення професій - чергового по станції і квиткового касира, сигналіста і чергового по переїзду; технічного конторника і переписувача вагонів, чергового по посту й оператора;
- робота складальних бригад в одну особу і ряд інших заходів. Великим резервом росту продуктивності праці є зменшення чисельності працівників окремих професій за рахунок ущільнення робочого дня і впровадження наукової організації праці, ліквідації плинності кадрів і підвищення їхньої кваліфікації.

Экономический эффект от внедрения унифицированной боковой рамы тележек грузовых вагонов

Бубнов В. М., ООО «ГСКБВ», г. Мариуполь, Мямлин С. В., ДИИТ, г. Днепропетровск,
Манкевич Н. Б., ООО «ГСКБВ», г. Мариуполь

На долю железнодорожного транспорта стран СНГ приходится до 80 % всех грузовых перевозок. При этом пропускная способность 30 % линий практически исчерпана. Одним из резервов повышения пропускной способности железных дорог является повышение эффективности использования погонной нагрузки на путь, естественно, при соблюдении имеющихся требований по воздействию на путь и обеспечении показателей безопасности движения. В связи с переходом грузового подвижного состава железных дорог с осевой нагрузки 23,5 тс на 25 тс последние десять лет научные, конструкторские и производственные организации, имеющие отношение к отрасли грузового вагоностроения, активно совершенствовали конструкции существующих ходовых частей грузовых вагонов и разрабатывали новые, с увеличенной осевой нагрузкой. Это привело к появлению большого количества новых конструкций ходовых частей грузовых вагонов.

Безусловно, возросшая конкуренция работает на повышение технического уровня изделий, но одновременно возникает проблема технического обслуживания, ввиду того, что большая часть деталей разных моделей тележек не унифицирована между собой.

Как следствие, на пути обеспечения требуемых межремонтных пробегов вагонов возникает сложность или даже невозможность различения моделей тележек между собой, их отдельных элементов между подобными, обеспечения ремонта узлов и деталей тележек по тем требованиям, которые бы обеспечивали необходимые характеристики тележки в сборе и вагона в целом. Это ведет к увеличению расходов в эксплуатации, что отрицательно отражается на стоимости перевозок.

Одним из выходов в сложившейся ситуации может послужить унификация элементов тележек грузовых вагонов с разной осевой нагрузкой.

Внедрение унифицированных деталей и узлов позволяет снизить затраты на технологическое оборудование и оснастку, обучение персонала, на проведение периодических испытаний. Для примера выполнен расчет экономических показателей от внедрения унифицированной боковой рамы грузового вагона, который явно свидетельствует в пользу этой унификации.

Таким образом, подтверждается не только техническая, но и экономическая целесообразность внедрения в производство унифицированных деталей и узлов предыдущего и нового поколения ходовых частей грузового подвижного состава железных дорог.

Фактори впливу міського рейкового транспорту на суспільство

Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для удосконалення в цілому функціонування системи міського пасажирського транспорту потрібно розглядати сукупний вплив факторів різного характеру (екологічних, соціальних, технологічних, економічних), оцінюючи їх роль та значущість за допомогою відповідного кількісного критерію. Слід зазначити, що вплив різних видів міського пасажирського транспорту на екологію міста є неоднаковим. Для вирішення поставленої проблеми визначені основні впливові фактори, які для залізничного транспорту приймуть вигляд:

Технологічні фактори. Швидкість перевезень пасажирів міським рейковим транспортом в Україні дуже низька. Відсутність бюджетного фінансування не дає можливість почати будівництво швидкісних та високошвидкісних мереж. Підвищення швидкості на існуючих коліях потребує суттєвої реконструкції інфраструктури. Якість та зручність перевезення не відповідає європейським стандартам і потребує впровадження багатьох додаткових заходів. За швидкістю, якістю та комфортністю перевезень міський рейковий транспорт поки що поступається автомобільному. У той же час рейковий транспорт значно краще працює порівняно з конкурентами за показниками порушення стабільності руху та кількості аварій і катастроф.

На жаль, міський рейковий транспорт відрізняє низька маневреність, потрібно досить значні капітальні витрати при спорудженні нових трас, та й самим «тихим» засобом пересування трамвай не назвеш. Шум трамвая створюється тяговим двигуном, гальмівний системою, вібрацією кузова, коченням коліс по рейках. Інтенсивність цього шуму залежить також від стану трамвайної колії та контактної мережі. Зниженню рівня шуму може сприяти застосування екранують шум фальшбортом з поглиначами звуку, які закривають колеса.

Для зменшення шуму на деяких трамвайних шляхах застосовують гумові прокладки.

Хороші результати дають амортизаційна прокладка між ободом колеса і диском або подача на колеса графітного розчину.

Соціальні фактори. Завдяки розвитку залізничного транспорту створюються додаткові робочі місця, збільшуються відрахування до пенсійного фонду та фондів соціального страхування, поліпшується медичне забезпечення працівників галузі та умови відпочинку. Але реформування залізничного транспорту та подальше його акціонування може призвести до втрати необхідного соціального захисту працівників галузі. Соціальний захист поширюється не тільки на працівників залізничного транспорту, а й на членів їх сімей. Щодо тривалості та рівня життя громадян України, то Укрзалізниця проводить багато заходів стосовно підвищення безпеки руху, комфортності перевезень, впровадження вагонів нового покоління з біологічними або вакуумними туалетами. На вокзалах та у вагонах створюються умови для обслуговування інвалідів. Травмування та смертність на залізничному транспорті суттєво нижче ніж на автомобільному.

Екологічні фактори. Трамвай лідирує у списку найбільш популярних транспортних засобів аж ніяк не випадково. Головна його перевага в тому, що він практично не забруднює навколишнє середовище та вимагає найменшого відведення земельних ресурсів для свого функціонування порівняно з автодорогами.

Економічні фактори є похідними від попередніх факторів і оцінюються величиною шкоди, які завдав міський рейковий транспорт суспільству. За цим показником міський рейковий транспорт працює краще своїх основних конкурентів і є найбільш вигідним для суспільства, що робить його найбільш привабливим для першочергового розвитку. Економічні фактори є інтегральним показником та основним індикатором впливу транспорту на суспільство.

Дослідження ступеня розділення менеджера інфраструктури й залізничного оператора на залізницях держав-членів ЄС

Міщенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Різні Держави-Члени ЄС у різному ступені здійснили реалізацію вимог чинного законодавства в сфері залізничного транспорту, викладених у Директивах ЄС, відносно розділення менеджера інфраструктури й залізничного оператора.

У відповідності із стандартними визначеннями, викладеними в Директивах ЄС, існують чотири основних типи вертикального розділення:

- Повне розділення;
- Часткове розділення;
- Часткова інтеграція;
- Повністю інтегрований.

Ці типи основні, але є приклади, коли окрема Держава-член ЄС, застосовувало специфічний підхід до розділення. А в деяких випадках прийнятий спочатку метод розділення потім змінювався на іншій протягом тривалого періоду часу. Виконаний аналіз дозволяє класифікувати країни ЄС за критерієм типу вертикального розділення менеджера інфраструктури й залізничного оператора в такий спосіб:

- Повне розділення - Великобританія, Фінляндія, Данія, Нідерланди, Норвегія, Іспанія, Швеція, Португалія, Словаччина, Литва, Румунія, Чеська республіка, Греція;
- Часткове розділення - Естонія, Франція, Угорщина, Словенія, Люксембург, Латвія;
- Часткова інтеграція - Австрія, Бельгія, Німеччина, Італія, Польща;
- Повна інтеграція - Ірландія, Північна Ірландія.

При цьому часткова й повна інтеграція являють найбільшу загрозу для забезпечення не дискримінаційного доступу до інфраструктури.

У частково інтегрованій моделі менеджер інфраструктури й залізничний оператор хоча й відділені організаційно, є філіями однієї й тієї ж холдингової компанії. Тому в більшості випадків функціонують для досягнення загальних стратегічних і комерційних цілей, розташовуючись на монополізованому ринку залізничного транспорту. До того ж, область для ефективної координації управління інфраструктурою й умов обслуговування поїздів відповідно набагато ширше. У деяких із частково інтегрованих моделей є високий ступінь входу на вантажний ринок.

У випадку повністю інтегрованого типу немає ніякого розділення між менеджером інфраструктури й залізничним оператором. Обидва види діяльності виконуються вертикально інтегрованою юридичною особою. Ця структура найменш прозора й взагалі пропонує найменшу кількість можливостей для конкурентоспроможного входу на залізничний транспортний ринок. Однак спостерігається більш ефективна координація інтерфейсу (системи) «колесо-рейка». Даний тип розділення не забезпечує не дискримінаційний доступ до інфраструктури й у цей час забороняється відповідно до законодавства ЄС.

У той час як Держави-Члени ЕС затверджували, що часткове розділення і часткова інтеграція реалізовані відповідно до Директиви 2001/14/ЕС, європейська Комісія із транспорту уклала, що багато з моделей, фактично здійснених, не були погоджені з вимогами Першого Залізничного Пакета (три Директиви Європейського парламенту і Ради: 2001/12/ЕС, 2001/13/ЕС, 2001/14/ЕС).

У минулому європейська Комісія виразила занепокоєння про всі моделі крім повної моделі розділення. Зокрема це поклало початок багатьом слуханням про порушення деякими Державами-Членами виконання Першого Залізничного Пакета, включаючи слухання проти 11 Держав-Членів, що стосується розділення управління інфраструктурою від перевізних операцій і незалежності існуючих функцій.

Ціль вертикального розділення полягає в тому, щоб створити незалежність, що гарантує не дискримінаційний доступ до національної залізничної інфраструктури. Звідси побоювання, що частково інтегрована модель приводить до сильних, триваючих стратегічних і комерційних зв'язків між менеджером інфраструктури й залежним оператором перевезень, обидва несуть відповідальність перед спільним власником. У цьому випадку, ні про який розвиток конкурентних відносин не може бути й мови.

Отже, незалежність і не дискримінація залишаються проблемним питанням для більшості країн ЄС.

Література

1. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport

Застосування програм лояльності на залізничному транспорті при здійсненні пасажирських перевезень

Наумова О. Е., УкрДАЗТ, м. Харків

Гостра конкуренція, що склалася на ринку пасажирських перевезень, вимагає від транспортних підприємств пошуку методів залучення нових і утримання існуючих пасажирів, які забезпечать їм одержання прибутку. Ця задача набуває особливого значення ще й з причин зміцнення конкурентних позицій авіаційного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту. Як видно з табл. 1, обсяг перевезень пасажирів за 2011 рік у порівнянні з 2010 р. авіаційним транспортом збільшився на 22,7 %, а залізничним – лише на 0,7 %.

Таблиця 1

Пасажирські перевезення за видами транспорту за 2011 р.
[за даними Держкомстату України]

Види транспорту	Перевезено пасажирів		Пасажирообіг	
	млн.	у % до 2010 р.	млн. пас. км	у % до 2010 р.
Залізничний[1]	430,1	100,7	50837,4	101,2
Автомобільний	3604,6	96,7	51396,2	98,7
Водний	8,0	105,2	91,7	96,2
Авіаційний	7,5	122,7	13761,0	125,6

[1] З урахуванням перевезень міською електричкою

Більш того, за оцінкою експертів, протягом найближчих 20 років доля залізничних пасажирських перевезень у загальному обсягу пасажирських перевезень знизиться, а конкуренція авіаційного транспорту із залізничним посилиться, зокрема у сегменті дальніх перевезень. Тож актуальною задачею для Укрзалізниці є розробка заходів щодо формування кола постійних споживачів транспортних послуг – пасажирів, які будуть лояльними до неї.

Під лояльністю споживачів розуміють їх позитивне відношення до усього, що стосується певної організації. Лояльність формується на основі відповідного досвіду звертання до даної організації, користування послугами, які вона пропонує, супроводжується емоційною прихильністю до неї та нечутливістю до дій конкурентів.

Лояльність споживачів пов’язана з емоційною сферою, тому лояльні споживачі – це люди, які обирають певний бренд (організацію), незважаючи на те, що існує інша, можливо краща, пропозиція. У цьому випадку споживачі не зацікавлені у пошуку альтернативних варіантів, оскільки вони віддані конкретній компанії. Лояльність споживачів часто ототожнюють із задоволеністю, проте це дещо різні поняття. Отримання задоволення від покупки ще не означає, що споживач стане лояльним до компанії, хоча задоволеність споживача є першим кроком до завоювання його лояльності. Можна сказати, що лояльний споживач є завжди задоволеним, а задоволений споживач – не завжди лояльним до компанії. Лояльність створюється тільки у тому разі, коли це йде від реального бажання та намагання з боку підприємства зрозуміти потреби споживачів і задовольнити їх найкращим чином.

Одним із заходів формування лояльності споживачів є розробка програм лояльності. Вперше програми лояльності для пасажирів були розроблені та впроваджені авіаперевізниками у 1981 р. Програми базувалися на задоволенні потреби пасажирів зекономити кошти при купівлі проїзного документа. При цьому у якості стимулюючих заходів були застосовані преміальні (бонусні) мілі для пасажирів, що багатократно користувалися послугами конкретної авіалінії. Оскільки авіабренди виявляли критерії вибору перевізника пасажирами та усіма силами намагалися надавати послуги відповідно до їх фактичних запитів, результатом впровадження даних програм стало збільшення числа пасажирів.

До компаній, що сьогодні активно застосовують бонусні програми, можна віднести «American Airlines», «United Airlines», «Thai Airways», «Lufthansa», «British Airways», «Air France», «Turkish Airlines», «Аерофлот», «Аеросвіт», «Міжнародні Авіалінії України» та ін.

У даний час досвід авіакомпаній впроваджується і на залізничному транспорті. Так, у німецькій компанії Deutsche Bahn існує система bahn.bonus. Накопичити бали при цьому можливо як при купівлі залізничних квитків, так і завдяки користуванню послугами партнерів – готелів і прокатних контор. Для того, щоб витратити накопичені бонуси, компанія пропонує цілий каталог «призів».

З червня 2011 р. відкрите акціонерне товариство «Федеральна пасажирська компанія (ВАТ «ФПК»)» (Росія) запустила програму лояльності у пілотному режимі у поїздах №3/4 («Експрес») і № 1/2 («Червона стріла») у так званому нерегульованому сегменті перевезень, до якого не входять плацкартні та загальні вагони. Пасажири після реєстрації на сайті компанії мають можливість отримувати бонуси з кожної поїздки, які можуть бути виміняні на преміальні білети або оплату послуг компаній-партнерів. У поточному році планується запустити спеціальну програму лояльності для тих пасажирів, що часто їздять на поїздах «Сапсан». З цією метою на Російських залізницях буде організований «Клуб «Сапсан», до якого зможуть попасти люди, що здійснили на цих поїздах не менш 60 поїздок за рік або 30 поїздок за півріччя. Члени клуба зможуть отримувати знижки у вагоні-бістро, а також отримають можливість замовляти квитки по SMS і резервувати місця у поїздах. Крім того, ВАТ «ФПК» планує до II півріччя 2013 року запустити програму лояльності пасажирів у вагонах «купе», «люкс» і СВ усіх поїздів дальнього слідування у Російській Федерації. При цьому, незважаючи на те, що ринок залізничних перевезень монополізований, на ряді популярних напрямів у сегменті «дальні перевезення» Російські залізниці фактично конкурують за клієнтів з авіа- і автоперевізниками. До того ж за оцінками авіаперевізників, програми лояльності дозволяють збільшувати пасажиропотік у середньому на 20–25%. Тому впровадження подібних програм лояльності сприятиме підвищенню прибутковості пасажирських перевезень і збільшенню кількості пасажирів, що обирають саме цю компанію при здійсненні подорожей. Експерти вважають також, що для того, щоб залізниці могли успішно конкурувати з іншими перевізниками, їх власні бонусні програми повинні бути гнучкими і багатогранними. Крім того, доцільним є випуск спільних банківських карт з одним із провідних російських банків, що має велику клієнтську базу.

Цікавим є досвід застосування програм лояльності пасажирів на акціонерному товаристві «Lietuvos geležinkeliai» (Литовські залізниці»). Так, у січні 2011 р. було представлено програму лояльності, учасники якої за поїздки на місцевих лініях сплачували на 2-5 % дешевше, залежно від обраного виду знижок. Крім того, для власників карток лояльності проводяться різноманітні одноразові акції. Зокрема, з 1 червня проводиться щорічна акція: «Ei, jaunime, nežiopsok – traukiniais pigiau važiuok!», у ході якої молоді люди від 10 до 26 років на усіх приміських поїздах можуть їздити на 30 % дешевше. З нагоди Йонинес (24-26 червня), у Міжнародний день без автомобіля (22 вересня), у День усіх святих (з 29 жовтня по 1 листопада) і у різдвяні свята (23-26 грудня) усі пасажири, які мають картки лояльності, за проїзд на усіх приміських поїздах сплачують на 20 % менше.

Позитивний досвід впровадження програм лояльності пасажирів на закордонних залізницях може бути успішно застосований і на Укрзалізниці за умов урахування її специфіки. Проте перш, ніж розробляти вітчизняні програми лояльності, необхідно провести маркетингові дослідження з метою ретельного вивчення «профілю пасажирів», їх потреб і запитів, критеріїв вибору транспортних перевізників, вимог до рівня обслуговування тощо. Крім того, слід передбачити формування клієнтської бази пасажирів та визначення найбільш прибуткових сегментів споживачів.

Таким чином, розробка та впровадження програм лояльності пасажирів сприятиме покращенню іміджу Укрзалізниці та підвищить прибутковість пасажирських перевезень.

Сервіс у системі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень

Наумова О. Е., Антонова О. І., УкрДАЗТ, м. Харків

Посилення конкуренції між видами транспорту на ринку пасажирських перевезень потребує від Укрзалізниці розробки заходів, спрямованих на підвищення якості обслуговування пасажирів. У свою чергу, високий рівень сервісного обслуговування пасажирів є запорукою покращення іміджу Укрзалізниці і підвищенню прибутковості пасажирських перевезень. Крім того, враховуючи підготовку залізничної галузі до проведення Євро-2012, проблема забезпечення високого рівня сервісу на залізничному транспорті є особливо актуальною.

При здійсненні пасажирських перевезень сервіс розглядається не як діяльність, яка збільшує споживчу вартість основної послуги – перевезення, а як система забезпечення, що дозволяє покращити умови переміщення пасажирів на залізничному транспорті, підвищити його конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг.

Під конкурентоспроможністю транспортного підприємства розуміють його спроможність задовольняти платоспроможний попит пасажирів у перевезеннях певного обсягу і якості, що дозволяє зайняти провідне місце на ринку транспортних послуг і отримати максимально корисний ефект. Конкурентоспроможність залізничного транспорту визначається такими основними факторами, як якість обслуговування пасажирів і ціна послуги з перевезення (тарифи).

Оскільки процес сервісного обслуговування складається з кількох етапів: до поїздки, у процесі поїздки та після поїздки, розглянемо основні показники якості обслуговування пасажирів відповідно до даних етапів.

1. Обслуговування до здійснення поїздки:
- точність і своєчасність інформування пасажирів у пунктах продажу квитків;
- дії, поведінка та професіоналізм обслуговуючого персоналу пасажирів у пунктах продажу квитків;
- наявність додаткових послуг (наявність пільг, доставка квитків, допомога у визначенні маршруту, наявність програм лояльності тощо);
- пунктуальність відправлення поїздів;
- збереження багажу;
- точність і своєчасність інформування пасажирів на вокзалі;
- дії та поведінка обслуговуючого персоналу на вокзалі, професіоналізм в обслуговуванні;
- наявність додаткових послуг на вокзалі (зали очікування, пункти харчування, конференц-зали, зали відпочинку підвищеної комфортності, надання оргтехніки, послуги Інтернет тощо).

2. Обслуговування під час здійснення поїздки:
- безпека поїздки;
- дії та поведінка провідників (начальника поїзда), професіоналізм в обслуговуванні;
- забезпечення харчуванням;
- комфортність поїздки (чистота у салоні, зручність місць, відповідний температурний режим, наявність протягів, справність вікон, дверей, сидінь тощо);
- наявність додаткових послуг (надання постільної білизни; реалізація чаю, кави, мінеральної води, соків; реалізація друкованої продукції, розкладу руху поїздів; показ відеофільмів, користування СВЧ-піччю, реалізація супутніх товарів тощо).

3. Обслуговування після поїздки:
- пунктуальність прибуття у пункт призначення;
- наявність додаткових послуг на вокзалі для пасажирів, що прибувають уночі, коли припинено роботу міського транспорту (зали очікування, пункти харчування, зали

відпочинку підвищеної комфортності, надання оргтехніки, послуги Інтернет, бронювання місць у готелі, виклик таксі тощо);

– збереження багажу;
– терміни відповідей на скарги та зауваження пасажирів, задоволення їх претензій та ін.

Фахівці рекомендують оцінювати сервісне обслуговування за показником «рівень обслуговування», який визначається за формулою:

$$\eta = \frac{\sum_{i}^{n} t_i}{\sum_{i}^{N} t_i},$$

де η – рівень обслуговування, %;

n – фактична кількість послуг, які надаються підприємством;

N – кількість послуг, які потенціально можуть бути надані пасажиру;

t_i – термін виконання і-ї послуги.

У чисельнику формули – сумарна кількість часу, який фактично (чи за планом) витрачається на надання послуг пасажиру, у знаменнику – час, який теоретично можна витратити на виконання всього комплексу послуг.

За підрахунком фахівців, при η = 70 % та вище витрати на сервісне обслуговування зростають експоненціально залежно від рівня обслуговування, при η = 90 % та вище – сервіс стає невигідним для підприємства. За зростання рівня обслуговування з 95 % до 97 % економічний ефект збільшується на 2 %, а витрати – на 14 %. Проте зниження рівня обслуговування призводить до збільшення втрат, які пов'язують із погіршанням якості обслуговування. Тобто зростання конкурентоспроможності підприємства на ринку, яке залежить від зростання рівня обслуговування, супроводжується, з одного боку, зменшенням втрат на ринку, а з іншого – збільшенням витрат на сервіс. Тому край важливо визначити оптимальний перелік сервісних послуг, щоб не допустити зайвих витрат.

При формуванні системи сервісного обслуговування пасажирів доцільно додержуватися наступного алгоритму.

1. Провести сегментацію ринку пасажирських перевезень.
2. Скласти профіль кожного сегмента і визначити перелік найбільш значущих для пасажирів послуг.
3. Провести ранжування послуг, наведених у переліку, з акцентуванням на найбільш значущих для пасажирів.
4. Визначити стандарти сервісного обслуговування для кожного сегмента ринку до здійснення поїздки, під час поїздки та після поїздки.
5. Визначити конкурентоспроможний рівень сервісного обслуговування та встановити взаємозв'язок між рівнем сервісу та вартістю послуг з сервісного обслуговування.
6. Установити зворотний зв'язок із пасажирами для забезпечення відповідності послуг потребам і можливостям кожного сегмента ринку.
7. Оптимізувати процес надання послуг кожному сегменту ринку та визначити економічні показники сервісного обслуговування пасажирів.

Підводячи підсумки, слід зазначити, що сьогодні конкуренція між видами транспорту на ринку пасажирських перевезень багато у чому залежіть від того, чим вони відрізняються у сфері сервісного обслуговування. Тому для зміцнення своїх конкурентних позицій та збільшення ринкової частки на Укрзалізниці необхідно створити інтегровану систему сервісного обслуговування пасажирів, а також проводити постійний моніторинг не тільки за якістю послуг, а й за формами та методами їх розповсюдження.

Проблеми економіки транспорту на сучасному етапі розвитку економічних відносин

Пасічник В. І., ДЕТУТ, м. Київ

Проблеми економіки транспорту знаходились в центрі уваги не тільки працівників галузі, але й усіх користувачів транспортних послуг, які зацікавлені в підвищенні їх якості.

Початок активного використання основних постулатів економіки транспорту почалося в 60 тих роках минулого століття, коли почалось актине впровадження математичних методів та обчислюваної техніки в розвитку економічної науки.

Слід відмітити, що першопроходцями в цих питаннях були члени кафедри економіки транспорту ДІІТу, які одержали кваліфіковану підготовку у використнні математичних методів і ЕОМ у Дніпропетровському університеті. З тих пір в навчальному процесі з економіки транспорту на кафедрі майже в кожному розділі дисципліни використовувались математичні методи і ЕОМ в пошуку оптимальних варіантів виробничої діяльсті підприємств транспортної галузі.

Викладачі кафедри захистили дисертації з економіки транспорту з використанням математичних методів і ЕВМ в Московському інституті інженерів транспорту та в Інституті комплексних транспортних проблем при Держплані СРСР.

На кожному етапі розвитку економічних відносин приділалась особлива увага проблемам економіки транспоту як головному елементові управління транспортними процесами в умовах ефективного розвитку економіки країни.

Важливою задачею економіки транспорту на кожному етапі розвитку економіки держави є кваліфіковане обгрунтування основних напрямків удосконалення різних варіантів діяльності підприємств галузі в нових економічних умовах.

Необхідно принципово підходити до вивчення та використання іноземної практики впровадження нових методів і принципів в управлінні та прогнозувнні нових економічних явищ та їх наслідків. Особливо це важливо в період входження в європейську транспорту систему коли вітчизняна недостатньо для цього підготовлена.

Аналіз відповідних документів свідчить про те, що вони не достатньо кваліфіковано підготовлені і не в повній мірі враховують стан економіки держави та можливості освоєння грошових коштів навіть коли їх надходження має високу ймовірність.

Сьогодні відсутні кваліфіковані методики визначення економічної ефективності переходу залізничних напрямків на змінний струм, в тому числі заміни постійного на більш ефективний змінний, ефективності швидкісного руху, розподілення напрямків під вантажний і пасажирський рух, вибору основних сортувальних станцій та локомотивних і вагонних депо та інших важливих напрямків діяльності пдприємств транспорту в нових економічних умовах.

Необхідно мати на увазі, що багато з цих питань , які можуть бути вирішені на високому кваліфікованому рівні лише шляхом обєднання зусиль наукових центрів окремих напрямків діяльності.

Сучасний стан та проблеми розвитку транспорту України вимагає досконального наукового підходу щодо вивчення та запропонування більш кваліфікованих пропозицій,які повинні бути направлені на вирішення питань поліпшення діяльності підприємств транспорту в умовах кризових явищ та падіння обсягу виробництва.

В доповіді будуть наведені конкетні.приклади розрахунку економічної ефективності різних заходів, повязаних з удосконаленням експлуатаційної діяльності залізниць в умовах автоматизації виробничих процесів з врахуванням інформатизації різних видів потоків та світового досвіду наукових досліджень.

Роль государства в развитии рыночных отношений на железнодорожном транспорте Украины

Петренко Е. А., ДонИЖТ, г. Донецк

Монополией называется абсолютное доминирование на рынке, когда один производитель товаров или услуг обеспечивает подавляющую часть спроса.

Особое место среди монопольных структур занимают естественные монополии, функционирующие в наиболее общественно значимых сферах деятельности: передача электрической и тепловой энергии, железнодорожные перевозки, обслуживание транспортных терминалов, портов, аэропортов, почтовая связь и др. Общепринято считать, что естественная монополия – это официально признанная и неизбежная структура любой экономической системы, обусловленная либо естественными правами монополиста, либо соображениями выгоды всего государства. Другими словами, это такое состояние рынка, при котором удовлетворение спроса наиболее эффективно в условиях отсутствия конкуренции.

Естественные монополии играют важную роль в обществе и имеют большой удельный вес в экономике любой страны и, благодаря этому, они считаются рыночными структурами.

Одной из основных проблем в анализе естественных монополий является то, что до настоящего времени не выделены их четкие признаки и тем самым зачастую невозможно объективно отделить естественные монополии от искусственных. Вследствие этого возможно, что ряд монополий, которые уже традиционно относятся к естественным, не являются таковыми, поскольку их существование не связано с неизбежностью, а являются результатом централизованной административной экономической системы.

Мировой опыт свидетельствует, что во многих странах железные дороги в своем развитии прошли через этап национализации и/или государственного руководства. Большинство правительств рассматривало железные дороги как стратегический актив государства, и поэтому к середине XX века они были объединены и национализированы. К восьмидесятым годам прошлого столетия практически все железнодорожные системы в мире являлись государственными монополиями, и доминирующая роль частной собственности на железнодорожном транспорте сохранилась только в США и Канаде.

На протяжении многих лет в большинстве стран традиционно считалось, что оптимальным для железнодорожного транспорта, как системообразующей отрасли, является именно государственное управление. Однако в последнее время снова становится популярной идея приватизации.

Как естественная монополия, железнодорожная отрасль Украины сложилась в бывшем СССР вследствие централизации и концентрации производства и управления в условиях тотального планирования и преобладания государственной формы собственности.

По оценкам экспертов для поддержки устойчивой работы железнодорожного транспорта и приведения износа основных производственных фондов к нормативному уровню «Укрзализныци» необходимо привлечь инвестиции в объеме более 20 млрд. долл. США. В качестве их источников предполагаются собственные средства железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта, финансирование из госбюджета, а также средства частных инвесторов.

В большинстве зарубежных стран для привлечения в отрасль частного капитала произошла ее частичная демонополизация и развитие внутриотраслевой конкуренции путем вертикального разделения на инфраструктуру и перевозки с сохранением инфраструктуры железных дорог под контролем государства.

Впервые об участии негосударственного сектора экономики в работе украинских железных дорог было заявлено в Концепции Государственной программы реформирования транспортного сектора Украины, которая была принята в 2006 г. Одной из целей этой программы провозглашалось «Создание конкурентной среды и недопущение злоупотребления монопольным положением на рынке транспортных услуг». Эта концепция

была положена в основу Государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2015 годы, которая была утверждена постановлением Кабинета Министров Украины №1390 от 16 декабря 2009 года.

В отличие от Концепции, предлагаемая в Программе модель рыночной трансформации отрасли приведена в урезанной и смягченной форме - она «призвана обеспечить органическое объединение централизованного управления отраслью с рыночным механизмом хозяйствования». В связи с этим следует заметить, что на Западе антимонопольное регулирование направлено не на создание рыночной конкуренции, а на устранение барьеров, препятствующих ее развитию.

Таким образом, Программа реформирования «Укрзализныци», хотя и косвенно, направлена на устранение ее монополизма, поскольку монополии в Украине традиционно рассматриваются едва ли не в качестве основного источника всех бед ее экономики. В то же время монополия железных дорог продолжает существовать, и не только потому, что это выгодно самим ей самой, но и вследствие своих несомненных позитивных свойств. «Укрзализныця» имеет преимущество потенциальных возможностей, возникающих вследствие экономии от масштаба затрат на эксплуатацию железнодорожного транспорта, реконструкцию инфраструктуры, большие возможности концентрации и перераспределения финансовых ресурсов для реализации крупных инвестиционных проектов, распределения риска, финансирования нововведений и т. п.

Наряду с этим, монополии украинских железных дорог присущ ряд злоупотреблений, в особенности ценовых, основой которых служит государственная собственность и государственное управление. Теоретически, при такой схеме государство, например, устанавливает экономически обоснованные «справедливые» цены на перевозки. Однако на практике монопольное завышение тарифов на железной дороге оказывается выгодным и государству вследствие роста поступлений в бюджет.

Антимонопольное регулирование железнодорожного транспорта применительно к условиям Украины несет в себе опасность оказаться результатом существующих до настоящего времени командно-административных методов. Подобная ситуация в стране была в начале 80-х годов, когда чиновники всех уровней рапортовали «наверх» о выполнении и перевыполнении планов приватизации, хотя ни в одной стране мира этот процесс не происходил по каким-либо планам.

Особое народнохозяйственное значение украинских железных дорог обусловливает требования к характеру их рыночного реформирования существенно иные, чем для других отраслей промышленности и народного хозяйства. Основное из них – это усиление надежности и эффективности функционирования отрасли, причем вне зависимости от существующего в настоящее время или в дальнейшем её естественно-монопольного статуса.

Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в наукових працях

Пінчук О. П., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Майже в усіх країнах світу приміські пасажирські перевезення є збитковими і ця проблема урядом країн вирішується по різному. В наукових працях можна виділити кілька шляхів підвищення ефективності пасажирських перевезень у приміському сполученні: 1. Удосконалення організації руху приміських залізничних поїздів. 2. Модернізація інфраструктури та рухомого складу. 3. Використання рухомого складу нового покоління та швидкісного трамваю. 4. Підвищення швидкості руху приміських поїздів. 5. Удосконалення тарифної політики. 6. Збільшення обсягів перевезень за рахунок поєднання приміського руху з місцевим. 7. Введення державою різних концесійних схем обслуговування приміських та регіональних перевезень.

В науковій статті О. М. Кривопішин досліджує старіння рухомого складу. «…Старіння основних засобів відбувається випереджаючими темпами в порівнянні з їх відновленням та модернізацією. Основною причиною інвестиційного голоду в оновленні основних фондів є порушення принципу простого відтворення за рахунок амортизаційних відрахувань на реновацію. У ході інфляційних процесів допущено значне, більш як у 4 рази, відставання балансової вартості основних фондів від реальної їх вартості. Це призвело до адекватного скорочення амортизаційних відрахувань та необґрунтованого підвищення прибутку від звичайної діяльності, який на 75-80 % відраховується до бюджету у вигляді податків».

І. М. Аксьонов для підвищення ефективності пасажирських перевезень пропонує використовувати методи логістики та стратегічного маркетингу. Він констатує, що «Весь процесс управления пассажиропотоками с начала образования и до момента завершения составляет единую логистическую цепь, которая может дополняться информационными, сервисными и другими потоками».

Інтересний підхід до підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень запропоновано Балакою Є. І. та Семенцовою О. В. Вони пропонують зберегти принцип соціально-значущих приміських перевезень, але пільги громадянам пенсійного віку надавати залежно від сукупного річного доходу. Якщо пенсіонер отримує сукупний дохід нижче мінімальної заробітної плати, то він має право на пільгу з безкоштовного проїзду, якщо вище за середню зарплатню, то пільга йому не надається, а у межах між мінімальною та середньою заробітною платою пільга поступово знижується до нуля. Це дозволить урівняти пенсіонерів з працюючими, які не мають пільги на проїзд у приміському залізничному транспорті.

В дисертаційній роботі О. М. Гудков пропонує нове термінологічне значення механізмі пасажирських перевезень. «…механізм організаційно-економічного розвитку системи пасажирських перевезень, що включає: структурно-функціональну модель, яка дозволяє цілеспрямовано і послідовно структурно впорядковувати та уточнити функціональну спрямованість елементів системи; модель моніторингу станів, яка динамічно та усебічно відслідковує зміну змісту системи».

П. О. Яновським була проведена оцінка фінансового результату приміських перевезень залізницями України. За підсумками 2008 року відсоток покриття витрат доходами у приміському пасажирському сполученні склав 14,06 %. Низький рівень покриття витрат в приміському сполученні вимагає впровадження в перевізний процес науково обґрунтованих економічних, юридичних, технічних та технологічних механізмів забезпечення чіткої взаємодії з користувачами залізничних послуг з метою досягнення необхідного фінансового результату і мінімізації витрат при безумовному покращені якості приміських перевезень.

Проблему підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень можна досліджувати як в умовах реформування залізничного транспорту так і без нього. При цьому підходи до вирішення цієї проблеми можуть бути традиційні, які слід використовувати в умовах планової та ринкової економіки, та чисто ринкові, придатні тільки до реалізації в умовах ринку.

Стратегічні аспекти управління витратами на підприємствах залізничної галузі

Півняк Ю. В., Борищук Д., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Успішне функціонування залізничного підприємства полягає в тому, щоб отримати прибуток, забезпечити конкурентоспроможність продукції, збільшити обсяги виробництва зокрема та підприємства в цілому. В сучасних умовах розвиток підприємства тісно пов'язаний з рівнем витрат та їх управлінням.

Витрати займають одне з найголовніших місць в життєдіяльності всіх суб'єктів господарювання.

Однією з найпоширеніших причин виникнення фінансових негараздів на підприємствах та навіть спричинення їх банкрутства є те, що велика кількість суб'єктів господарювання не формує стратегічних планів по веденню відповідної політики на підприємстві.

Поняття управління витратами слід розуміти як, систему взаємопов'язаних елементи управління, які сприяють забезпеченню реалізації стратегічних завдань залізничного підприємства в умовах динамічного середовища, і яка діє на основі оптимального використання існуючого потенціалу підприємства.

Для прийняття рішень стосовно фінансування витрат необхідно використовувати достовірну інформації про їх виникнення, причини відхилень від нормативів, стан формування за центрами відповідальності, тощо.

Тому, головним для формування стратегії управління витратами підприємства є інформаційне забезпечення. Існує безліч методів, які використовуються для аналізу діяльності підприємства, які допомагають вирішувати задачі дослідження, з врахуванням стратегічних перспектив підприємства.

Найефективнішим інструментом, який використовується в стратегічному управлінні є SWOT-аналіз, за допомогою якого можна проаналізувати зовнішнє та внутрішнє середовище підприємства та встановити зв'язки між можливостями, загрозами, сильними та слабкими сторонами підприємства. Отриманні результати в аналізі необхідні для того, щоб сформувати стратегію підприємства.

Слід зауважити, що будь яка модель управління підприємством відповідає певній концепції. Для концепції управління підприємствами залізничної галузі характерна система ідей та принципів, що визначають мету функціонування такого підприємства за умов забезпечення механізму взаємодії суб'єкта та об'єкта управління.

Характер такої взаємодії між окремими ланками визначає внутрішню структуру залізничного підприємства.

Концепції стратегічного управління підприємством залізничної галузі реалізується при виконанні певних умов: кожне підприємство повинно бути стратегічно орієнтованим.

Така постановка задачі може зумовлювати поєднання декількох різновидів стратегій: наприклад, в залежності від рівня управління, на якому розробляються стратегії, корпоративну і ділову. Корпоративна буде охоплювати всі напрямки діяльності підприємства, а ділова забезпечить успішну діяльності у сфері бізнесу.

Отже, розробка стратегії представляє собою складний процес, який охоплює визначення стратегічних намірів. Процедура розробки стратегії та їх застосування цілком придатна та необхідна для застосування на всіх українських підприємствах.

Вплив транзитної безпеки на реалізацію транзитного потенціалу України (на прикладі залізничного транспорту)

Подп'ятнікова А. Я., Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ

Не останню роль у реалізації транзитного потенціалу нашої країни відіграє залізничний транспорт. На сьогоднішній день загальна протяжність мережі залізничних транспортних коридорів у країні становить 3,2 тис. км, за допомогою яких перевозиться близько 80 % усіх транзитних вантажів, що проходять через Україну (без урахування трубопровідного транспорту). За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць). Незважаючи на лідерство за показником коефіцієнта транзитності, Україна останнім часом втрачає позиції за обсягом перевезення транзитних вантажів, зокрема дана тенденція спостерігається на залізничному транспорті.

Вважається, що основним гальмом для збільшення обсягів транзиту є відсутність в Укрзалізниці з 2005 року статусу митного перевізника. Рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %. Значна частина колійних шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15-17 % непридатні для подальшого використання. Рівень зносу вантажних вагонів також як і локомотивів перевищив 50 %, що збільшує ремонтні витрати в 1,5-2,0 рази. Підлягає заміні більше 20 % залізничних колій, 16 % залізничних колій знаходиться в аварійному стані. Стан технічних засобів не забезпечує повною мірою безпечної експлуатації залізничного транспорту. Серед основних причин виникнення надзвичайних ситуацій доречно відмітити елементарні помилки обслуговуючого персоналу.

В роботі залізничного транспорту в сфері транзитних перевезеннях намічаються позитивні тенденції. Протягом 2011 року електрифіковано ділянку Полтава - Кременчуг. В результаті чого створено найкоротший електрифікований шлях від кордону Російської Федерації до чорноморських одеських портів. Зокрема, на електротягу переведено найкоротший транзитний шлях: східні кордони України-Куп'янськ-Основа-Харків-Полтава.

В 2012 році запрацював Український транспортно-логістичний центр, основна мета якого — оптимізувати вантажні перевезення в межах країни. До створення транспортно-логістичного центру технологія роботи залізниці передбачала тісний контакт з клієнтом. Клієнт повинен був особисто брати участь в усіх операціях, пов'язаних з перевізним процесом, — таких, як замовлення та подача вагонів, подання замовлення, підписання договору на навантаження та розвантаження. Існуюча система поділення на шість залізниць вимагала від клієнта окремо взаємодіяти з кожною з них, а також — окремо з кожною підписувати договори, відкривати рахунки. Тепер клієнту достатньо буде звернутися до транспортно-логістичного центру для підписання договору, а всі інші операції з організації перевезень будуть організовані центром дистанційно. Новий порядок скоротить час пропуску вантажів через кордон.

«Укрзалізниця» змінює систему документообігу та розрахунків за перевезення транзитних вантажів. Створена та впроваджується АРМ ТВК «Граница» — автоматизована система обробка перевізних документів та розрахунку за транзитні перевезення вантажів, що передбачає 100-відсоткову сплату клієнтом перевізних послуг на станціях входу. Система встановлюється на прикордонних станціях «Укрзалізниці». Новий порядок скоротить час пропуску вантажів через кордон, спростить фінансові взаємовідносини вантажовласників та залізничників, а також забезпечить швидкий електронний документообіг у сфері транзиту.

Щороку на залізниці трапляється велика кількість аварій, які роблять залізничний транспорт зоною підвищеної небезпеки. Надзвичайні ситуації найчастіше виникають при сході потягу з колій, зіткненнях, наїздах на перепони на переїздах, при пожежах та вибухах безпосередньо у вагонах. Не виключені розмиви залізничних колій, обвали, осипання, зсуви, затоплення. При перевезенні небезпечних вантажів виникають вибухи, пожежі.

В країнах Європи та США основним показником роботи транспорту в сфері транзиту є

безпечність перевезень. Під цим розуміється збереженість вантажу та самого транспортного засобу, кількість загиблих та травмованих людей.

В Укрзалізниці розроблено ряд нормативних документів, основним з яких є наказ №0001-Ц від 3 січня 2006 року «Про заходи щодо забезпечення безпеки руху в структурі Укрзалізниці». Даний наказ визначає основні напрямки підвищення рівня безпеки руху по кожному господарству Укрзалізниці та вимагає проводити постійну роботу щодо попередження і усунення причин, які призводять до порушень безпеки руху поїздів.

Дослідження причин катастроф та аварій на залізницях має актуальне значення в рішенні проблем забезпечення безпеки руху поїздів. Виникнення порушень безпеки руху залежить від нормальних умов функціонування транспортного процесу, як єдиної системи, що складається із взаємопов’язаних і взаємодіючих між собою елементів, які умовно можна об'єднати в чотири групи: персонал (психофізіологічний стан, професійна підготовка та ін.); рухомий склад (характеристика, технічний стан та ін.); колія (профіль, технічний стан та ін.); середовище руху (поїзне положення, робота пристроїв сигналізації та зв'язку, енергопостачання, метеоумови та ін.).

Як показує аналіз багаторічного досвіду, жодна катастрофа або аварія на залізницях практично не має аналогів. Тому керівникам та іншим учасникам ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій доводиться приймати нестандартні рішення в кожному конкретному випадку, але в кожній окремій нестандартній ситуації можна виділити основний регламент дій працівників при виконанні своїх посадових обов’язків для зменшення наслідків транспортних подій. Виходячи з цього в Укрзалізниці розроблені Порядки дій працівників у нестандартних ситуаціях, Регламенти радіопереговорів між машиністами і черговими по станціях при виникненні нестандартних ситуацій, Регламент дій працівників господарств перевезень в аварійних і нестандартних ситуаціях та інші чинні нормативні акти.

Аналіз причин виникнення транспортних подій переконує в тому, що «людський» фактор, як і раніше, залишається вирішальним. Багато катастроф та аварій відбулися внаслідок халатного відношення персоналу до своїх службових обов'язків, недостатнього контролю за виконанням діючих вимог до експлуатації рухомого складу, відсутності систематичної роботи з попередження та усунення різних технічних несправностей. Відповідно до проведених досліджень, що погоджені з даними інших аналізів, частка транспортних подій за такими причинами досягає 50 %.

Головною причиною залізничних катастроф у слаборозвинених країнах Південно-Східної Азії є зношеність техніки. Неможливо стверджувати, що впровадження високих технологій і автоматизація дозволяють уникнути катастроф та аварій на залізницях. Порівняно невисокі швидкості на залізницях України з країнами, де експлуатуються високошвидкісні поїзди, дозволяють Укрзалізниці утримувати достатньо високий рівень безпеки руху, але ситуація з технічним оснащенням та технологічною дисципліною вимагає залучення значних коштів для підтримки та забезпечення даного рівня безпеки.

Як висновок слід зазначити, що уникнути катастроф майже неможливо і аварії будуть відбуватися завжди, але можна скоротити їхню кількість і навіть звести ризик до нуля, якщо витрачати великі кошти для постійного удосконалення технологій. Аварії, що трапляються останнім часом на залізницях України, змушують вантажні поїзди простоювати або їхати в об’їзд, витрачаючи на це понад запланований час. Наслідком таких подій може бути пошкодження транзитного вантажу. Тому, на нашу думку, однією з важливих задач для Укрзалізниці є підвищення безпеки на залізниці для підтримання постійної кількості транзитних вантажів та залучення нових, враховуючи спрацьованість основних фондів. Це вимагає перегляду комплексу вимог та значних капіталовкладень щодо забезпечення безпеки для реалізації транзитного потенціалу України.

Основні завдання державного регулювання на залізничному транспорті

Полішко Т. В., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Розбудова ринкових відносин і реформування залізничного транспорту вимагає змін у державному регулюванні цієї сфери життєдіяльності країни. В Україні державне регулювання діяльності залізничного транспорту здійснюється на рівні окремих законів – «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, затверджуваного Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України. Особливості обслуговування громадян залізничним транспортом регулюються також законами України «Про підприємства в Україні», «Про підприємництво», «Про захист прав споживачів» та ін. Щодо суб'єктів господарської діяльності, які здійснюють перевезення пасажирів залізничним транспортом, передбачено процедуру їх ліцензування як одну з функцій державного регулювання.

Залізничний транспорт знаходиться в суперечливому середовищі, яке характеризується неузгодженістю ставлень до матеріальних і технологічних цінностей, нової економічної й суспільної дійсності, соціальних структур. У результаті, незадоволеними залишаються потреби населення. Все це зумовлює необхідність усе більшого розповсюдження методів непрямого державно-управлінського впливу – тобто регулювання, таких як ціноутворення, ліцензування, бюджетування, оподаткування, кредитування, регулювання відносин між управлінськими органами та суб'єктами господарювання, громадянами, регульованих, значною мірою, угодами. Тобто державно-управлінський вплив поступово набуває регулятивного характеру.

Державне регулювання відносин передбачено на всіх видах транспорту і основним його завданням є організаційне забезпечення подальшого розвитку та вдосконалення транспортної системи України. Будь-яке державне регулювання розвитку транспортної системи здійснюється шляхом об'єднання, узгодження, організації, координації, контролю за допомогою владно-регуляторних заходів, колективних зусиль для досягнення конкретних цілей. У широкому розумінні регулювання виражається у встановленні державою загальних правил поведінки учасників суспільних відносин та їхньому коригуванні залежно від зміни умов. У вузькому розумінні державне регулювання постає як одна з функцій державного управління, завдяки якій досягається необхідний стан упорядкування й стабільності системи управління, що саме і є метою державного регулювання. Але необхідно відзначити, що теорія розвитку залізничного транспорту стосовно поліпшення регулювання розвивається повільно та нецілеспрямовано і мало впливає на прискорення розвитку залізничного транспорту. Державне регулювання, як управління будь-якими сферами залізничного транспорту, перш за все вимагає від державних діячів вчасного усвідомлення глибинних змін сучасного наукового поля, щоб не опинитися на узбіччі сучасної методологічної культури.

Виходячи із сказаного основні завдання Укрзалізниці на сучасному етапі реформування залізничного транспорту полягають в організації злагодженої роботи залізниць і підприємств, задоволенні потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях; управлінні процесом залізничних перевезень, регулюванні у сфері організації та забезпечення цього процесу; вирішенні питань ефективного використання залізничного рухомого складу, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами; проведенні соціальної політики на залізничному транспорті. Це вимагає науково обґрунтованого державного регулювання й упровадження єдиної інвестиційної та технічної політики, регулювання розвитку й упровадження досягнень із різних галузей науки. При цьому стан науково-обґрунтованого забезпечення розвитку залізничного транспорту вимагає не стільки імперативного державно-управлінського впливу на розвиток транспортної системи, скільки його централізованого державного регулювання.

Питання щодо визначення фактичної рентабельності конкретного пасажирського поїзда

Сидоренко І. І., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Для розв'язання задачі визначення фактичної рентабельності конкретного пасажирського поїзда необхідно вирішити проблему розподілу експлуатаційних витрат пасажирських перевезень між видами сполучень та поїздами, які їх сформували.

Російські науковці Єлізарьєв Ю. В., Потапович Н. А., Максименко Л. В., Чернишова О. С. пропонують для визначення витрат окремого поїзда використовувати метод витратних ставок, але неможливо без великої похибки визначити витрати з перевезень в поїздах різних категорій, використовуючи витратні ставки розраховані за загальною величиною витрат залізниці без виділення умовно-постійних витрат. Віднесення на одну і ту ж ставку залежних і умовно-постійних витрат автоматично переводить останні в групу залежних витрат, що призводить до значних викривлень в розрахунках витратних ставок і відповідно витрат з перевезень.

Для оцінки ефективності пасажирського руху на різних маршрутах, аналізу та планування витрат необхідні більш докладні розрахунки витрат по роботі поїздів. Загальну суму витрат з перевезення в кожному поїзді треба розподіляти на витрати пасажирських дирекцій і залізниць, а кожну з цих груп додатково ділити на витрати всіх дирекцій і залізниць, що забезпечують роботу поїзду за маршрутом слідування. Крім цього, доцільно також визначати витрати окремих господарств з виділенням найважливіших робіт.

На величину витрат з перевезення пасажирів в поїздах значний вплив здійснюють експлуатаційні показники їх роботи, які можна отримати з розкладу руху поїздів. Їх урахування в розрахунках дозволяє обчислювати витрати при будь-якій кількості вагонів в поїзді і різній конфігурації рухомого складу, за видами тяги, серіям локомотивів і різній дальності рейсу.

Рівень доходів від перевезення пасажирів в конкретному поїзді залежить від його складеності, структури і населеності включених до складу вагонів. При призначенні поїздів для роботи на конкретному напрямку попередньо доцільно розглянути різні варіанти його роботи, що відповідають попиту пасажирів, а також розмірам і структурі пасажиропотоку. Для кожного з можливих варіантів необхідно визначити рівень місткості вагонів, що забезпечує рентабельну роботу поїзду.

Таким чином, за допомогою розрахунків за методикою, що запропонована російськими науковцями, можна визначити умови ефективної роботи поїздів при різному рівні населеності вагонів, а також при різноманітних схемах поїзду. Це дозволяє виявити найбільш ефективні варіанти роботи поїздів на всій довжині маршруту та в межах слідування. Отримані результати можна використовувати при обґрунтуванні плану формування пасажирських поїздів, та їх додаткового призначення або відміни в залежності від розмірів пасажиропотоків на зазначених маршрутах.

Мотивація персоналу підприємств залізничного транспорту

Синікова О. М., Паламарчук І. В., УкрДАЗТ, м. Харків

Серед комплексу проблем менеджменту особливу роль грає проблема вдосконалення управління персоналом залізничного підприємства. Завданням цієї області менеджменту є підвищення ефективності виробництва за рахунок всебічного розвитку і розумного застосування творчих сил людини, підвищення рівня його кваліфікації, компетентності, відповідальності, ініціативи. Управління персоналом включає багато складових. Серед них: кадрова політика, відносини у колективі, соціально-психологічні аспекти управління. Ключове ж місце займає визначення способів підвищення продуктивності, шляхів росту творчої ініціативи, а також стимулювання і мотивація працівників.

Мотивація персоналу є основним засобом забезпечення оптимального використання ресурсів, мобілізації наявного кадрового потенціалу. Основна мета процесу мотивації - це отримання максимальної віддачі від використання наявних трудових ресурсів, що дозволяє підвищити загальну результативність і прибутковість діяльності підприємства залізничного транспорту.

Існує кілька мотиваційних типів, кожен з яких описує характерна поведінка людини в організації. Мотиваційні типи можна розділити на два класи:

1) клас мотивації, що уникається (уникаєма мотивація - людина прагне уникнути небажаних для себе наслідків своєї поведінки);

2) клас мотивації, що досягається (досягаєма мотивація - людина веде себе так, щоб досягти певних рубежів, до яких він прагне).

Кожна людина являє собою поєднання всіх або деяких із мотиваційних типів в певній пропорції. Таким чином, кожна людина описується мотиваційним профілем, що показує, якою мірою в ньому присутній кожен мотиваційний тип. Умовно частка мотиваційного типу описується числом від 0 (відповідний характер мотивації повністю відсутня) до 100 (людина описується «чистим» мотиваційним типом), а сума всіх чисел дорівнює 100.

Розрізняють такі «чисті» типи мотивації: люмпенізований (уникаємий клас); інструментальний (досягаємий клас); професійний (досягаємий клас); патріотичний (досягаємий клас); господарський (досягаємий клас).

Кожна людина з точки зору його мотивації представляє собою поєднання в деяких пропорціях п'яти чистих мотиваційних типів. Розглянемо їх детальніше.

Люмпенізований тип (відноситься до уникаємого класу мотивації):

- все одно, яку роботу виконувати, немає переваг;
- згоден на низьку оплату, за умови, щоб інші не отримували більше;
- низька кваліфікація;
- не прагне підвищити кваліфікацію, протидіє цьому;
- низька активність і виступ проти активності інших;
- низька відповідальність, прагнення перекласти її на інших;
- прагнення до мінімізації зусиль.

Інструментальний тип (відноситься до досягаємого класу мотивації):

- цікавить ціна праці, а не його зміст (тобто праця є інструментом для задоволення інших потреб, звідси і назва цього типу мотивації);
- важлива обґрунтованість ціни, не бажає «подачок»;
- важлива здатність забезпечити своє життя самостійно.

Професійний тип (відноситься до досягаємого класу мотивації):

- цікавить зміст роботи;
- не згоден на нецікаві для нього роботи скільки б за них не платили;
- цікавлять важкі завдання - можливість самовираження;
- вважає важливою свободу в оперативних діях;
- важливо професійне визнання, як кращого в професії.

Патріотичний тип (відноситься до досягаємого класу мотивації):

– необхідна ідея, яка буде їм рухати;
– важливо суспільне визнання участі в успіху;
– головна нагорода - загальне визнання незамінності в фірмі.

Господарський тип (відноситься до досягаємого класу мотивації):

– добровільно приймає на себе відповідальність;
– характеризується загостреною вимогою свободи дій;
– не терпить контролю.

Виходячи з цього, розглянемо методику побудови мотиваційного профілю персоналу підприємства залізничного транспорту.

1. Збір інформації починається з підготовки анкети для обстеження. При її складанні необхідно розробити підстави класифікації персоналу на обстежувані групи (наприклад, підрозділу, вікові групи, професійні групи і т.п.), так як система стимулювання може створюватися індивідуально для кожної групи. За підготовкою анкети слідує проведення опитування. При проведенні тестування співробітникам пропонується відповісти на закриті питання. Відповіді сформульовані таким чином, що кожен з них відповідає якому-небудь типу мотивації. У респондента є можливість дати дві відповіді на більшість питань. Це зроблено з тією метою, щоб визначати не тільки переважний тип, а всю структуру трудової мотивації даної людини.

2. Обробка результатів анкетування. Її можна проводити для кожної групи по кожному класифікаційною ознакою окремо і для всього колективу.

В результаті аналізу результатів отримаємо структуру переважаючих типів мотивації по групах. Середні індекси мотивації по групі або середні ранги мотиваційних типів показують, які типи форм стимулювання застосовні, нейтральні або заборонені для даної групи. Результат останнього розрахунку показує, які типи мотивації не є домінуючими (вони знаходяться на другому місці, але зате зустрічаються часто) і можуть проявитися при неадекватному стимулюванні.

Тепер наведемо деяку класифікацію форм стимулювання та їх відповідність мотиваційним типам:

1. Негативні - незадоволення, покарання, загроза втрати роботи.
2. Грошові - заробітна плата, включаючи всі види премій і надбавок.
3. Натуральні - купівля або оренда житла, надання автомобіля та ін..
4. Моральні - грамоти, почесні знаки, подання до нагород, дошка пошани тощо.
5. Патерналізм (турбота про працівника) - додаткове соціальне і медичне страхування, створення умов для відпочинку та ін.
6. Організаційні - умови роботи, її зміст і організація.
7. Залучення до співволодінню та участі в управлінні.

Отже, на людину, яка описується деяким мотиваційним профілем, з метою змінити його поведінку в організації, виявляється вплив у формі деякого стимулу. Отримавши стимул, людина реагує на нього у відповідності зі своїм мотиваційним профілем.

Ця реакція може бути позитивною – і людина змінить свою поведінку так, як це задумувалося; нейтральною; негативною, коли небажана поведінка тільки посилюється

Таким чином, визначення мотиваційного профілю персоналу підприємств залізничного транспорту дає змогу більш ефективно управляти робітниками для забезпечення ефективної роботи підприємства в цілому.

Аналіз теоретичних основ та методів управління вантажними перевезеннями в сучасних умовах

Слободян А. А., Одеська залізниця, м. Одеса

В умовах ринкових відносин економіка країни зазнає глибоких змін, пов'язаних з процесами глобалізації, загострення конкуренції на зовнішньому та внутрішньому ринках, трансформацією всієї системи світового господарювання. Застарілі попередні орієнтири, непідготовленість багатьох транспортних підприємств до мінливого оточення, відсутність об'єднуючої економічної ідеї - стало серйозним бар'єром на шляху активізації та прискорення економічного росту в Україні.

Динамізм ринкового оточення перетворює конкурентну перевагу в рухому та звужуючу ціль, що потребує системного управління змінами.

В першу чергу ці зміни пов'язані з розвитком приватного базису в вантажних залізничних перевезеннях, які розглядаються останнім часом як найбільш перспективний сегмент. Сьогодні в цьому сегменті вже створено та активно розвивається конкурентне середовище і з кожним роком частка приватного вагонного парку збільшується, достатньо привести той факт, що якщо в 2002 році питома вага приватних вантажних вагонів до інвентарного парку загального користування складала 12,5 %, то в 2011 році цей рівень вже перевищує 36,3 %, тобто збільшився в 3 рази.

У зв'язку з цим сьогодні вкрай актуальною є проблема підвищення якості транспортних послуг, що надаються. Недостатня теоретичне розробленість цієї проблеми та її суттєва значущість для підвищення ефективності залізничного транспорту України, визначає загальну спрямованість, мету та завдання дослідження цього питання.

В умовах ринкової економіки відповідність транспортних послуг європейським стандартам якості стають першочерговими вітчизняними та міжнародними вимогами. При цьому залізничний транспорт залишається важливою галуззю матеріального виробництва, продукція якого стандартизована. Більше того, якість транспортного обслуговування не має якісних та кількісних оцінок.

Останні досягнення в цій галузі викладені в наукових роботах, де пропонується виділити три рівні стандарту якості транспортних послуг.

Перший максимально необхідний рівень визначається вимогами безпеки та найбільш вигідною для залізниці технологією перевезень.

Другий рівень – стандартно-нормативний, пропонує покращення деяких складових якості та введення додаткових послуг.

Третій рівень – фірмовий, пропонує перевезення при якому будуть задовольнятися всі потреби клієнта.

Очевидно, що ці припущення потребують переконливих економічних обґрунтувань та технологічного забезпечення.

Враховуючи дані обставини пропонується розглянути наступні показники, що утворюють систему якості транспортного обслуговування: термін доставки, збереження вантажів, комплексне обслуговування, повнота задоволення попиту, ритмічність поставок, фірмовий рівень ритмічності, безпечність перевезень, екологічність транспортних процесів та транспортна доступність.

Отже підвищення якості транспортних послуг в сучасних умовах жорсткої конкуренції відіграє важливу роль. Цього можна досягти за рахунок впровадження ефективних систем управління якістю на транспортному ринку, але дане питання потребує подальшого розгляду та вивчення.

Некоторые методы оценки экономической эффективности проведения ликвидации аварийных эмиссий нефтепродуктов и углеводородов на транспорте

Сорока М. Л., Ярышкина Л. А., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Разработка и проведение мероприятий по ликвидации экологических последствий аварийных разливов (далее ЛАР) нефтепродуктов и углеводородов на транспорте является важной задачей обеспечения экологической безопасности перевозки опасных грузов. На данный момент разработано и описано множество методик проведения подобных мероприятий. Технологии ЛАР отличаются принципами минимизации ущерба окружающей среде, применяемыми материалами и оборудованием, сроками проведения и др. Следовательно, актуальной задачей является сравнение множества методов ликвидации друг с другом и, как следствие, поиск наиболее оптимального решения ЛАР.

Сравнительные оценки эффективности применения различных технологий ЛАР с технической, эксплуатационной и экологической точек зрения достаточно широко представлены в отечественных и зарубежных исследованиях в данной тематике. В это же время, экономические подходы подобных оценок остаются несовершенными, и в некоторых случаях не учитывают всю специфику проведения ЛАР в условиях железнодорожного транспорта. Следовательно, поиск метода оценки экономической эффективности проведения ЛАР остается актуальной задачей экологической безопасности транспорта.

В случае проведения мероприятий ЛАР ущерб для состояния окружающей среды ($У_{ОС}$), можно рассчитать как разность нанесенного ущерба ($У_{мах}$), максимального по своей природе, и предотвращенного в рамках данных ликвидационных мероприятий ущерба ($У_{пред.}$), согласно формуле:

$$У_{ОС} = У_{мах} - У_{пред}$$

При этом, очевидным является стремление $У_{ОС} \to 0$. В условиях $У_{мах} = const$ (в рамках единичного случая ЛАР) главной задачей проведения ликвидационных мероприятий с точки зрения экономической оценки является стремление $У_{ОС} \to У_{мах}$.

Мероприятий ЛАР нефтепродуктов на транспорте можно рассматривать с позиции оценки эффективности капитальных вложений, изложенных в своих работах проф. Кулаевым Ю. Ф. В данном случае проведение мероприятий по минимизации ущерба окружающей среде сопряжено с затратами на проведение ЛАР ($З_{ЛАР}$) и возможной прямой или косвенной прибылью ($П_{ЛАР}$), полученной в их результате. Таким образом, в общем случае экономическая эффективность ($Э_{ЛАР}$) проведения мероприятий ЛАР нефтепродуктов и углеводородов на транспорте может быть описана следующей зависимостью:

$$Э_{ЛАР} = \frac{У_{пред.} - З_{ЛАР} + П_{ЛАР}}{У_{мах}}$$

В условиях $У_{мах} = const$ задача сравнения различных вариантов проведения ЛАР (x_i) сводится к анализу $У_{пред.i} - З_{ЛАРi} + П_{ЛАРi} \to \max$.

Проведенные исследования показали, что наиболее сложной задачей оценки, является описание и определение показателя $У_{пред.}$, который прямо пропорционально зависит от количества эмиссии загрязняющего вещества ($М_{загр.}$) в окружающую среду. При этом, оценка ущерба определяются суммой величин ущерба от загрязнения всех компонентов окружающей среды: атмосфера, гидросфера, почва, флора и фауна, обращение с отходами.

В докладе рассмотрены механизмы расчета $У_{пред.}$, детализированные по условиям проведения ЛАР и применяемым материалам ликвидации. Дополнительно даны оценки экономической эффективности проведения различных технологий ЛАР эмиссий нефтепродуктов и углеводородов на транспорте.

Основні напрямки розвитку транспортних зв'язків України з країнами Європейського Союзу

Сурмило Н. С., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Одним з найважливіших умов успішного функціонування ринкової економіки в Україні є наявність розвиненої транспортної інфраструктури, здатної ефективно забезпечувати потреби суспільства в перевезеннях. Його значення особливо посилилося в умовах надзвичайно швидкого розвитку економічних та соціально-культурних зв'язків між країнами. Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС та Росії, які сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але істотно випереджають залізниці України. Одним із напрямів співпраці України і країн Євросоюзу є спільна участь у різних Транспортних проектах та програмах. Тому важливого значення в цьому контексті набуває розвиток усіх видів транспорту, а надто залізничного. Стан розвитку залізниці завжди визначав та й визначатиме масштаби розвитку національного виробництва, вплив на ВВП, ріст цін, інфляції та й інших макро- і мікроекономічних показників.

Безперечно, важливу роль залізничний транспорт відіграє у сфері пасажирських перевезень. Достатньо висока щільність залізничних шляхів майже у всіх країнах Європи, порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані, безпека та екологічність цього виду транспорту сприяє цьому. Та, на жаль, незважаючи на значні переваги, нині українська залізниця переживає складні часи. Спрацьована інфраструктура та рухомий склад, невідповідність існуючої системи управління вимогам сучасних ринкових відносин, і, як наслідок, збитковість пасажирських перевезень, є значною проблемою, що потребує комплексної оцінки та застосування логістичних інструментів щодо оптимізації матеріальних, людських та інформаційних потоків на залізничному транспорті. Особливої актуальності це набуває у перспективі прийняття Україною та Польщею Чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. Здійснення подібних заходів вимагає якісного транспортного обслуговування значної кількості туристів з інших країн, де рівень останнього значно вищий.

За останні роки в Україні істотно скоротилися обсяги перевезень та пасажирооборот на транспорті загалом та на залізничному транспорті. Залізниця відчуває втрати пасажирів переважно в роки політичної нестабільності. Якщо врахувати той факт, що загальні тенденції зміни питомої ваги кількості перевезених пасажирів і пасажирообороту мають негативний характер, то можна говорити про певну загрозу втрати конкурентних позицій у перевезеннях пасажирів залізницею України. Особливо негативно сьогодні на це впливає як зростання тарифів на перевезення, так і зниження якості надання послуг (зношені вагони, недостатній сервіс та швидкість руху).

Тому для повернення прихильності споживачів послуг залізниці насамперед необхідно покращити обслуговування пасажирів, зробивши його таким, який хоча б приблизно відповідав темпам зростання вартості квитків, особливо в останні роки. Укрзалізниця потребує інтенсивного впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних та сервісних технологій, починаючи від моменту придбання потенційним пасажиром квитка і до його виходу з вокзалу станції прибуття.

На сучасному етапі Європейський Союз, прямуючи до єдиної транспортної структури, визначив основні орієнтири в цьому напрямі й Україна займає тут чільне місце. Важливим є також розвиток залізничної галузі в плані підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень. Особливої актуальності це набуває в перспективі майбутньої участі України в Євро-2012, адже сьогодні відкривається багато можливостей участі України в міжнародних проектах, що фінансуються з коштів ЄС.

Підходи до побудови тарифної політики на пасажирські перевезення у дальньому сполученні

Сурмило Н. С., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту України передбачено подальший його розвиток на основі принципів Європейської транспортної спільноти. Необхідною умовою для цього є удосконалення фінансово-економічного механізму, зокрема забезпечення більшої його прозорості шляхом удосконалення методів визначення експлуатаційних витрат та тарифоутворення. В повній мірі це відноситься і до пасажирського транспорту, де проблема поліпшення економічного стану має системний характер і потребує комплексного вирішення фінансово-, організаційно- та соціально-економічних завдань.

Пасажирські тарифи мають специфіку формування для перевезень в далекому і приміському сполученнях. При побудові пасажирських тарифів на перевезення в далекому сполученні враховуються наступні чинники:

– відстань перевезення;

– тип пасажирського вагону;

– швидкість перевезення.

Особливістю формування тарифів у дальньому сполученні є те, що спочатку встановлюється базовий тариф – на перевезення в загальному вагоні пасажирського потягу. За додаткові умови перевезення, що дають підвищену комфортність і швидкість руху, стягується доплата.

Диференціація пасажирських тарифів від відстані перевезення викликана впливом дальності слідування на собівартість перевезення. Тому так само, як і у вантажному русі, для пасажирських перевезень використовується двоставочна методика побудови тарифу. Залежність пасажирського тарифу від дальності слідування при збереженні тенденції його зниження від збільшення відстані перевезення має свою специфіку. Тут чинить вплив той факт, що до складу пасажирських тарифів включена ставка обов'язкового страхування пасажирів. Її абсолютна величина не істотна, але в структурі тарифної плати залежно від відстані перевезення має різне значення – від 0,3 до 7 %.

У нових умовах формування структури УЗ передбачається виділення пасажирських компаній на мережі залізниць в самостійні підрозділи. Це повинно відбитися і на формуванні пасажирських тарифів, які так само, як і вантажні тарифи, повинні мати тарифну складову за використання інфраструктури і тягових засобів УЗ і вагонну складову за обслуговування і утримання пасажирських вагонів і пасажирів на шляху слідування.

На сьогоднішній момент Укрзалізниця покриває збитки за рахунок вантажних перевезень, які в останні роки стали менш прибутковими і практично не можуть погасити збитки від пасажирських перевезень. Але Уряд України ні тільки не компенсує частину цих збитків, а навіть не в повному обсязі сплачує вартість перевезень пільгової категорії громадян.

Не дозволяє Уряд встановлювати гнучкі тарифи на пасажирські перевезення залежно від сезонного попиту, попиту за днями тижня та на свята, а також від комфорту на певні місця у вагоні.

На порядок денний стало питання встановлення науково обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення.

Погіршення технічного стану рухомого складу, зменшення рухливості пасажирів, втрата частки на ринку транспортних послуг, незначні суми компенсації за перевезення пільгових категорій громадян значною мірою впливають на зростання собівартості та збитковість пасажирських перевезень.

Шляхи удосконалення управління виробничо-господарської діяльності вагонного депо

Таранець Є. І., ДІІТ, Дніпропетровськ

Важливе значення в удосконаленні перевізного процесу належить вагонному господарству, яке об'єднує вагони і матеріально-технічну базу їх ремонту.

Основним виробничим підприємством вагонного господарства є вагонне депо. Вагонне депо залізничного транспорту являється промисловим підприємством, в якому колектив працюючих, використовуючи різноманітні засоби виробництва, виготовляє певну продукцію, необхідну суспільству.

Мета роботи такого підприємства - забезпечити виконання встановлених державних планів ремонту вагонів і виробництва запасних частин в відповідності з державними стандартами, технічними умовами, правилами ремонту , постійно підвищуючи при цьому якість продукції, технічний рівень і ефективність виробництва.

Найважливішою умовою високих показників в роботі пасажирського вагонного депо являється ритмічний випуск вагонів з ремонту, що досягається правильною організацією виробничих процесів і застосуванням передових методів праці. Тому в основу організаційно-технологічного задуму проектування пасажирських депо покладені наступні принципи, на які необхідно звернути першочергову увагу при аналізі можливостей виявлення резервів підвищення ефективності виробничо-господарської діяльності вагонного депо:

- застосування потокового метода ремонту вагонів;
- максимальна механізація і автоматизація всіх ремонтних і інших робіт за рахунок застосування автоматичних, напівавтоматичних ліній, різних механізмів і засобів, а також застосування пневматичного і електричного інструмента;
- максимальна паралельність робіт і суворе додержання їх послідовності, заміна несправних деталей і вузлів вагонів заздалегідь відремонтованих;
- своєчасне постачання робочих місць запасними частинами і матеріалами, забезпечення інструментами і обладнанням, повне і раціональне використання деталей і матеріалів, як знятих з вагонів так і нових.

Надійність і ефективність роботи вагонних депо є ключовим фактором у забезпеченні стабільної роботи вагонного парку, що без перебільшення можна назвати основою економіки всієї залізничної галузі.

Виробничо-господарська діяльність вагонного депо полягає у відновленні працездатності вантажних, пасажирських вагонів і контейнерів і підтримці їх в стані готовності виконувати перевізний процес при найменших експлуатаційних витратах і має специфічні особливості, як приклад, неоднорідність виконуваних ремонтних робіт, об'єм і складність яких постійно змінюється; не всі вузли і деталі взаємозв'язані, і тому потрібно виконувати пригоночні операції; велика кількість різних по технологічних ознаках робіт, що вимагають різнорідної кваліфікації виконавців.

Виробнича структура вагонного депо складна, оскільки роботи по демонтажу, ремонту і монтажу вузлів і деталей вагонів, а так само кузови, рами вагонів виконуються спеціалізованими ділянками і відділеннями, де є будь-яке технологічне устаткування і оснащення. Ремонт вузлів і деталей проводиться в основному по циклу «розбирання - дефектація - ремонт - збірка - випробування», тому якість продукції, що випускається, залежить від якості виконання всіх проміжних операцій і вимагає постійного контролю за ходом виробничого процесу.

Таким чином, можна сказати, що організація виробничо-господарської діяльності повинна відповідати сучасним вимогам, а також забезпечувати якість продукції, що випускається, яка має бути конкурентоздатною в умовах ринкових відносин.

Щодо питання про розвиток нормативно-правової бази реформування залізничної галузі

Тесленко Т. В., ДІІТ, Дніпропетровськ

Набуває обертів процес довгоочікуваного реформування залізничної галузі. Надано чинності Законам України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт». Останнім Законом передбачено розмежування функцій державного та господарського регулювання.

З метою своєчасного виконання Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки та Програми економічних реформ України на 2010-2014 роки затверджено Наказ Укрзалізниці № 16-Ц «Про затвердження планів заходів Укрзалізниці з реформування галузі», яким передбачена низка завдань та напрямів, які мають за мету прискорити процеси реформування. До основних напрямів віднесено удосконалення законодавчої і нормативно-правової бази, а саме розроблення проекту Закону України «Про залізничний транспорт» в новій редакції, визначення переліку завдань, що мають бути вирішені Законом, опрацювання структури законопроекту та погодження її із Міністерством інфраструктури, розроблення проекту Статуту залізничного транспорту України, розроблення та затвердження методики регулювання плати за використання залізничної інфраструктури, запровадження економічно обґрунтованих тарифів на вантажні перевезення, розроблення пропозицій щодо механізму компенсації недоотриманих доходів в період до підвищення вантажних тарифів до економічно обґрунтованого рівня, запровадження економічно обґрунтованих тарифів на пасажирські перевезення в соціальному сегменті, розроблення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про державну підтримку залізничного транспорту, в частині пасажирських тарифів» щодо компенсації недоотриманих доходів в період до підвищення пасажирських тарифів до економічно обґрунтованого рівня та інше.

Також передбачені заходи з розмежування функцій державного і господарського управління, заходи, що передбачають умови для залучення інвестицій, що підвищують конкурентоспроможність залізничного транспорту на внутрішньому і зовнішньому ринку транспортних послуг та розвивають конкуренцію на ринку залізничних перевезень, підвищують рівень прозорості фінансово-господарської діяльності, безпеку перевезень пасажирів і вантажів.

Реалізація в повному обсязі вищевказаних заходів дозволить підвищити ефективність перевезень залізничного транспорту України та прискорить процес інтеграції до європейської транспортної системи.

Роль та значення вагонних дільниць залізниць на ринку транспортних послуг по перевезенню пасажирів

Харчук О. Г., ДЕТУТ, м. Київ

Сукупність економічних відносин, що виникають у процесі задоволення суспільних потреб у перевезенні населення формує ринок транспортних послуг по перевезенню пасажирів.

Залізничний транспорт являється складовою частиною транспортного сектора економіки країни, що функціонує як складний виробничо-технологічний комплекс, та призначений для надання транспортних послуг як у сфері обігу, так і в сфері соціальних послуг. Він займає ведуче місце на ринку транспортних послуг, забезпечуючи перевезення пасажирів переважно в міжміському і приміському сполученнях, а також обслуговуючи зовнішні соціально-економічні зв'язки України.

За обсягом пасажирообороту залізничний транспорт складає основу транспортної системи країни, виконуючи понад 33—43% загальної величини пасажиро-кілометрів. Однак у процесі перетворення макроекономічного середовища темпи і напрямок розвитку пасажирських перевезень змінюються, змінюється і роль залізниць як одного з видів транспорту загального користування. При інтенсивному розвитку транспортних комунікацій, в умовах стабільної соціально-економічної сфери (період до 1990 р.) залізниці поступово уступають свої позиції на ринку транспортних послуг і, незважаючи на загальне збільшення пасажиропотоку, обсяг пасажирських залізничних перевезень скорочується.

Технологічний цикл залізниць, у процесі транспортного обслуговування населення, охоплює дві стадії: комплекс специфічних функцій з формування пасажирських поїздів відповідно структури і міцності пасажиропотоків по напрямкам та їхньої підготовки в рейс та безпосереднє переміщення пасажирів. У зв'язку з широкомасштабністю виробничо-господарських функцій у процесі надання послуг пасажирам беруть участь різні спеціалізовані ланки, що входять в організаційну структуру залізничного транспорту. Саме вони формують комплексну систему транспортного обслуговування пасажирів, внутрішній зв'язок у якій випливає з єдності технологічних операцій. До них відносяться: центральні ланки (дирекції залізничних перевезень, управління залізниць, головні управління); операційні ланки (інфраструктура, підрозділи, що забезпечують перевезення - рух пасажирських поїздів) та спеціальні ланки (переважно підприємства пасажирського господарства).

Спеціальні ланки залізниць найбільш наближені до користувачів, забезпечуючи взаємодію галузі з ринком транспортних послуг, формування об'ємних і якісних параметрів експлуатаційної роботи та підсобно-допоміжної діяльності, виявлення перспективних напрямків розвитку пасажирських залізничних перевезень. До них відносяться підрозділи, що надають послуги населенню до і під час здійснення поїздки, а саме: підприємства, що забезпечують касове обслуговування пасажирів - вокзали; підприємства, що виконують ремонт пасажирських вагонів - вагонні депо; підприємства, що забезпечують тягу поїздів і ремонт пасажирських локомотивів - локомотивні депо; підприємства, що здійснюють приміські перевезення - моторвагонні депо; підприємства по екіпіруванню і формуванню пасажирських поїздів та обслуговування пасажирів у поїздах – вагонні дільниці (ВЧ). Саме ВЧ визначають взаємодію з пасажирами та з іншими галузевими структурами, тобто, від їх діяльності залежить прибутковість пасажирського комплексу та залізниці в цілому. Щоб не втрачати пасажирів, які користуються залізничним транспортом та зберегти положення на ринку перевезень, необхідно це враховувати.

Економічний критерій для порівняння конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту

Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кожний з видів транспорту має на ринку пасажирських послуг свою нішу відповідно до умов ринку, вартості та якості перевезень. Але порівнювати їх конкурентоспроможність без врахування шкоди, яку вони завдають довкіллю та витрат на утримання власної інфраструктури, не коректно, оскільки автомобільний транспорт завдає навколишньому середовищу шкоди майже у 6 разів більше ніж усі інші види транспорту разом. Крім того утримання автомобільних доріг та їх будівництво виконуються за кошти уряду або місцевих органів влади, величина яких значно більш за транспортний податок автомобільних компаній та підприємств. Такий винятковий підхід до визначення конкурентоспроможності різних видів транспорту не дозволяє встановити пріоритети для розвитку державою найбільш економічних видів транспорту на ринку пасажирських транспортних послуг.

Для рішення вказаної проблеми необхідно розробити економічний критерій, який би додатково враховував витрати на:

- боротьбу зі шкідливими викидами у зовнішнє середовище;
- компенсацію збитків від аварій (травматизм, смертність та ін.);
- затримання пасажирів, які перебувають в технологічних заторах;
- на утримання та будівництво транспортної інфраструктури.

Для цього пропонується узагальнюючий показник конкурентоспроможності $УПК$, який математично можна представити за допомогою формули.

$$УПК = \sqrt[5]{К_{шк} \cdot К_{інв} \cdot К_{р} \cdot К_{др} \cdot К_{оп}}$$

де $К_{шк}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоровлю людей;

$К_{інв}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує необхідність вкладання інвестицій на розвиток даного виду транспорту;

$К_{р}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує рентабельність перевезень даного виду транспорту на ринку;

$К_{др}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує долю ринку даного виду транспорту;

$К_{оп}$ – показник інтенсивності конкуренції, що враховує темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку;

Якщо перемножити одночасно п’ять показників інтенсивності конкуренції, які усі мають значення менше одиниці, то добуток їх буде величина дуже малою. Для того, щоби добуток мав сенс з нього слід добути корінь п’ятого ступеня.

Автором розроблено новий теоретико-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності пасажирських послуг, що надаються будь-якими видами транспорту на ринку транспортних перевезень, з урахуванням показників інтенсивності конкуренції, що враховують: шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоровлю людей; необхідність вкладання інвестицій на розвиток даного виду транспорту; рентабельність перевезень даного виду транспорту на ринку; долю ринку, яку займає даний вид транспорту; темпи зростання обсягів перевезень даного виду транспорту на ринку.

Вплив швидкості руху пасажирських поїздів на загальну рентабельність перевезень.

Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Декілька років залізничний транспорт України вирішує питання підвищення швидкості руху пасажирських поїздів, але на заваді стає проблема фінансування реконструкції залізничної колії, закупівлі нового рухомого складу та розподіл руху вантажних та пасажирських поїздів. У зв'язку з проведенням ЄВРО 2012 політичні рішення прискорили вирішення цього питання. По основним напрямках руху, які пов'язані з переїздом вболівальників з одного міста проведення матчів до іншого, реконструюється інфраструктура, яка може гарантувати середню швидкість подорожі на ріні 140 км/год. Було заключні договори на поставку пасажирських денних потягів корейського виробництва, які не є кращими на світовому ринку для швидкісного руху.

В той же час впровадження швидкісного руху в Україні ставить за мету відвоювати значну частку перевезень на ринку транспортних послуг у автомобільного та авіаційного транспорту і таким чином мати додатковий дохід від підвищення обсягів перевезень. Але ці перевезення не гарантують підвищення рентабельності залізничного транспорту.

Закупівля дорого рухомого складу в Кореї закордонного виробництва, транспортування його морським шляхом до Одеси, реконструкція депо та заводів для ремонту швидкісних потягів, закупівля запасних частин та вузлів до них за комерційними цінами, або будівництво в Україні заводу для виробництва цих запасних частин буде коштувати АТ «Укрзалізниці» значну суму, яка ніколи не покриється вартістю квитків для внутрішнього сполучення. Дана ціна буде вище за вартість квитка на літак, а це означає що поставленої мети – відвоювання нової «ніши» на ринку транспортних перевезень та підвищення рентабельності пасажирського залізничного транспорту не досягнуто.

Метою досліджень є оцінка ефективності впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів в Україні та визначення їх впливу на рентабельність пасажирських перевезень.

Створення швидкісних магістралей вирішує не тільки галузеві, а й загальнодержавні проблеми, що стосуються:

- збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;
- скорочення витрат на перевезення пасажирів;
- оновлення рухомого складу залізниць вагонами та локомотивами нового покоління;
- інтеграції вітчизняних залізниць в єдину європейську мережу швидкісних сполучень,
- підвищення мобільності населення з одночасним зменшенням забруднення довкілля;
- стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу;
- стимулювання розвитку соціальної інфраструктури регіонів України;
- скорочення терміну поїздки.

Виходячи з цього, визначаються два види показників ефективності: комерційна для розрахунків на галузевому рівні та суспільна для розрахунків на державному рівні.

Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів передбачено на протязі багатьох років з поетапними капіталовкладеннями. При цьому економічні результати будуть змінюватися у часі.

В таких випадках використовують формулу:

$$ЧДД = \sum_{t=0}^{T} \frac{[(Д_t - З_t - ПП_t) - K_t]}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \max,$$

де: $ЧДД$ – чистий дисконтний доход;

$Д_t$ – прогнозні річні доходи, що будуть отримані Укрзалізницею від впровадження швидкісного руху;

$З_t$ – прогнозні річні експлуатаційні витрати (без амортизаційних відрахувань) Укрзалізниці від впровадження швидкісного руху;

$ПП_t$ – прогнозна величина податку на прибуток за податковим обліком у розрахунковому році від впровадження швидкісного руху поїздів;

K_t – прогнозні річні капіталовкладення необхідні для впровадження швидкісних магістралей у розрахунковому році;

E_m – модифікована норма дисконту;

t – номер розрахункового року: $t = 0, 1, 2, 3, \ldots T$ (T - строк проведення структурної реформи).

Величина $Д_t$ визначається як доход без податку на додану вартість, що буде отриманий АТ «Укрзалізниця» від:

- плати за проїзд у швидкісному пасажирському поїзді;
- реалізації чайної продукції у вагонах швидкісного поїзду;
- реалізації продукції у вагонах-барах (ресторанах);
- реалізації додаткових сервісних послуг на вокзалах та в поїздах.

Величина витрат $З_t$ визначається як сума експлуатаційних витрат (матеріали, заробітна плата, нарахування на заробітну плату, паливо, електроенергія та інші витрати) локомотивного та вагонного депо (прямі витрати) на:

- рух швидкісних пасажирських поїздів;
- утримання швидкісного рухомого складу;
- екіпірування швидкісних пасажирських поїздів;
- закупівлю товарів для торгівлі у швидкісних поїздах;
- пропорційна частка витрат, що пов'язані з утриманням інфраструктури залізниць для організації швидкісного руху (непрямі витрати).

Величина K_t визначається як річна сумарна вартість (без ПДВ) будівництва, реконструкції та технічного переоснащення інфраструктури залізниць, інвестицій на придбання рухомого складу та реконструкцію існуючих депо для технічного обслуговування та ремонту поїздів швидкісного руху за виключенням витрат на капітальний ремонт інфраструктури залізниць, які потрібно було б зробити без впровадження швидкісного руху. Ці витрати на капітальний ремонт розраховуються як вартість ремонту 1 км колії помножена на довжину швидкісної магістралі.

Прогнозна величина податку на прибуток $ПП_t$ визначається за формулою

$$ПП = (Д - З - А^п)_t * СП,$$

Де $А_t^п$ – амортизаційні відрахування визначені за правилами податкового обліку;

СП – ставка податку на прибуток підприємств.

Для розрахунку суспільного ефекту до уваги приймався ефект від скорочення терміну поїздки пасажирів. Оцінка однієї пас-год. прийнята на рівні середньої заробітної плати в розрахунку на 1 годину, яка склалася в регіоні курсування відповідних поїздів.

Капітальні вкладення розраховувалися на будівництво та реконструкцію усіх необхідних об’єктів та на закупівлю рухомого складу:

- реконструкцію об’єктів залізничної інфраструктури, вагонного депо для ремонту, екіпірування та обслуговування швидкісних поїздів;
- будівництво та реконструкцію об’єктів для швидкісного руху в Київському залізничному вузлі та станціях обороту
- будівництво нових напрямків пасажирського руху для розподілу вантажного та пасажирського руху;
- реконструкцію пристроїв автоматичного контролю за станом рухомого складу;
- придбання рухомого складу закордонного виробництва, або створення нового вітчизняного швидкісного рухомого складу;
- реконструкцію інших об’єктів залізничної інфраструктури та пасажирського господарства.

Автори [1] врахували усі капітальні вкладення в залізничну інфраструктуру, які використовуються одночасно для звичайного та пасажирського руху та їх розподіл між ними, але не враховували виключення частини загальних витрат на утримання залізничної інфраструктури загального користування, а саме:

1. На утримання вокзалів на шляху прямування;

2. На утримання екіпірувальних устроїв пасажирського господарства на станціях формування та станціях обороту (вагономиєчної машини, залізничних колій, екіпірувальних устроїв, ремонтних майстерень, бази обслуговування пасажирів та ін. пасажирської технічної станції;

3. На утримання маневрових локомотивів, їх бригад та локомотивної інфраструктури, пов'язаної з екіпіруванням маневрових локомотивів;

4. На утримання деяких екіпірувальних устроїв та вокзалів 3 класу, що знаходяться на балансі пасажирських приміських перевезень;

5. На утримання залізничної колії, мостів, тунелів, ліній енергозабезпечення, автоблокування, зв'язку та устроїв і будівель, що їх обслуговують, СЦБ, головних колій на залізничних станціях, колій на пасажирських станціях, устроїв та будівель трубопроводів водопостачання, каналізації теплозабезпечення та ін.

Врахування запропонованих заходів дозволить знизити вартість впровадження швидкісного руху в Україні, підвищити ефективність його функціонування та конкурентоспроможність на ринку пасажирських транспортних послуг.

Література

1. Розробка концепції впровадження швидкісного та високошвидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2005-2015 роках / Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, – Д., – 2004.
2. Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 роках. Розрахункова вартість модернізації та реконструкції основних напрямків залізниць України для впровадження швидкісного руху: Додатки до концепції / Державна адміністрація залізничного транспорту України. – К., 2004. – 36 с.
3. Концепція впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України в 2004-2015 роках / Державна адміністрація залізничного транспорту України. – К., 2004. – 43 с.

Вплив деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень

Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Якщо проаналізувати ринок пасажирських транспортних послуг, то можна заключити, що кількість пасажирів, які бажають отримати послугу з перевезень, напряму залежить від таких факторів:

1. Кількості жителів в Україні з урахуванням міграції;
2. Кількості громадян інших країн, які приїздять до України у туристичну подорож, відпочинок, відрядження, для участі в концертах, культурних заходах та ін.;
3. Реальних доходів населення;
4. Цінової політики транспортної галузі в цілому;
5. Середньої відстані поїздки.

Якщо припустити, що обсяги перевезень на ринку пасажирських транспортних послуг для заданих вище факторів є величина постійна, то розподіл цих перевезень (або боротьба за свою «нішу») між учасниками ринку залежить від:

1. Цінової політики даного виду перевезень;
2. Інтервалу та ритмічності відправлення рухомого складу в даному напрямку;
3. Якості наданих послуг;
4. Швидкості руху транспортних засобів, або терміну подорожі;
5. Терміну поїздки пасажира до місця отримання послуги та в зворотному напрямку;
6. Термін очікування поїздки даним видом транспорту;
7. Безпечність подорожі.
8. Політики Уряду стосовно пріоритетного розвитку конкретного виду транспорту, в який Держава робить значні фінансові.

Кожний з перерахованих факторів впливає не тільки на обсяги пасажирських перевезень, на їх рентабельність та показник інтенсивності конкуренції $К_р$. Мета даних досліджень визначити вплив ціни, ритмічності руху та якості наданих послуг на загальну рентабельність перевезень

Дослідження показали:

1. Цінова політика пасажирських залізничних компаній суттєво впливає на рентабельність пасажирських перевезень як в сторону її зниження так і в сторону підвищення;
2. Ціни на пасажирські перевезення слід економічно обґрунтовувати для кожного сектора транспортного ринку з урахуванням цін основних конкурентів;
3. Ціни на пасажирські перевезення мусять формуватися з урахуванням часткової компенсації витрат на перевезення:

– з центрального та місцевих бюджетів;
– за рахунок комплексу організаційних заходів пасажирської залізничної компанії та АТ «Укрзалізниця».

4. Розклад руху пасажирських поїздів у дальньому та приміському сполученні потребує суттєвої оптимізації за допомогою ЕОМ з урахуванням зручного терміну поїздки на кожному напрямку руху, наявної кількості рухомого складу та необхідної кількості поїздок на протязі доби;
5. Оптимізація руху пасажирських поїздів призведе до збільшення обсягів перевезених пасажирів, доходів та зменшення витрат на перевезення і як результат – до підвищення рентабельності пасажирського господарства, або пасажирської компанії.
6. Пасажирські поїзди за якістю наданих послуг значно поступаються сервісу, який надається в поїздах європейських країн. Крім того, на малих відстанях курсування залізничні пасажирські перевезення в Україні поступаються автобусам класу люкс, а на велику відстань – авіаційному транспорту;

7. Для ліквідації негативного ставлення значної групи пасажирів до якості залізничних послуг необхідно суттєво підвищити інтерес до подорожі у залізничному поїзді за рахунок придбання вагонів нового покоління, в яких будуть відсутні усі негативні фактори.

Література

1. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – Т.2. – 952 с.

Оптимізація регулювання ціноутворення на ринку вантажних залізничних перевезень

Чорний В. В., ДЕТУТ, м. Київ

Регулювання ціноутворення на ринку вантажних залізничних перевезень полягає у зміні рівня тарифів та їх структури. Підставою для зміни рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України є зміна умов їх встановлення, що не залежать від господарської діяльності, яка приводить до унеможливлення забезпечення самоокупності залізниць по вантажних перевезеннях. Кількісною оцінкою умов забезпечення самоокупності залізничного транспорту є рентабельність залізниць у звичайній діяльності. Самоокупність являє собою основу самостійної господарської діяльності підприємства, що передбачає покриття видатків за рахунок власних доходів від реалізації продукції та послуг. Виходячи з цього, господарська діяльність залізничного транспорту забезпечує йому самоокупність у разі, коли отриманих доходів достатньо для відшкодування поточних витрат і витрат на просте відтворення основних засобів. Зважаючи на це, тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України мають бути змінені, якщо рівень доходів не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць або не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для придбання та оновлення основних виробничих засобів. Розрахунок витрат зі звичайної діяльності має здійснюватися з урахуванням витрат з операційної діяльності, фінансових, інших (інвестиційних) витрат, пов'язаних з основною діяльністю, та податку на прибуток. Розрахунок прогнозних витрат слід здійснювати відповідно до запланованих на наступний рік обсягів транспортної роботи з використанням економічно обґрунтованих планових витрат, визначених з урахуванням чинного законодавства на підставі державних і галузевих нормативів використання матеріальних та паливно-енергетичних ресурсів, норм і розцінок з оплати праці, ставок податків і зборів (обов'язкових платежів) тощо. Витрати, об'єктивне нормування яких неможливе, пропонується розраховувати з урахуванням фактичних витрат за поточний рік та основних прогнозних макропоказників економічного та соціального розвитку України в плановому періоді. Кошти, необхідні на здійснення капітальних інвестицій, формуються за рахунок власних коштів залізниць, коштів державного бюджету, а також інших не заборонених законодавством коштів. Виходячи з зазначеного вище, визначається індекс зміни рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України.

Підставою для зміни структури тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України є створення нових учасників вантажних залізничних перевезень – суб'єктів господарювання різних форм власності, які згідно чинного законодавства можуть брати участь у перевезенні вантажів залізничним транспортом України або виконувати окремі операції єдиного технологічного процесу вантажних залізничних перевезень та для яких в структурі вантажного тарифу не виділена частина, що є платою за роботи та операції, виконані цими господарюючими суб'єктами.

Метою Закону України «Про природні монополії» є забезпечення ефективності функціонування ринків, що перебувають у стані природної монополії, на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів природних монополій та споживачів їх товарів. Зазначена ефективність забезпечується шляхом державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, правові, економічні та організаційні засади якого визначає Закон України «Про природні монополії». Відповідно до статті 5 цього закону до діяльності суб'єктів природних монополій віднесена діяльність у сфері користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, а згідно статті 6 до суміжних ринків, що регулюються відповідно до цього закону, належить внутрішнє перевезення вантажів залізничним транспортом. Згідно статті 8 цього закону предметом регулювання діяльності суб'єктів природних монополій є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

Згідно п. 6 статті 191 Господарського кодексу України органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування при встановленні фіксованих цін, застосування яких унеможливлює одержання прибутку суб'єктами підприємництва, зобов'язані надати цим суб'єктам дотацію відповідно до закону.

Відповідно до статті 9 Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи встановлюються на продукцію, товари і послуги, виробництво яких зосереджено на підприємствах, що займають монопольне (домінуюче) становище на ринку. При цьому органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування встановлюють державні фіксовані та регульовані ціни і тарифи на роботи і послуги в розмірі економічно обґрунтованих витрат на їх виробництво.

У разі встановлення державних фіксованих та регульованих цін і тарифів на роботи і послуги на рівні, нижчому економічно обґрунтованих витрат на їх виробництво (надання), органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які своїм рішенням встановили (затвердили) такий рівень цін (тарифів), зобов'язані відшкодувати суб'єкту господарювання різницю між встановленим (затвердженим) розміром ціни (тарифу) та розміром економічно обґрунтованих витрат на виробництво (надання) зазначених робіт (послуг) за рахунок коштів відповідних бюджетів. При цьому економічно обґрунтовані витрати на виробництво (надання) робіт (послуг) – це витрати, які здійснені суб'єктом господарювання на їх виробництво (надання) з дотриманням вимог стандартів, нормативів, норм технологічних регламентів та врахуванням виробництва (надання) цих робіт (послуг) визначеної кількості та якості. Виходячи з цього, фактичні витрати залізничного транспорту по вантажних перевезеннях неможливо вважати за економічно обґрунтовані, оскільки через величезний фізичний знос основних засобів, дефіцит вантажних вагонів певних типів, брак власних коштів тощо залізниці не можуть в повному обсязі забезпечити дотримання вимог стандартів, нормативів, норм технологічних регламентів тощо, що призводить до зниження якості надаваних послуг, унеможливлює повне забезпечення потреб національної економіки у вантажних залізничних перевезеннях. Економічно обґрунтовані витрати на залізничному транспорті значно перевищують їх фактичне значення, тому при існуючому в межах чинного законодавства підході до встановлення регульованих тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом в межах України ані подолати дефіцит рухомого складу, ані забезпечити в повному обсязі відтворення основних засобів, ані підвищити якість транспортних послуг неможливо. Це свідчить про те, що існують об'єктивні причини, обумовлені потребами національної економіки в якісних послугах залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, щодо внесення змін в статтю 9 Закону України «Про ціни і ціноутворення» стосовно відшкодування суб'єкту господарювання недоотриманих доходів, а саме: у разі встановлення державних фіксованих та регульованих цін і тарифів на роботи і послуги на рівні, нижчому економічно обґрунтованих величин, суб'єкту господарювання має відшкодовуватися різниця між розміром економічно обґрунтованих цін і тарифів на виробництво (надання) робіт (послуг) та встановленим (затвердженим) розміром ціни (тарифу) за рахунок коштів відповідних бюджетів. З метою включення недоотриманих доходів по перевезенню вантажів залізничним транспортом в межах України до видатків Державного бюджету має бути підготовлений бюджетний запит, що містить пропозиції з відповідним обґрунтуванням щодо обсягу бюджетних коштів, необхідних для його діяльності на наступні бюджетні періоди. В бюджетному запиті щодо включення недоотриманих доходів по перевезенню вантажів залізничним транспортом в межах України до видатків Державного бюджету необхідно подати інформацію щодо недоотриманих доходів в плановому бюджетному періоді та в наступних за плановим двох бюджетних періодах.

Створення іміджу залізниць пасажирських перевезень

Шерепа К. М., ДЕТУТ, м. Київ

Імідж транспортного суб'єкту господарювання можна розглядати як існуючу у свідомості споживачів систему оцінок, об'єктом яким вона є.

Здійснюючи процеси управління корпоративним іміджем на суб'єктах господарювання транспорту, необхідно мати чіткі подання про структуру іміджу, принципах його формування й особливості психологічних процесів, що створюють імідж у свідомості споживачів.

Позитивний імідж підвищує конкурентоспроможність суб'єктів господарювання на ринку, залучає споживачів і партнерів, прискорює темп продажу продукції транспорту й збільшує об'єм її реалізації, полегшує доступ до ресурсів (фінансових, інформаційних, людських, матеріальних) і ведення різного роду операцій.

Для формування позитивного іміджу необхідно ефективно працювати, що в свою чергу підвищує конкурентоспроможність. Прийняття зважених, перспективних рішень у сфері пасажирських перевезень можливо на основі вдалої системи управління.

Так, з 1 листопада 2011 року було введено автоматизоване регулювання реалізації місць залежно від завантаженості вагонів. Це означає, що реалізація місць починається з одного вагона кожного типу (СВ, купейний, плацкартний). У випадку, якщо у вагоні типу залишиться менше 9 місць, відкривається для продажу наступний вагон цього типу.

Такі нововведення дозволять послідовно і рівномірно заповнювати вагони поїзда для оперативного регулювання схем поїздів, щоб ефективно використовувати існуючий вагонний парк. Проте дане нововведення має і великі недоліки. Так, при прийнятті даного рішення керівники забули врахувати те, що люди з обмеженою можливістю, пенсіонери мають невеликий шанс отримати квиток на нижній полиці. Втрата пасажирів призводить до формування негативного іміджу транспорту.

Імідж допомагає споживачам орієнтуватися в наявній інформації, полегшує й прискорює процес вибору виду транспорту і його послуг (його продукції). У сучасних умовах вид транспорту, транспортний суб'єкт господарювання товар, послуга, що не мають свого іміджу або мають поганий імідж, не можуть розраховувати на успіх.

В останній час основною проблемою пасажирських перевезень на залізниці є рівень конкурентоздатності послуг.

Всіх цивілізованих державах залізничний вокзал вважається дзеркалом міста, який здатен залучати пасажирів на залізниці та до відвідування міста. Вважається, що перше враження від міста формується в залежності від того, як виглядає вокзал і прилегла до нього площа. Нажаль, особливо в зимовий період, багато вокзалів «відлякують» своїм неналежним станом пасажирів. Часто можна побачити нечищені платформи, холодні вокзали, великі калюжі на площах тощо.

Статутом вокзалів передбачається - максимальне проявлення уваги до від'їжджаючих пасажирів, пропонувати їм всі можливі послуги, показувати місця розташування кас, залів очікування і т.д. Адже саме дане ставлення формує імідж залізничного транспорту.

На поліпшення якості пасажирських перевезень і формування позитивного іміджу транспортного суб'єкту господарювання значною мірою впливає стиль роботи квиткових і товарних касирів, провідників вагонів, бортпровідників літаків, членів екіпажів пасажирських суден і інших працівників, які контактують з споживачами.

Варто зазначити, що ці рекомендації корисні не тільки для працівників транспорту, що обслуговують відправників вантажу або пасажирів, але й для персоналу, що вступає в контакт із клієнтами-користувачами інших транспортних послуг. Фірмовий стиль повинен бути присутнім у всіх напрямках комунікаційної політики.

Зарубіжний досвід внутрішнього та державного фінансового контролю в умовах реформування

Шинкаренко В. І., Гресова О. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ, Гресова Є. Г., Державна адміністрація залізничного транспорту України, м. Київ

Одним з найважливіших напрямків державної політики є адаптація системи державного фінансового контролю (ФК) до європейських вимог. У зв'язку з цим на сучасному етапі особливого актуальним постає питання щодо реформування чинної системи ФК й розроблення нових концептуальних основ організації системи внутрішнього ФК.

Системи державного внутрішнього ФК країн Західної Європи мають різний рівень централізації - від централізованого попереднього контролю до розподілення відповідальності за здійснення контролю між керівниками органів державного сектору з одночасним залученням підрозділів внутрішнього аудиту. Сучасне державне управління у розвинутих країнах удосконалюється з метою децентралізації систем контролю, інтегрованих з управлінням програмами та діяльністю.

Європейські вимоги до ФК передбачають: формування системи внутрішнього державного ФК, яка включає фінансове управління та контроль; внутрішній аудит; гармонізацію на центральному рівні, створення єдиної системи зовнішнього незалежного ФК як на центральному, так і на місцевому рівнях

Вивчення зарубіжного досвіду організації ФК може стати корисним для вдосконалення вітчизняної системи контролю. Основним міжнародним нормативним документом у сфері державного ФК є Декларація про керівні принципи фінансового контролю. Вона являє собою базовий, принциповий документ, що враховує різні системи ФК, різне розуміння його місця в системі державних функцій і гілок влади, а також різні рівні розвитку, яких ФК досяг в окремих регіонах.

У розвинутих країнах ринкової економіки ФК відповідно здійснюють: у державах парламентського типу - парламент, у президентських - виконавча влада. Спільні риси такого контролю зафіксовані в принципах Лімської декларації, прийнятої в 1997 році на Конгресі Міжнародної організації вищих контролюючих органів. При цьому ФК вважається частиною державного регулювання з метою виявлення відхилень від прийнятих положень і порушень принципів законності, ефективності та економії ресурсів. Здійснюється передусім у формі попереднього контролю для вжиття певних коригуючих заходів й недопущення таких порушень у майбутньому і отримання компенсації за заподіяні збитки.

Відповідно до вимог Лімської декларації вищий контролюючий орган повинен бути зовнішнім (не створеним усередині відповідних організацій), що забезпечує незалежність його дій і прийнятих рішень від стороннього впливу, тобто функціональну та організаційну незалежність на основі положень Конституції. Відповідно незалежність членів цього контролюючого органу також має бути гарантована Конституцією, передусім їх відкликання. Матеріальна основа такої незалежності - фінансова незалежність – забезпеченість відповідними ресурсами для виконання поставлених перед вищим органом ФК завдань.

У більшості розвинутих країн світу, у тому числі у країнах Європейського Союзу, ФК здійснює Рахункова палата, а також урядові контрольно-ревізійні служби. Так, у Фінляндії та в інших країнах рахункова палата контролює діяльність усіх федеральних підприємств, страхових установ федерації, приватних підприємств із 50 % часткою держави, решту організацій та відомств, якщо вони розпоряджаються державними коштами.

В Австрії Рахункова палата уповноважена здійснювати перевірки не лише державного господарства федерації, а й контролювати фінансову діяльність місцевих органів влади, благодійних фондів і закладами, управління якими здійснюється органами федерації. Державна рахункова палата Угорщини, крім того, контролює діяльність податкового управління, державної митниці, управління гербових зборів і навіть господарську діяльність партій.

У Великобританії функції державного ФК виконує Національна ревізійна рада.

У США контроль у галузі фінансів здійснюють: Державне казначейство, Головне контрольно-фінансове управління Конгресу, Адміністративно-бюджетне управління при президентові, Управління з добору і розстановки кадрів, Президентська рада з боротьби із фінансовими зловживаннями в державних закладах, Рада честі й ефективності в уряді, інспектори Федеральної резервної системи, Федеральної корпорації зі страхування депозитів штатів та інші органи, не говорячи вже про податкову службу. До функцій цих органів належить проведення ревізій, перевірок, встановлення оцінки і складання оглядів про виконання федеральних програм. При цьому перевіряється законність, доцільність та ефективність здійснених витрат.

У Франції важливу роль в управлінні централізованими фінансовими ресурсами крім уряду й Міністерства фінансів, промисловості і економіки відіграють також такі спеціалізовані державні утворення, як Національна кредитна рада, Банківська контрольна комісія, Комісія економічного і регіонального розвитку країни. Крім зазначених відомств, у Франції використовуються структури контролю галузевого спрямування, зокрема, такі, як Генеральна інспекція національної освіти, Генеральна інспекція національної політики тощо.

Органи державного контролю в зарубіжних країнах здійснюють контроль за витрачанням міністерствами та іншими органами управління коштів, відпущених на їхнє утримання та реалізацію державних програм, здійснюють оцінку їхньої результативності, перевіряють виробничо-фінансову діяльність приватних фірм із виконання замовлень.

Наприклад, Головне контрольне управління Конгресу США контролює здійснення різних державних програм у галузі науки і техніки, енергетики, освоєння космосу. При цьому перевіряється законність, доцільність та ефективність здійснених витрат.

У деяких країнах створено спеціальні органи, які контролюють не лише бюджетно-фінансові питання, а, по суті, всю роботу державного апарату. В Японії, наприклад, таку функцію виконує Управління адміністративного контролю при канцелярії прем’єр-міністра. В його завдання входить підготовка пропозицій щодо вдосконалення системи і структури державного управління, зміцнення службової дисципліни державних чиновників, боротьби з корупцією, бюрократизмом, розробка проблем окремих верств населення, для розв’язання яких потрібна взаємодія кількох відомств.

Системи внутрішнього контролю дещо відрізняються в європейських країнах. Серед них можна виділити декілька підходів. Один з них, який використовується в таких країнах, як Франція, Португалія та Іспанія, можна назвати «відповідальністю третьої сторони». У країнах-членах ЄС, які використовують такий підхід, Міністерство фінансів не лише відіграє ключову роль у розробці проекту бюджету та розподілі коштів серед галузевих міністерств, а й також має право безпосередньо втручатися на стадії попереднього контролю через своїх службовців, які є при кожному галузевому міністерстві. Так, Португалія має централізовану Генеральну фінансову інспекцію, яка підпорядковується міністру фінансів і відповідає за ФК усіх бюджетних витрат урядових установ за фактом їх виконання. Окрім Генеральної фінансової інспекції, галузеві міністерства мають свої власні контрольовані підрозділи.

На теперішній час система державного, внутрішнього ФК в Україні лише частково враховує основні принципи систем внутрішнього ФК у країнах ЄС.

Виходячи з російського і міжнародного досвіду впровадження і моніторингу системи внутрішнього аудиту і контролю, в подальшому пропонується наступне розмежування компетенцій суб'єктів внутрішнього контролю:

- Рада директорів відповідає за рівень аудиту і контролю і затвердження політики внутрішнього аудиту;
- підрозділи контролю відповідають за розробку, затвердження і проведення контрольних процедур, щоденний моніторинг їх ефективності;
- служба внутрішнього аудиту і контролю оцінює ефективність системи внутрішнього контролю і управління ризиками, своєчасно інформує Генерального директора УЗ про результати аудиту, взаємодіє з комітетом з аудиту Ради директорів.

Секція 3
Структурна реформа
на залізничному транспорті

Проблемы реформирования транспортного комплекса

Аксенов И. М., г. Киев

Железнодорожный транспорт на протяжении всей истории выполнял, как и выполняет с момента независимости, государственную функцию развития экономики страны. Это обеспечивает сдерживание темпов инфляции в Украине и разрушение ряда отраслей при проведении «рыночных реформ», в том числе транспортной, способствовало сохранению структуры транспортного комплекса как единого субъекта, призванного обеспечивать баланс государственных и корпоративных интересов. Железные дороги основные наполнители бюджета государства (до 11 млрд. грн), не получающие взамен никакой помощи для своего развития.

Курс Украины на европейскую интеграцию, развитие транспортного рынка и др. поставили новые проблемы. Одной из них — задуманное, в угоду ЕС реформирование системы управления железнодорожным транспортом. По этой проблеме написано и принято много Программ. Менялись Президенты, правительства и вместо преемственности их выполнения, начиналась новая волна их «обновления», а реализация выполнялась волевым способом. Очередная реформа также проводится без глубокого анализа достоинств, предыдущих Программ, сохранения преемственности их положений и не в целях преодоления имеющихся негативных тенденций и вывода транспортного комплекса из кризисного состояния». Началась она с изменения названия министерства. Предлог — «создание в Украине наиболее современной транспортной инфраструктуры, сильнейшей как минимум в Восточной Европе».

Такая реформа не позволит более полно использовать трудовой и творческий потенциал транспортного комплекса, не обеспечит сокращение затрат (а они ежегодно возрастают темпами, превышающими рост доходов 5-7 раз). Задачи повышения эффективности результатов и производственно-экономической деятельности, уменьшения транспортной составляющей в цене отечественной продукции, а следовательно и развитие экономики страны в целом, повышение жизненного уровня населения при реализации такой программы не будут решены.

«Реформаторы», изменив название министерства, создали такую ситуацию, при которой в Украине нет транспортного процесса как такового, есть только инфраструктура. Они не понимают и принимают во внимание, что основной деятельностью транспортного комплекса являются перевозки и, что главное назначение транспорта: удовлетворять потребности экономик и населения в перевозках. Инфраструктура — это вспомогательные подразделения, технические средства, строения сооружения и др., которые оказывают содействие основной деятельности (осуществлению перевозок — выполнению транспортного процесса). Новая реформа транспортного комплекса — это очередное волюнтарное решение, принятое без понимания закона непредвиденных экономических последствий.

Такая «реформа» приведет не только к ухудшению работы транспортной системы, но даже к распаду единой экономикообразующей отрасли. Цель «реформаторов» — разрушить систему управления перевозками, выдержавшую испытания временем. Реформирование транспортного комплекса это дорогостоящее мероприятие и оно должно проводиться с учетом современных научных системных подходов, формировании оптимальной, двухзвенной структуры управления транспортным комплексом. Необходимы крупные организационно-технические, экономически обоснованные меры, которые позволили бы снизить эксплуатационные расходы. При анализе опыта реформ в разных странах следовало бы тщательно изучить их последствия, допущенные ошибки, которые и до сего времени отрицательно влияют на экономику и социальное благосостояние населения.

Поучителен опыт Японии, где реформа осуществлена после изучения системы управления во всем мире и выбрана та, которая им пригодна для их культуры. И они применили ее у себя. В Великобритании наоборот, увлеклись желанием быстро «делать

деньги» (характерно для отечественных реформ). Последствиями такого отношения высших чинов XIX столетия к технике, науке и промышленности, до сих проявляются — падение конкурентоспособности отечественной промышленности страны и ее замена отличными промышленниками – иностранцами.

Если посмотреть реформы в Украине, то мы увидим итоги каждой из них —слепое копирование зарубежных мероприятий безе учёта особенностей экономического и социального развития страны, не принятия во внимание исторического, 180 летнему опыта работы, реформирования и развития железных дорог царской России и Советского Союза. А здесь есть немало полезных разработок, которые не потеряли актуальности в настоящее время. Среди них — о тарифной политике, материальной заинтересованности железнодорожников; разгосударствлении железных дорог, об их укрупнении, создании железнодорожных предприятий смешанного типа и др. Почему же это не учитывается разработчиками наших реформ? Куда мы спешим? Какова цель ликвидации Министерства транспорта? А цель далеко задуманная: облегчить и ускорить дерибан железных дорог. Это подтверждается выступлением И. Акимовой на одном из каналов телевидения. Смысл его сводится к следующему, провести реформы быстро, чтобы не было сопротивления со стороны разумных чиновников, чтобы никто не понял их смысл, а слепо выполнял.

Очевидно, что развитие железнодорожного транспорта требует не только совершенствования методов, тактики работы его подразделений на рынке, транспортных услуг, но и разработки практических инструментов (информационно-поисковых, информационно-аналитических, экспертных систем, поддерживающих проведение маркетинговых исследований на основе отраслевых баз данных и знаний, а также процессы текущего, долгосрочного и стратегического планирования).

Пренебрежение таким подходом к проведению реформ в Украине привело к тому, что конкурентоспособность отечественных перевозок по сравнению с европейскими остается низкой из-за отсутствия в достаточном количестве современного подвижного состава и низких показателей бальности пути, поэтому существует реальная угроза утраты доли перевозок на рынке транспортных услуг.

Управління витратами за центрами відповідальності

Бараш Ю. С., Томіліна А. К., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогодні на залізничному транспорті застосовується функціонально-територіальна система управління, яка побудована за принципом територіальної відокремленості господарюючих суб'єктів, тобто залізниць, де витрати формуються за галузевим підходом. Оскільки реформування залізничної галузі передбачає відокремлення природно-монопольного сектора (інфраструктури) від експлуатаційної діяльності, та створення у сфері експлуатації конкурентного середовища, то відповідно виникає необхідність удосконалення як системи управління, так і системи формування витрат.

Управління витратами – це процес цілеспрямованого формування витрат щодо їхніх видів, місць та носіїв при постійному контролі рівня витрат і стимулювання їхнього зниження. Планування витрат-це процес створення передумов управління витратами підрозділів підприємства.

В управлінському обліку особлива увага приділяється таким елементам, як місця виникнення, центри відповідальності та носії витрат. При чому, ці елементи розглядаються з різним ступенем деталізації залежно від рівня управління підприємством.

Місце витрат – це місце їх формування (робоче місце, дільниця, цех). Під центром відповідальності розуміють організаційну єдність місць витрат з центром, відповідальним за їхній рівень. Облік за центрами відповідальності – це така управлінська бухгалтерська система, яка обробляє планову і фактичну бухгалтерську інформацію про входи (витрати) і виходи (результати) центра відповідальності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів (центрів відповідальності).

Облік за центрами відповідальності базується на таких принципах:

1) менеджер відповідає тільки за ту діяльність, що перебуває під його контролем;

2) менеджер приймає участь у визначенні цілей, за якими оцінюється його діяльність;

3) менеджер зацікавлений у досягненні поставленої перед ним та його підрозділом мети;

4) чітко визначається роль обліку в системі заохочення працівників;

5) звіти про результати роботи підрозділів повинні складатися регулярно і використовуватися для оцінки діяльності центрів відповідальності.

Спершу метою обліку за центрами відповідальності було посилення контролю за витратами через встановлення персональної відповідальності кожного менеджера за витрачання певних ресурсів. Зараз головною метою обліку відповідальності є не скільки контроль за витратами, як допомога менеджерам в організації самоконтролю, у складанні звітів про виконання бюджетів та оцінці результатів діяльності. На відміну від обліку повних витрат, який зосереджує увагу на окремих видах діяльності, продуктах або програмах чи замовленнях, облік за центрами відповідальності зосереджується на обліку витрат і доходів окремих структурних підрозділів (центрів відповідальності)

Для дирекцій, залізниць, Укрзалізниці найбільш доцільно як носії витрат застосовувати вимірники собівартості перевезень, тобто тонно-км і пасажиро-км. Носіями витрат для конкретних виробничих підрозділів можуть виступати вимірники, приведені в номенклатурі витрат.

Створення й функціонування системи обліку за центрами відповідальності передбачає:

– визначення центрів відповідальності;

– складання бюджету для кожного центру відповідальності;

– регулярне складання звітності про виконання;

– аналіз причин відхилень та оцінка діяльності центру.

Основою обліку за центрами відповідальності є закріплення витрат і доходів за керівниками різних рівнів і систематичний контроль за виконанням ними затверджених бюджетів.

Відмінності в характері відповідальності менеджерів дають змогу виокремити чотири типи центрів відповідальності: Центри витрат; Центри доходу; Центри прибутку; Центри інвестицій.

Центр витрат (Cost Center) – центр відповідальності, керівник якого контролює витрати, але не контролює доходів й інвестицій в активи центру.

Більшість підрозділів підприємства (відділи, цехи, ділянки, виробництва та ін.) є центрами витрат. Центри витрат, своєю чергою, можна поділити на центри технологічних витрат і центри дискреційних витрат.

Центр технологічних витрат (Engineered Cost Center) – центр витрат, в якому може бути встановлений оптимальний взаємозв'язок між витратами та результатами діяльності.

Це означає, що витрати можуть бути виражені в грошовому вимірнику, а результати діяльності – в натуральних вимірниках. При цьому можуть бути встановлені норми витрат на одиницю результату діяльності (продукції, послуги).

Типовими прикладами центрів технологічних витрат є підрозділи основного та допоміжного виробництва (цехи, ділянки, станції та ін.).

Центр дискреційних витрат (Discretionary Cost Center) – центр витрат, в якому неможливо визначити оптимальний взаємозв'язок між витратами й результатами діяльності центру.

Типовим прикладом центрів дискреційних витрат є науково-дослідницькі (лабораторії, полігони та ін.) та адміністративні підрозділи (бухгалтерія, відділ кадрів, відділ зв'язків з громадськістю та ін.), а також частина підрозділів, що забезпечує збут (відділ реклами, дослідження ринку та ін.).

Центр доходу – центр відповідальності, керівник якого контролює доходи, але не контролює витрати на виробництво продукції (робіт, послуг) або придбання товарів, що реалізуються, та інвестиції в активи центру. Типовим прикладом центрів доходу є відділ продажу, регіональні представництва компаній тощо. Такі підрозділи звичайно відповідають за обсяг продажу, але не завжди мають повноваження контролювати ціни й асортимент товарів.

При цьому керівник центру доходу може контролювати витрати на утримання підрозділу. Отже, йдеться не про відсутність контролю витрат взагалі, а про відсутність прямого зв'язку між витратами центру та його доходом . Отже, фактично не існує центру доходу в «чистому» вигляді. Мова радше йде про центр доходу та обмежених витрат.

Центр прибутку – центр відповідальності, керівник якого контролює витрати й доходи, але не контролює інвестиції в активи центру.

Центр інвестицій – центр відповідальності, керівник якого одночасно контролює витрати, доходи та інвестиції в активи центру.

Центром інвестицій зазвичай є компанія загалом, а також дочірні підприємства та філії, керівники яких мають широкі повноваження. Характерною особливістю центру інвестицій є прямий взаємозв'язок між інвестованим капіталом у діяльність центру та його прибутком.

Оскільки залізнична галузь прагне створити конкурентне середовище, то для демонополізації потенційно конкурентних секторів необхідно забезпечити умови, за яких стає вигідним створювати незалежні компанії. У створенні таких умов провідна роль належить новому підходу щодо формування витрат, оскільки саме він сприятиме удосконаленню системи витрат на залізничному транспорті в ринкових умовах, що призведе до визначення умов привласнення доходів суб’єктами залізничного транспорту.

Принципи реформування деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці

Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Діяльність вагоноремонтної деповської бази України є неефективною внаслідок значного скорочення кількості вантажного рухомого складу (більше ніж у два рази) при незмінній кількості вагонних депо, недостатньої спеціалізації ремонту вагонів, відсутності необхідної кількості запасних частин, застосування старого обладнання та стаціонарного методу ремонту. Це зумовлює потребу у негайному проведенні реформування вагонного господарства та його адаптування до умов сучасного ринку за рахунок: зміни організаційної структури управління; оптимального розвитку технічної бази для ремонту вантажних вагонів; оновлення парків вантажного рухомого складу та впровадження нових методів організації їх роботи; розробки нових економічно обгрунтованих міжремонтних циклів.

Для підвищення ефективності діяльності деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці в умовах реформування залізничної галузі необхідно, перш за все, провести дослідження наукових принципів її реструктуризації.

Досягнення поставлених цілей передбачає: по-перше, проведення реальної оцінки потужності деповської вагоноремонтної бази, а по-друге, оптимізацію витрат на її реформування. Оцінку реальної потужності деповської бази можливо здійснити, визначивши існуючу потужність кожного депо та витрат на їх реконструкцію.

Після перевірки усіх діючих вагонних депо Укрзалізниці та встановлення для них раціональних потужностей, розраховується максимальна потужність ремонтної бази, яка порівнюється з перспективною кількістю вантажних вагонів усіх типів разом у приведених вагонах, які потребують деповського ремонту протягом розрахункового року. Необхідна річна програма ремонту вагонів усіх типів разом у приведених вагонах повинна враховувати не тільки вагони Укрзалізниці або її дочірніх залежних підприємств (ДЗП), а й вагони чужої власності інших компаній-операторів, або підприємств. Якщо врахувати те, що існуюча потужність вагоноремонтної бази, а також потужність, що розрахована за нормативними документами, значно перевищує річну потребу в ремонті вагонів, то далі слід вирішувати задачу з оптимізації проектної потужності за допомогою «методики розподілу ремонту вантажних вагонів по окремих депо…» [1]. Перед рішенням цієї задачі спочатку слід визначити безперспективні вагонні депо та виключити їх з опорного плану реформування вагоноремонтної бази. Ці вагонні депо потім доцільно:

1. Переспеціалізувати в експлуатаційні депо або для іншої діяльності Укрзалізниці.
2. Виділити з балансу Укрзалізниці та продати.

Після рішення задачі з раціонального розподілу перспективних програм деповського ремонту вантажних вагонів [1] будуть визначені вагонні депо, які слід використати для потреб Укрзалізниці або ДЗП, та виділити їх як непрофільні активи у окремі юридичні особи, або їх об’єднання для деповського та заводського ремонту вагонів за договорами аутсорсінгу. Надлишкові депо слід списати з балансу Укрзалізниці та передати або продати новому власнику:

1. управлінським компаніям;
2. компаніям-операторам з перевезення вантажів у власних вагонах;
3. іншим підприємствам для будь-якої діяльності.

При цьому кошти від продажу вагонних депо отримує Фонд державного майна України, який може за постановою Уряду передати ці кошти, або їх частину на розвиток залізничної галузі.

Література

1. Методика розподілу програми ремонту вантажних вагонів по окремих депо в умовах реформування залізничної галузі / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Ю. В. Булгакова / Збірник наукових праць КНАУ «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»;– К.: Вид-во КНАУ, 2011.

Альтернативні варіанти розвитку технічної вагоноремонтної бази України

Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реформування залізничного транспорту України проводиться з метою забезпечення відповідності вимогам європейського законодавства щодо функціонування залізничного транспорту, підвищення інвестиційної привабливості, забезпечення прозорості фінансово-господарської діяльності галузі, спрощення співпраці з міжнародними організаціями.

Для вагонного господарства однією з головних проблем є реформування виробничої вагоноремонтної бази, зокрема, визначення необхідної кількості вагонних депо полігону, спеціалізацію їх на ремонтах окремих типів вагонів та визначення оптимальних програм ремонту для кожного депо.

Вагоноремонтна база України працює в неоптимальному режимі, що призводить до зростання собівартості ремонтних робіт та, як наслідок, збитків Укрзалізниці. Внаслідок недостатнього рівня державного фінансування, на перший план виходять питання підвищення економічної ефективності капітальних вкладень за рахунок удосконалення організації ремонтного виробництва і переоснащення вагонних депо при їх реконструкції.

Отже, на порядку денному постало питання щодо необхідності реформування вагоноремонтної бази, враховуючи можливість її спеціалізації, перерахунку потужності депо до оптимального значення за діючими нормативними документами та забезпечення депо об'єктами ремонту до проектної потужності.

Для вирішення поставленої задачі, перш за все, було запропоновано декілька варіантів розвитку вагоноремонтної бази для вантажних вагонів.

Безперспективні вагонні депо (застарілі параметри вагоноскладального цеху, значні витрати на реконструкцію та підсилку вагонів в ремонт і т. п.) доцільно:

1. Переспеціалізувати в експлуатаційні депо або для іншої діяльності Укрзалізниці;
2. Виділити з балансу Укрзалізниці та продати.

За допомогою «методики розподілу програми ремонту вантажних вагонів по окремих депо…» [1] будуть визначені вагонні депо, які слід виділити як непрофільні активи у окремі юридичні особи, або об'єднати їх для здійснення деповського та заводського ремонту вагонів за договорами аутсорсінгу.

Кількість надлишкових депо слід скоротити за рахунок їх списання з балансу Укрзалізниці та передачі або продажу новому власнику:

1. Управлінським компаніям;
2. Компаніям-операторам з перевезення вантажів у власних вагонах;
3. Іншим підприємствам для будь-якої діяльності (рис. 1).

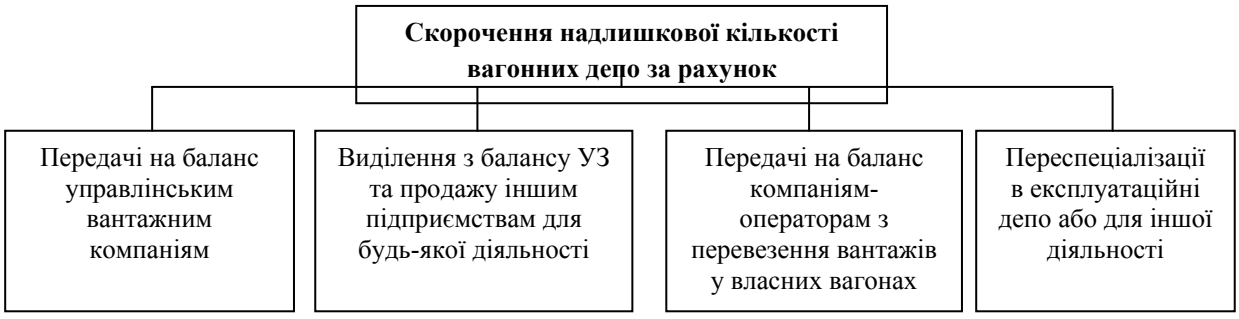

Рис. 1. Варіанти скорочення надлишкової кількості вагонних депо

Література

1. Методика розподілу програми ремонту вантажних вагонів по окремих депо в умовах реформування залізничної галузі / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Ю. В. Булгакова /Збірник наукових праць КНАУ «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»;– К.: Вид-во КНАУ, 2011.

Аналіз реформування технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів

Булгакова Ю. В., ДНУЗТ, м Дніпропетровськ

В умовах реформування залізничного транспорту вагонне господарство потребує оптимізації своєї діяльності за рахунок:

1. Розрахунку прогнозної кількості окремих парків вантажних вагонів;
2. Розробки нових економічно обґрунтованих міжремонтних циклів;
3. Розробки нової організаційної структури управління вагонним господарством за вертикально-інтегрованим принципом;
4. Реформування технічної бази деповського ремонту вантажних вагонів для побудови її за вертикально-інтегрованим принципом та зниження витрат на ремонти за рахунок:

– спеціалізації вагонних депо та концентрації окремих видів ремонту в них до проектних потужностей;
– оптимізації потужності вагоноремонтної бази з урахуванням проектних потужностей окремих депо, наявності об’єктів ремонту в даному регіоні, можливості їх реконструкції та переспеціалізації надлишкових депо;
– побудови нової організаційної структури управління вагонним господарством в умовах сучасного ринку.

До реформування деповської вагоноремонтної бази слід також підходити з позиції сегментування залізничної галузі за окремими видами ринкових структур.

Якщо врахувати, що після реформування технічна база з ремонту вантажних вагонів буде виділена в окреме підприємство, то дану задачу можна віднести до класу задач з визначення оптимальних розмірів підприємств.

Для вагонного господарства Укрзалізниці це формулювання буде мати вигляд – оптимальні розміри технічної бази з деповського ремонту вантажних вагонів це – науково-обґрунтовані та перевірені практикою потужності, спеціалізація та методи ремонту у 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.

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».

Вирішення проблеми оптимізації деповського ремонту вантажних вагонів Укрзалізниці являє собою багатоцільову задачу по: визначенню оптимальних потужностей окремих структурних підрозділів; спеціалізації депо на ремонт конкретних типів вагонів; визначенню методу ремонту вагонів; забезпеченню вагонних депо об’єктами ремонту з урахуванням їх підсилки з власних ПТО; оптимальному розподілу програми ремонту вантажних вагонів по конкретних депо; переспеціалізації або продажу надлишкових депо, передачі їх в оренду.

Отже, задачу раціонального реформування технічної бази з ремонту вантажних вагонів в умовах реструктуризації залізничної галузі слід вирішувати з врахуванням:

1. впливу сил зовнішнього та внутрішнього середовища,
2. тяжіння вагоноремонтних депо до конкурентного сегменту;
3. оптимальних потужностей ремонтних структурних підрозділів, які входять до складу вагоноремонтної бази Укрзалізниці;
4. оптимізації виробничої діяльності окремих вагонних депо;
5. механізму управління діяльністю вагоноремонтної бази.

Пріоритетні напрямки в реформуванні та підвищенні ефективності діяльності залізничного транспорту

Глушенко Т. М., УкрДАЗТ, м. Харків

Основними завданнями реформи залізничного транспорту є, як відомо, підвищення ефективності роботи галузі, зниження витрат, зростання конкурентоспроможності та привабливості для інвесторів. Компанії, які не вдосконалюють власне процеси виробництва, відмовляються від зміни принципів управління більш підлягають ризику втрати лідируючих конкурентних позицій. Одним із пріоритетних напрямів забезпечення ефективної господарської діяльності та збереження конкурентних переваг є відмова від непрофільних функцій і придбання послуг по їх виконанню у сторонньої організації, тобто використання аутсорсингу. Аутсорсинг стосовно залізниці – це спосіб оптимізації діяльності філій компанії за рахунок концентрації зусиль на основній діяльності і передачі непрофільних, допоміжних функцій зовнішнім спеціалізованим організаціям (аутсорсерам) на договірній основі з відповідним скороченням персоналу підприємства, зайнятого виконанням непрофільної, допоміжної функції.

Аутсорсинг у всьому світі вважається однією з найбільш привабливих бізнес-моделей. Зміст його зводиться до простої формули: зосередити всі ресурси підприємства на основному виді діяльності, а супутні функції передати партнерам. І в світі давно не стоїть питання, чи потрібен аутсорсинг, ключове значення мають лише надійність і професіоналізм партнерів, з якими укладаються договори на виконання певних послуг.

У розвинених країнах ближнього і далекого зарубіжжя аутсорсинг давно і активно застосовується в різних галузях, в тому числі і на залізничному транспорті для виконання ремонту об'єктів інфраструктури та рухомого складу, забезпечення зв'язку та інформаційного обслуговування. Також закордонні компанії на умовах аутсорсинга можуть здійснювати організацію виробництва, управління кадрами, бухгалтерський облік та інші спеціальні функції. На Україні проблемам застосування аутсорсинга взагалі, і на залізниці включно, практично не приділяється належної уваги як це є в Європі, у зв'язку з недостатнім рівнем інформації та досвіду використання даних процесів.

Використання аутсорсингу передбачає наявність партнерських відносин, розрахованих на. Для успішного застосування аутсорсингу, при дотриманні певних умов найбільш важливе значення мають такі чинники, як:

- вибір оптимального партнера, тісна взаємодія в ході спільної партнерської діяльності і постійний контроль взаємин з компанією-аутсорсером;
- перспектива середньострокового та довгострокового співробітництва;
- передача компаніям-аутсорсерам не просто окремих технологічних операцій, а виробничих циклів, пов'язаних з наданням закінчених видів робіт і послуг;
- розширення масштабів застосування аутсорсинга.

Впровадження аутсорсингу є значущим фактором у розвитку відносин з іноземними інвесторами, оскільки це збільшує інвестиційну привабливість компанії.

Звичайно, при використанні аутсорсингу виникають і певні проблеми. Перш за все, зменшення грошового потоку підприємства. Другою проблемою є готовність колективу працювати в аутсорсинговій компанії. Ще одним з негативних моментів аутсорсингу є відсторонення керівництва від переданої на аутсорсинг частини діяльності компанії. проблемою при використанні аутсорсингу може стати ризик невиконання аутсорсером своїх зобов'язань.

Отже, зважуючи всі «за» і «проти», можна вважати аутсорсинг потужним інструментом, доступним керівництву компанії, де успіх залежатиме від чіткості поставленого завдання, визначення термінів та досвідченого вдалого керування.

Розвиток ринку транспортних послуг в умовах реформування залізничної галузі України

Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ, м. Львів

Транспорт як найважливіша складова частина ринкової інфраструктури робить істотний вплив на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому яке відбуватиметься переважно при зростанні значення транспортного чинника. В порівнянні з іншими галузями економіки транспорт має ряд особливостей економічного, організаційного і технічного характеру які повинні враховуватися при вирішенні загальних проблем формування і управління ринком транспортних послуг. Особливо це має значення враховуючи реформування залізничної галузі України. Ринок транспортних послуг є однією з найбільших і значиміших підсистем регіональної економіки. В умовах жорсткої конкуренції на регіональних ринках транспортних послуг зростає тиск з боку транспортно-логістичних операторів, що успішно розвиваються спостерігається підвищення вимог споживачів до якості транспортного обслуговування, а також термінів доставки і збереження вантажів. Стійкий розвиток ринку транспортних послуг є гарантією єдності економічного простору країни вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції і свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності держави і національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Враховуючи регіональні особливості розвитку транспорту можна зазначити, що формування ефективного регіонального ринку транспортних послуг стає в умовах сучасних перетворень, розвитку інновацій і економічної самостійності регіонів одним з найважливіших напрямків регіонального економічного розвитку: відбувається трансформація механізму управління транспортною галуззю, змінюються вимоги до інструментів і методів управління регіональним ринком транспортних послуг, зростає роль транспортної складової (транспортних витрат) в економіці країни і її регіонів у здійсненні структурної перебудови. завершується оптимізація територіального поділу праці і розміщенні виробництва в різних галузях економіки.

Тому ринок транспортних послуг на регіональному рівні слід розглядати, як складну просторову соціально-економічну систему, яку можна поділити на три складові:

- ринок транспортних послуг як ієрархічно організована просторова система, і передбачає те, що регіональний ринок транспортних послуг об'єднує локальні ринки різних видів транспорту і є часткою загальноукраїнського ринку;
- ринок транспортних послуг як елемент системи територіальних ринків, що взаємодіє з ринками засобів виробництва, капіталів, споживчим та ринком праці;
- ринок транспортних послуг як сфера, що об'єднує підприємства та галузі, інтегровані по стадіях процесу відтворення.

За січень–листопад 2011 р. підприємствами транспорту перевезено 740,4 млн. т вантажів, що на 7,8 % більше, ніж за січень–листопад 2010 р. Вантажообіг зріс на 6,6 % і становив 389,4 млрд. ткм. Перевезення вантажів залізницями порівняно з січнем – листопадом 2010 р. зросло на 8,3 %, у т.ч. відправлення вантажів – на 8,5 %. Відправлення вантажів зросло на Південно-Західній залізниці на 17,3 %, Одеській – на 13,9 %, Львівській – на 12,3 %, Донецькій – на 7,8 %, Південній – на 6,1 %, Придніпровській – на 5,7 %. За цей період збільшилися перевезення пасажирів. Залізничним транспортом за січень – листопад 2011 р. відправлено 396,7 млн. пасажирів (з урахуванням перевезень міською електричкою), що на 0,7 % більше, ніж за січень – листопад 2010 р. Відправлення пасажирів зросло на Львівській залізниці на 2,2 %, Одеській – на 1,7 %, Придніпровській – на 0,8 %, Південно-Західній – на 0,4 %, Південній – на 0,1 %.

Проте конкуренція з іншими видами транспорту вимагає від керівництва залізниць аналізувати стан розвитку транспортного ринку в цілому, адже враховуючи дані статистики та складові цього ринку можна стверджувати, що ефективність функціонування регіональних

ринків транспортних послуг значною мірою залежить від стану і динаміки розвитку економіки територій, а також перебуває під впливом перетворень, що проводяться в країні і її регіонах. Це вимагає вивчення тенденцій розвитку територій, що впливають на формування транспортного ринку в економіці регіону, що дозволяє виділити чотири групи чинників (товарні, виробничі, регіональні і структурні). Вони визначають особливості функціонування регіонального ринку транспортних послуг які повинні враховуватися при формуванні його оптимальної структури. Так, товарні враховують властивості транспортної послуги як товару, виробничі – специфіку транспортного виробництва, а регіональні – особливості транспортного ринку в регіоні: місце розташування та ємність ринку, концентрація та територіальна організація, рівень конкуренції та розвиток транспортної інфраструктури, стан розвитку продуктивних сил. Щодо структурних факторів то слід зазначити, що транспортні послуги надають всі види транспорту, а споживачами є населення, бюджетні організації та підприємницькі структури різних форм власності.

Сьогодні ринок транспортних послуг — це галузь економіки, яка динамічно розвивається. Особливо інтенсивно розвивається міжнародний транспорт — послуги усіх видів транспорту (морського, трубопровідного, повітряного, наземного, річкового і космічного), що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Транспортні послуги розрізняються в залежності від:

- виду транспорту: водний (морський і річковий); наземний (залізничний і автомобільний); повітряний (авіаційний); трубопровідний;
- змішаний;транспортної операції - (вантаж, пасажир, багаж);
- транспортної характеристики товару: сухої (навалювальні (вугілля, руда), насипної (зерно, цемент, фосфати), генеральної (штучні), наливної (нафта і продукти її переробки, рослинні олії, вино та ін.);
- періодичності перевезення (регулярні і нерегулярні);
- порядку проходження кордону (перевантажувальні і безвантажні);
- виду транспортно-технологічної системи (контейнерна, поромна, ліхтерна та ін.);
- виду повідомлення (пряме, непряме та ін.).

Тому на сьогоднішній день функціонування регіонального ринку транспортних послуг зіткнулося з проблемами, які не можуть бути вирішені у рамках існуючих концепцій, з використанням традиційних методичних підходів. Реальний ринок проявляє складну динаміку: періодичні цикли, вразливість до кризових явищ. Його функціонування настільки ускладнилося, що колишні методи управління вже не відповідають реальному життю і не дають задовільних результатів. Виникає необхідність формування нового підходу до управління функціонуванням ринку транспортних послуг на основі використання інструментарію теорії самоорганізуючих систем і системного аналізу. Традиційні концепції функціонування регіонального ринку транспортних послуг припускають рівноважний циклічний, стійкий розвиток, а отже виділити чотири основні концепції: класична, маркетингова інституціональна і еволюційна.

Так, класична - характеризує ринок як механізм, при якому споживачі і виробники діють відповідно до цінових сигналів породжених взаємодією пропозиції і попиту, маркетингова - визначає ринок як сукупність існуючих і потенційних покупців товарів, інституційна - представляє ринок як безліч контрактів, що укладаються і розриваються, виконання яких забезпечується відповідними інституціями і агентами ринку, а еволюційна - розглядає ринок, де кожен його суб'єкт цілеспрямовано розвивається і змінюється для того, щоб якнайкраще пристосуватися до змін на ринку. Щоб визначити цілі та завдання регіональної транспортної політики необхідно врахувати проблеми функціонування цього ринку, а саме:

- економічні - які вбачають недостатньо швидке оновлення основних фондів усіх видів транспорту високі темпи зростання цін на паливо і інші матеріально-технічні ресурси недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, стимулюючих виділення інвестицій на розвиток транспорту високий рівень податкового навантаження суб'єктів ринку транспортних послуг низький рівень конкурентоспроможності

вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному і внутрішньому ринках транспортних послуг спад виробництва в вантажоутворюючих галузях економіки.

- організаційно-управлінські які вказують на низький рівень міжгалузевої і міжрегіональної координації в розвитку ринку транспортних послуг недостатнє використання вигоди географічного положення і можливостей транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів нераціональне використання ресурсів і низька ефективність транспортних засобів низька швидкість руху товару і вантажообігу на ринку транспортних послуг низький рівень підготовки менеджменту до роботи в умовах жорсткої конкуренції втрачені функції держави по управлінню суб'єктами транспорту у сфері формування ринку транспортних послуг.
- технологічні які вказують на низький рівень інформатизації транспортного процесу і інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки повільне вдосконалення транспортних технологій і недостатня їх зв'язок з виробничими, торговими, складськими технологіями істотне перевищення міжнародних екологічних стандартів негативного впливу транспорту на довкілля технічний рівень стану транспортної інфраструктури і виробничо-технічної бази транспорту не відповідає сучасним вимогам ринку транспортних послуг.

Обґрунтування впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту

Маркова І. В., Волохов В. А., УкрДАЗТ, м. Харків

В умовах структурних реформ, які широко охопили залізничний транспорт, однією з основних задач є обґрунтування та побудова структури єдиного організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, адаптованого до ринкових умов. Для реалізації цієї задачі слід чітко визначити мету, функції, важелі та зміст цього механізму, а також розглянути окремі його складові.

Система управління підприємства приводиться у дію господарським механізмом. Сучасна наукова література дозволяє тлумачити поняття господарського механізму як сукупність економічних, правових, організаційних та мотиваційних способів цілеспрямованої взаємодії суб'єктів господарювання. Окремою категорією виділяється також і поняття організаційно-економічного механізму. Так, Лисенко Ю. та Єгоров П. визначають організаційно-економічний механізм як систему формування цілей та стимулів, які дозволяють перетворити в процесі трудової діяльності матеріальні та духовні потреби членів суспільства в засоби виробництва і його кінцеві результати, спрямовані на задоволення платоспроможного попиту споживачів.

На наш погляд, під організаційно-економічним механізмом слід розуміти одну з найважливіших складових господарського механізму, яка відображає сукупність організаційних, економічних методів, способів, інструментів і важелів, за допомогою яких здійснюється регулювання організаційно-економічних процесів і відносин з метою ефективного впливу на кінцеві результати діяльності підприємства.

Основною метою розробки та впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації залізниць є створення конкурентоспроможної ринково орієнтованої залізничної галузі, здатної адаптуватися до змін зовнішнього середовища, яка в повному обсязі задовольняє потреби економіки в залізничних перевезеннях та є привабливою для приватного капіталу.

Будь-яка управлінська система (якою, принаймні, є організаційно-економічний механізм комерціалізації залізниць країни) наділяється визначеними функціями, які дозволяють вирішувати цільові задачі. До основних функцій організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничної галузі слід віднести: перетворення усіх видів економічної діяльності залізничного транспорту в економічно привабливі для приватного капіталу; збереження статусу однієї з головних бюджетоутворюючих галузей економіки; забезпечення нормального відтворювального процесу; демонополізація потенційно конкурентних секторів (до яких на залізничному транспорті відносяться усі сектори, крім інфраструктури); ефективне функціонування природно монопольного сектору; забезпечення соціально значимих пасажирських перевезень (якими вважаються приміські та деякі перевезення у прямому внутрішньодержавному сполученні в плацкартних вагонах); забезпечення перевезень стратегічно важливих вантажів.

Серед економічних важелів, які мають бути використані в зазначеному механізмі, можна виділити наступні: тарифи на залізничні перевезення; державні дотації у якості компенсації за виконання нерентабельних видів діяльності; дивіденди у вигляді прибутків для потенційних інвесторів; державні гарантії (правова підтримка учасників перевізного процесу, фінансова підтримка високо затратних проектів, гарантування безперебійності перевізного процесу, контроль та регулювання діяльності приватних структур, прийняття ризиків тощо); податкові пільги (для тих суб'єктів господарювання, які будуть виконувати соціально значимі перевезення або соціальні замовлення, наприклад, компанії, що будуть займатися приміськими перевезеннями); диверсифікація діяльності (поширення господарської діяльності на нові сфери: розширення видів надаваних послуг, розширення номенклатури продукції та т. ін.).

Структуру організаційно-економічного механізму комерціалізації залізничного транспорту, заснованого на державно-приватному партнерстві будемо розглядати як сукупність економічних, організаційних, правових та мотиваційних механізмів, в основі яких покладені визначені методи управління.

Організаційна складова формується на основі взаємовідносин між суб'єктами господарювання та структурно-функціональних зв'язків між підприємствами залізничного транспорту. З огляду на різноманітність видів економічної діяльності на залізничному транспорті необхідно дотримуватися умови безперебійності перевізного процесу, враховувати стратегічне, економічне та соціально-політичне значення інфраструктурної транспортної галузі. Організаційна складова механізму повинна забезпечити єдність дій і цілеспрямованість колективів усіх суб'єктів господарювання, а також виконання загальних функцій під впливом об'єктивних економічних законів, які обумовлюють виконання перевізного процесу.

Економічна складова являє собою сукупність економічних методів, способів, форм, інструментів, важелів впливу на економічні відносини і процеси, що відбуваються в межах залізничної галузі.

Розвиток конкурентоспроможного ринку залізничних перевезень пов'язаний зі створенням рівних для всіх суб'єктів господарювання умов. Це в першу чергу торкається правової бази функціонування учасників перевізного процесу. Неясність в питаннях передачі частини прав власності від держави бізнесу, відсутність законів про державну власність та інших найважливіших нормативних актів обумовлюють надзвичайно високі ризики інвестування приватних коштів в інфраструктурні об'єкти залізничного транспорту та перешкоджають впровадженню організаційно-економічного механізму комерціалізації залізниць України.

Зацікавленість учасників перевізного процесу в результатах своєї діяльності виражається через мотиваційну складову механізму. У самому загальному вигляді мотивація – це процес спонукання працівників до діяльності для досягнення цілей організації. В умовах взаємодії держави та приватних структур суспільство покладає на державу обов'язки в забезпеченні і підтриманні довгострокової стратегії економічного зростання та розвитку залізничного транспорту. Роль держави полягає не лише в ефективній співпраці з економічно незалежними, самостійними суб'єктами, інтереси яких не завжди співпадають з інтересами держави, а й у впливанні на мотиваційну структуру незалежних суб'єктів з метою вибору ними такої поведінки, яка б відповідала інтересам суспільства. Такий вплив держава може чинити не лише шляхом запропонованих обмежень або системи стимулів, а й через мотивацію, що торкається причин поведінки економічних суб'єктів, їх бажання діяти. До мотивів, що спонукатимуть незалежних суб'єктів функціонувати на ринку залізничних перевезень, на наш погляд, можна віднести: отримання прибутків, яких було б достатньо для подальшого розвитку бізнесу; окреслені строки окупності проектів; державні гарантії; державні дотації за виконання соціально значимих нерентабельних перевезень; розподіл ризиків між державою та приватним інвестором; конкуренція з боку інших незалежних суб'єктів господарювання; стабільні політичні умови. З огляду на викладене держава виступає у ролі носія суспільних інтересів і цілей, а приватний партнер переслідує лише комерційний інтерес, тобто отримання максимальних прибутків від своєї діяльності. Тому формування мотиваційної складової механізму в значній мірі буде залежати від рішень державних органів влади. Отже, реалізація вказаних складових механізму сприятиме створенню конкурентоспроможної ринково орієнтованої залізничної галузі, здатної адаптуватися до змін зовнішнього середовища, яка в повному обсязі задовольнить потреби економіки в залізничних перевезеннях та буде привабливою для приватних інвесторів.

Підвищення ефективності вантажних перевезень в умовах реформування залізничної галузі

Марценюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реформування залізничного транспорту в країнах, де економіка працює в умовах сучасного ринку, є процесом необхідним, оскільки держава не в змозі більше фінансувати галузь в повному обсязі. Воно є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень. На цьому етапі слід розв'язати багато питань з підвищення ефективності функціонування окремих господарств у межах існуючого законодавства для їх безболісного переходу до роботи в умовах сучасного ринку. Це, насамперед, стосується найбільш прибуткових вантажних перевезень, підприємства яких будуть діяти на засадах конкурентної боротьби з приватними вітчизняними та закордонними компаніями-операторами.

Відповідно до європейських директив, доступ до використання інфраструктури має будь-який перевізник. Перевізник, у свою чергу, має право надати вантажовласнику вагони для перевезення, які можуть перебувати як у його власності, так і бути орендованими. Таким чином, безпосередньо вантажовласник не має комерційних відносин з власником інфраструктури та не переймається питанням наявності рухомого складу. Залізничний перевізник бере на себе зобов'язання щодо вирішення всіх необхідних питань і виставляє вантажовласнику ціну на перевезення. В Україні ж, враховуючи монопольне положення Укрзалізниці, маємо дещо іншу ситуацію.

На нашу думку, доцільно, щоб керівні вантажні компанії об'єднали в собі управління усіма ланками технологічного процесу, що дозволить: оперативно впливати на оптимізацію обігу вантажного вагону; скоротити термін доставки вантажів до підприємств-одержувачів; зменшити витрати на перевезення вантажів; встановити більш обґрунтовані тарифи на перевезення вантажів; впровадити нові удосконалені технологічні процеси перевезення вантажів; надати підприємствам-відправникам вантажів та компаніям-операторам більшу гаму послуг та підвищену якість перевезень вантажів та утримання рухомого складу.

Крім того, з різною періодичністю вантажні вагоні повинні направлятися у вагонні депо для проведення деповського ремонту, а у депо та заводи для проведення капітальних та капітального ремонту з подовження терміну служби. Для цього керівні вантажні компанії (далі – управлінські компанії) можуть включати в свою організаційну структуру на правах власності окремі пункти підготовки вагонів до перевезень, вагоноремонтні депо, інші структурні підрозділи вагонного господарства та деякі вагоноремонтні підприємства на різних умовах.

Організаційна структура управлінської компанії передбачає наявність центрального офісу, окремих центрів організації вантажних робіт та технічної бази для ремонту власних і орендованих вагонів. Для обслуговування вантажних районів на окремих станціях організовуються базові дільниці. Додатково за договорами з ДАТ «УЗ» управлінська компанія виконує поточний ремонт рухомого складу на пунктах технічного огляду вантажних вагонів та пунктах поточного ремонту вагонів з відчепленням від поїздів. Таким чином, організаційна структура вантажної компанії одночасно об'єднує функції двох існуючих головних управлінь – Комерційного управління та Управління вагонного господарства.

З метою одержання прибутку від діяльності, пов'язаної з організацією залізничних вантажних перевезень усіма видами сполучення, наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України № 563-Ц від 14.10.2011 року затверджено Положення про Український транспортно-логістичний центр, який є державним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, що засновано на державній власності, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України і підпорядковане Укрзалізниці. Метою

його створення є отримання прибутку від діяльності, пов'язаної з організацією залізничних вантажних перевезень усіма видами сполучення, з застосуванням логістичних схем за міжнародними стандартами якості, проведення розрахунків за перевезення та послуги, що надаються залізницями у єдиному технологічному транспортному процесі.

Коментуючи факт створення транспортно-логістичного центру виникає багато питань. З одного боку, слід відзначити необхідність створення такого підприємства, з іншого – навіщо центру займатися комерційною діяльністю, оскільки при реформуванні залізничної галузі ця діяльність мусить бути виділена в окремі юридичні особи згідно антимонопольного законодавства? На основі сказаного вище, можна констатувати:

- організація УТЛЦ в Україні необхідна для координації процесу перевезень вантажів у окремих вагонах, групі вагонів, окремих маршрутах, подачі вагонів після розвантаження під нову вантажну операцію та регулювання порожніх маршрутів з мінімальними витратами часу та коштів для вантажовідправника. Ця діяльність мусить знаходитися в державній організації, яка після реформування повинна залишатися під повним контролем Уряду;
- комерційна діяльність, що пов'язана з орендою приватного рухомого складу, торгівлею та іншою статутною діяльністю УТЛЦ, яка не пов'язана з транспортно-логістичним процесом, мусить бути виділена, оскільки підлягає розподілу на кілька підприємств для утворення між ними конкуренції;
- дану організаційну структуру ТЛЦ можна вважати лише як перехідну на період проведення структурної реформи в залізничній галузі.

До того ж потрібно враховувати вимоги Європейського Союзу щодо реформування залізничної галузі. Основою для організації залізничного ринку в Європейському співтоваристві була Директива Ради № 91/440/ЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства [2]. Директива наказує державам-членам ЕС розглядати залізниці як будь-яку іншу компанію, що діє на ринку, та зробити їх незалежними від органів державної влади. Більш важливими, однак, були положення, за якими залізнична інфраструктура мала бути у майбутньому відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги.

Потрібно таке управління парками універсальних вагонів, яке дозволить брати в оренду вагони вітчизняних приватних операторів для оптимізації процесу перевезень. Це необхідно для скорочення терміну обігу приватних вагонів, зменшення кількості робочого парку на мережі залізниць, зниження витрат на їх утримання та збільшення інвестицій на розвиток інфраструктури залізниць. Для реалізації конкурентного середовища на ринку залізничних послуг автором запропоновано створити залежні відкриті акціонерні товариства, які будуть функціонувати разом з приватними компаніями-операторами, підприємствами з ремонту інфраструктури та рухомого складу. У галузі вантажних перевезень це: ВАТ «Укрспецвагон»; ВАТ «Укррефтранс»; ВАТ «Ліски»; ВАТ «Укрвагон».

Відповідність поставленої мети управлінських компаній та Українського транспортно-логістичного центру можуть принести позитивні результати співпраці цих підприємств у сфері вантажних перевезень та забезпечити виконання української та європейських вимог щодо реформування транспортної галузі. Автор пропонує логістичну діяльність залишити за транспортно-логістичним центром, а господарську діяльність з управління парком вантажних вагонів передати управлінським компаніям.

Література

1. Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України № 563-Ц від 14.10.2011 року про затвердження Положення про Український транспортно-логістичний центр.
2. Директива Ради № 91/440/ЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства.

Зміна моделі управління – об'єктивна необхідність

Марценюк Л. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Система вантажних залізничних перевезень стає на шляху розвитку ринкової економіки. Вивести залізничне господарство із кризи неможливо без масштабних інвестицій в розширення залізничної інфраструктури та зміни моделі управління перевезеннями. Досвід залізничних компаній світу свідчить про те, що неможливо досягти високої якості роботи лише за рахунок державного регулювання тарифів, не використовуючи механізму конкуренції. На замовлення Укрзалізниці закордонна компанія АТКЕРНЕУ виконала науково-дослідну роботу «Розробка цільової моделі рику залізничних послуг України» [1], в якій багато уваги приділяється управлінню парками вантажних вагонів та організації державних залізничних операторів.

В цій роботі «…реформа вантажних перевезень залізничним транспортом спрямована на вирішення ключових проблем, до яких віднесені:

- дефіцит активів залізничного транспорту в сфері здійснення вантажних перевезень, у першу чергу, рухомого складу, у тому числі, тягового. Дефіцит активів пов'язаний із недостатністю коштів для оновлення й розвитку наявних основних фондів. Поточні надходження від вантажних перевезень покривають близько 65 % від необхідних інвестицій у даний сегмент;
- перекручування економічних умов господарювання через наявність перехресного субсидування між видами діяльності Укрзалізниці, у рамках якого прибуток від вантажних перевезень направляється на фінансування збитків від операційної діяльності інших видів перевезень, а не на фінансування розвитку вантажних перевезень.

Ефективність розглянутих моделей оцінюється на основі їхньої можливості досягнення ключових цілей реформування. Основними цілями реформи вантажних перевезень є: забезпечення вивозу продукції в повному обсязі, у тому числі за рахунок залучення капіталу; надання якісних послуг у вантажних перевезеннях для підвищення привабливості й конкурентоспроможності залізничного транспорту; мінімізація зростання транспортних витрат для відправників вантажу в тому числі за рахунок підвищення операційної ефективності; забезпечення умов для безпечного й стійкого технологічного розвитку вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні».

Далі автори пропонують: «…Для досягнення зазначених цілей цільова модель ринку вантажних перевезень повинна мати такі характеристики:

- збереження інтеграції управління інфраструктурою й локомотивами в умовах високої завантаженості інфраструктури. Інтеграція управління інфраструктурою й тягою поїздів дозволяє зекономити до 7 % вартості тарифу;
- виділення інвентарного парку в ДЗП (Дочірні залежні підприємства) в найкоротший термін для рішення проблеми взаємодії на просторі 1520. В теперішній час у силу різних моделей ринку й тарифних систем, значна частина парку Укрзалізниці перебуває за кордоном, тим самим обмежуючи можливості Укрзалізниці по досягненню мети – забезпечення вивозу продукції в повному обсязі. У середньостроковій перспективі потрібен перегляд взаємодії залізниць на просторі 1520. Для рішення проблеми в найкоротший термін потрібна передача парку в дочірнє підприємство Укрзалізниці. Оскільки створення нової юридичної особи потребує не менш 6 місяців, доцільна передача парку у вже існуюче ДЗП. У цьому зв'язку передача парку вагоноремонтному заводу обґрунтована;
- збереження єдиного центра управління парком, тягою й інфраструктурою в рамках Укрзалізниці. Така інтеграція відповідає світовим практикам, а також дозволить якнайкраще реалізувати цілі реформи в частині забезпечення безпечного й стійкого технологічного розвитку залізничного транспорту. Для цього доцільно створення

єдиного центра координації перевезень у рамках Укрзалізниці (єдиного транспортно-логістичного центра – ТЛЦ) із передачею в управління цього центра універсального парку дочірніх компаній Укрзалізниці;
- єдність плати за використання вагонів неінвентарного парку для всіх власників рухомого складу, парк яких передається в управління центра (по типах вагонів). Плата за вагон для відправників вантажу визначається ТЛЦ із урахуванням додаткових витрат на його функціонування й, у силу домінуючого положення ТЛЦ, може вимагати узгодження з регулятором. Механізм визначення плати підлягає закріпленню в нормативно-правових документах, що регулюють діяльність центра;
- відсутність допуску приватного капіталу в управління локомотивами на мережі залізниць;
- можливий допуск приватного капіталу на умовах володіння локомотивів (реалізація схеми лізингу). У середньостроковій перспективі можлива оцінка допуску приватних перевізників на окремих маршрутах, однак така модель вимагає детального проробления на подальших етапах реформи з урахуванням потенційних ризиків;
- обмеження допуску приватного капіталу в управління універсальним парком вагонів. Обмеження може бути реалізоване через вимоги: допуску незалежних операторів універсальних вантажних вагонів тільки на умовах маршрутного відправлення для мінімізації навантаження на інфраструктуру залізниць; допуску до управління універсальним вантажним парком тільки операторів певного розміру для обмеження кількості операторів на мережі».

Слід зазначити, що компанія АТКЕРНЕУ вже багато років працює на транспортному ринку і допомагає залізницям інших країн реформувати свою діяльність для виконання умов ЄС стосовно входження в єдиний транспортний простір Європи. Але слід зазначити, що реформуванням залізничних перевезень на пострадянському просторі в цій компанії займається російська група вчених, які в самій Росії наробили багато помилок.

Дискусійними, на наш погляд, слід вважати підтримку транспортно-логістичного центру України, який має такі функції, які регламентуються антимонопольним законодавством. Якщо транспортно-логістичний центр буде брати рухомий склад в оренду, то він мусить, за антимонопольним законодавством, бути поділений не менш ніж на чотири частини, і, таким чином, втратить свій найбільший позитив – централізоване управління процесом вантажних перевезень. Проблема управління парками вантажних вагонів дуже актуальна, оскільки пов’язана з вантажними перевезеннями, які з усіх видів залізничної діяльності є дуже прибутковими. Укрзалізниця мусить вирішити проблему передачі вантажних перевезень у приватні руки з максимальною вигодою для себе. Потрібна така структура управління процесами перевезень, щоб після передачі частини інвентарного парку у іншу власність, Укрзалізниця не опинилася на межі банкрутства. Це питання дебатується у Інтернет-виданнях. Наприклад, Олександр Рязанов висловлює занепокоєння групи підприємців стосовно розподілу парків вантажних вагонів між дочірніми залежними підприємствами (ДЗП – російська абревіатура), оскільки це привело до збільшення вартості перевезень [2].

На наш погляд, такі ДЗП в Україні необхідно організувати з метою підвищення ефективності вантажних перевезень, не допущення помилок, які були отримані в Росії та зменшення терміну обороту рухомого складу, що суттєво впливає на величину робочого парку вагонів та додатковий нераціональний розвиток потужностей залізничної галузі.

Література

1. Науково-дослідна робота «Розробка цільової моделі рику залізничних послуг України», виконана консалтинговою компанією «АТКЕРНЕУ».
2. «Укрзализныця»: реформу поставили на «теневые» рельсы? Режим доступу: http://ugmk.it/art/13nfo/prin24913700.html

Вплив акціонування залізничного транспорту на національну безпеку України

Назаренко І. Л., УкрДАЗТ, м. Харків

Транспорт разом з іншими інфраструктурними галузями забезпечує базові умови життєдіяльності товариства, будучи важливим інструментом реалізації національних інтересів України, забезпечення гідного місця країни у світовій господарській системі, досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних цілей. Стійкий розвиток транспорту є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції і свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності України і її національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Згідно з Законом «Про основи національної безпеки України», національна безпека - це «захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам у сферах правоохоронної діяльності, [...] промисловості та сільського господарства, *транспорту та зв'язку* [...] та інших сферах державного управління при виникненні негативних тенденцій до створення потенційних або реальних загроз національним інтересам».

Отже, національна безпека у сфері транспорту та зв'язку передбачає захищеність певних національних інтересів, серед яких, на нашу думку, головним є задоволення попиту на безпечне і якісне перевезення вантажів та пасажирів за економічно обґрунтованими і взаємовигідними тарифами.

Рада національної безпеки і оборони України, розглянувши у 2009 році ситуацію, що склалася в сфері залізничного транспорту, відзначила наявність у цій сфері системних проблем, які становлять реальну загрозу економічній, соціальній та оборонній безпеці держави, зокрема:

- внаслідок непродуманого державного управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю у сфері залізничного транспорту не забезпечується системне оновлення його основних фондів, має місце високий фізичний (понад 80 %) та моральний знос рухомого складу та інфраструктури, що створює реальні загрози безпеці перевезень та життю людей;
- існуючі фінансово-економічні механізми господарювання на залізницях унеможливлюють підвищення ефективності використання локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів;
- дестабілізуючим чинником є істотні недоліки в організації та забезпеченні пасажирських перевезень, які на сьогодні є збитковими, надзвичайно гострою залишається проблема підвищення якості перевезень та надання послуг пасажирам, особливо на приміських маршрутах;
- останніми роками спостерігається стала тенденція до зниження рівня платоспроможності залізниць, яка погіршилася в умовах світової фінансової кризи.

Зроблено висновок, що сфера залізничного транспорту потребує невідкладної структурної перебудови, яка обумовлена необхідністю формування на залізничному транспорті сучасних ринкових відносин та забезпечення його конкурентоспроможності.

З огляду на існуючі у сфері залізничного транспорту ризики, а також ураховуючи, що ослаблення системи державного регулювання і контролю у сфері економіки та критичний стан основних виробничих фондів у провідних галузях промисловості, системах життєзабезпечення (зокрема, у сфері залізничного транспорту) відповідно до статті 7 Закону України «Про основи національної безпеки України» є *основними загрозами національній безпеці в економічній сфері*, Рада національної безпеки і оборони України зокрема вирішила:

- визнати незадовільними і такими, що не відповідають інтересам національної безпеки, технічний та фінансово-економічний стан сфери залізничного транспорту, існуючу у зазначеній сфері систему державного управління, а також рівень використання наявного транзитного потенціалу України;

– прискорити процеси реформування галузі, зокрема затвердити до 1 грудня 2009 року Державну програму реформування залізничного транспорту.

На цей час практично усі держави Європи та СНД, крім України, завершили структурні реформи залізниць. І нарешті, 23 лютого 2012 року Верховна Рада України ухвалила в цілому «Проект Закону про особливості утворення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та «Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» (щодо розмежування функцій державного та господарського управління галуззю).

Реалізація реформ буде здійснена у три етапи. На першому етапі (2011-2012 рік) планується утворити єдиний господарюючий суб'єкт - публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця». Всі залізниці, а також підприємства, установи та організації згідно з переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, увійдуть до складу єдиного господарюючого суб'єкта. Вже на цьому етапі буде забезпечено розмежування господарських функцій і функцій державного управління, проведено розподіл за видами діяльності з відокремленими бюджетами та прозорими фінансовими потоками.

Одночасно в цей період буде розроблений і погоджений з причетними державними органами і громадськими організаціями Закон «Про залізничний транспорт» у новій редакції, який передбачатиме роль і місце утворюваного акціонерного товариства, порядок використання інфраструктури, умови функціонування інших учасників ринку залізничних перевезень, їх недискримінаційний допуск на ринок цих послуг.

Після реєстрації єдиного господарюючого суб'єкта та напрацювання нормативних і правових актів, а також документів, регулюючих внутрішні бізнес-процеси в АТ «Укрзалізниця», розпочнеться другий етап реформування (2013-2015 роки), напрямками реалізації якого будуть: ринкова трансформація управління залізничним транспортом; утворення організаційно-правових та економічних умов для розвитку конкуренції; удосконалення фінансово-економічної системи і тарифної політики; проведення ефективної соціальної політики. На цьому етапі планується завершення оптимізації структури управління галуззю, розпочати утворення дочірніх підприємств, здатних працювати в конкурентному середовищі, у таких видах діяльності: вантажні перевезення, ремонт колії, рухомого складу, виготовлення запчастин, пасажирські та приміські перевезення; розпочнуться роботи з технічного переоснащення господарств, скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень. Таким чином, реалізація завдань і заходів етапів реформування і стане підґрунтям для зростання операційної ефективності та оптимізації витрат залізничного транспорту, забезпечить збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій в галузь; підвищення якості надаваних послуг.

На третьому етапі (2015-2019 роки) буде завершена вертикально-інтегрована побудова управління господарствами галузі, ліквідовано перехресне субсидування пасажирських перевезень, продовжено технічне переоснащення галузі та розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень.

Як наголошується в пояснювальній записці, акціонування і реформа дозволять зробити структуру залізничного транспорту більш прозорою, підвищити якість корпоративного управління та ефективність прийняття рішень. У результаті зміна форми власності дозволить прискорити реалізацію власних інвестиційних програм УЗ і залучати фінансування на модернізацію інфраструктури. Компанія також зможе залучати зовнішніх інвесторів і створювати спільні підприємства. Зокрема УЗ зможе залучити фінансування, яке Європейський Союз спрямовує на структурні реформи в Україні.

Таким чином, при продуманій та виваженій реалізації заходів по реформуванню залізничної галузі більшість загроз національній безпеці будуть нейтралізовані, що повинне призвести до зміцнення економічної безпеки України в транспортній сфері та національної безпеки.

Проблеми залучення інвестицій в умовах реформування залізничної галузі

Піх Б. П., ДТГО «Львівська залізниця», м. Львів

Дослідження проблем інвестування економіки завжди знаходиться в центрі уваги економічної науки, бо інвестиції зачіпають найглибинніші основи господарської діяльності, визначаючи процес економічного зростання в цілому. У сучасних умовах вони виступають найважливішим засобом забезпечення умов виходу з економічної кризи, структурних зрушень як в залізничній галузі так і в народному господарстві, забезпечення науково-технічного прогресу, підвищення якісних показників соціальної сфери. Проте в даний час інвестиційна діяльність на залізницях України має випадковий характер через їх неконкурентоспроможність в економічному просторі країни, що у свою чергу впливає на нерівномірний їх розподіл, адже рівень спрацьованості основних засобів виробництва на залізничному транспорті сягає 80-90 %, в пасажирських вагонах з 7,2 тис. лише у 2,2 тис. є кондиціонування повітря. Значна частина колійних шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15-17 % непридатні для подальшого використання. Застарілою є певна частина інфраструктури залізничної галузі (вокзали, станції, готелі, засоби зв'язку та керування рухом тощо).

По Львівській залізниці інвентарний парк старіння парку пасажирських вагонів - актуальна проблема залізниці. Щороку через закінчення терміну експлуатації, встановленого заводом-виробником, зменшується кількість вагонів, які залізничники можуть включити у графік руху поїздів. За інформацією прес-центру залізниці, станом на 01.01.2012 р. інвентарний парк пасажирських вагонів Львівської магістралі налічує 1091 вагон. На сьогодні для забезпечення перевезень їх ще вистачає, однак ситуація є доволі складною, адже 551 вагон (50,5 %) відпрацював встановлений ресурс (28 років). З огляду на це 152 вагони (13,9 %) пройшли капітально-відновлювальний ремонт із продовженням терміну експлуатації до 41 і більше років. У той же час середній вік пасажирського вагона на Львівській залізниці становить 27,8 року за нормативу 28 років.

У чинному графіку руху поїздів на 2011-2012 рр. з урахуванням поїзного і ремонтного резерву задіяно 949 вагонів. Для порівняння, у графіку руху 2010-2011 рр. залізниця використовувала 1037 вагонів, а на графік 2012-2013 рр., враховуючи технічний стан вагонів, зможемо залучити лише 781 вагон.

Ще складнішою є ситуація у приміському господарстві. Станом на 01.01.2012 р. в інвентарному парку залізниці є 32 електропоїзди постійного струму та 14 електропоїздів змінного струму. 84,1 % електропоїздів змінного струму та 70,8% постійного відпрацювали призначений виробником нормативний термін служби (28 років). Із них відповідно 47,6 % та 41,6 % електропоїздів відпрацювали понад 40 років.

Щодо дизель-поїздів, то сучасний інвентарний парк становить 62 одиниці, із них 92 % відпрацювали нормативний термін служби (20 років). Таким чином, у 2012 році парк приміського рухомого складу скоротиться ще на 55 вагонів електропоїздів та 16 вагонів дизель-поїздів.

Велике практичне значення для господарських суб'єктів набуває вирішення формування інвестиційного потенціалу, розробці інвестиційних програм і проектів.

Так, при створенні акціонерного товариства створюються необхідні умови для залучення приватних інвестицій. Керівництвом ЄБРР та Світового банку прийнято рішення про розширення співробітництва про надання додаткового фінансування для оновлення рухомого складу. Лише ЄБРР надасть фінансування на $62,5млн. та працює над підготовкою нових проектів по електрифікації окремих участків, тобто є зацікавленість інвесторів у цих проектах.

До головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятиме зростанню його ефективності та якості послуг, належать наступні:

– модернізація системи державного управління залізничним транспортом, яка, відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року;
– створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення;
– інтенсифікація робіт з облаштування залізничних переходів через державний кордон як у східному, так і західному напрямках;
– продовження робіт з електрифікації залізничних шляхів;
– поширення практики організації швидкісного руху пасажирських поїздів;
– впровадження нових міжнародних контейнерних маршрутів;
– активна участь у міжнародному проекті розбудови залізниці з широкою колією Кошице-Братислава-Відень, що сприятиме суттєвому зростанню транзитних перевезень з Азії територією України до Європи.

Проблеми відтворення основних фондів підприємств залізничної галузі, необхідність розвитку транспортної, енергетичної і комунікаційної інфраструктури впливає на уповільнення темпів розвитку соціальної інфраструктури обґрунтовують потребу у формуванні нових підходів до державного регулювання інвестиційної діяльності.

Державне управління економікою в широкому сенсі - це система дії підсистеми (держави), що управляє, на керовану. В даному випадку керованою підсистемою виступають інвестиції, як частина економічних стосунків суспільства. Державне управління інвестиціями полягає в розробці певних структурних компонентів підсистеми управління і визначеною програмою дій загальнодержавного значення. Використання системного підходу дозволяє розглянути і визначити шляхи вирішення проблем, що накопичилися в цій області: економічної неефективності тих, що діють в інвестиційній сфері правових норм; конфлікту між нормативно-правовою базою і поведінкою економічних суб'єктів; відсутності довгострокової політики держави в інвестиційній сфері; розмитості і розосередженості функцій державного регулювання і координації інвестиційної діяльності в Україні.

Значна увага останнім часом приділяється державно-приватному партнерству. Ця форма співпраці держави і приватних інвесторів може здійснюватися на контрактній або концесійній основах. Переваги цього підходу до реалізації соціально значимих проектів, що мають потенціал комерціалізації, полягають в скороченні долі витрат бюджетів усіх рівнів на фінансування проектів при досягненні бажаного економічного та соціального ефектів.

Серйозною проблемою, що виникає в ході залучення засобів приватних інвесторів до реалізації соціально значимих проектів, вимагає необхідності узгодження інтересів усіх учасників проекту на всіх рівнях ієрархії. При цьому, на перший погляд, очевидне протиріччя між соціальною спрямованістю і комерційною ефективністю проекту необхідно дозволяти таким чином, який би сприяв оптимальній реалізації соціально значимих проектів - досягненню мети соціально значимого проекту при мінімально можливих, при існуючих обмеженнях, матеріальних, трудових, фінансових і тимчасових витратах. Роль державного управління інвестиціями у вирішенні цього протиріччя, передусім, полягає у формуванні умов інвестиційної діяльності, стимулюючих участь інвесторів до участі в державно-приватних партнерствах. В цілому, процес управління проектом де залучені приватні інвестори включає вирішення цілої низки завдань:

– вибір форми тобто визначення об'єму робіт, які держава планує передати інвесторові;
– розподіл відповідальності і ризиків між сторонами угоди;визначення структури фінансування проекту. Структуризація і розподіл ризиків виступає важливою складовою будь-якого інвестиційного контракту, адже: питання про те, хто візьме на себе ризики, пов'язані з наданням послуг, будівництвом (реконструкцією), експлуатацією і технічним обслуговуванням об’єктів, часто є центральним питанням.

Непрофільні активи в структурі майнового комплексу залізничного транспорту

Потетюєва М. В., Укрзалізниця, м. Київ

Тенденції розвитку економіки України вимагають проведення ринкових перетворень у залізничній галузі, яка є однією з найважливіших складових економічної системи України, розв'язання завдань з удосконалення системи управління залізничним транспортом та визначення особливостей створення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – Товариство). Необхідність реформування вітчизняного залізничного транспорту є загальновизнаною, у тому числі на стратегічному рівні державного управління. Постановою КМУ від 16.12.2009 р. № 1390 затверджено Державну цільову програму реформування залізничного транспорту на 2010–2015 роки, Розпорядженням КМУ від 16.12.2009 р. № 1555-р – схвалено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року та прийнято Закон України від 23.02.2012 № 4442 «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (далі - Закон).

Закон визначає правові, економічні та організаційні особливості утворення Товариства, управління і розпорядження його майном та спрямований на забезпечення економічної безпеки і захисту інтересів держави. Статтею 4 Закону передбачено, що частина майна підприємств та організацій залізничного транспорту загального користування буде включатися до статутного капіталу Товариства, а частина буде передана на баланс Товариства на праві господарського відання, зокрема магістральні залізничні колії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень. Необхідно зазначити, що майновий комплекс залізничного транспорту включає також майнові об'єкти, які безпосередньо не беруть участь у перевізному процесі та не ввійдуть до статутного капіталу Товариства, і відповідно до пункту 6 Плану-графіка реалізації Програми економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» будуть виділені після проведення інвентаризації майнового комплексу залізничного транспорт.

На сьогодні залізничний транспорт працює як єдиний виробничо-технологічний комплекс, в якому види діяльності, які безпосередньо не стосуються процесу перевезень, мають вплив на забезпечення перевізного процесу. Функціонування таких непрофільних видів діяльності в залізничному секторі дозволило галузі пережити декілька фінансових криз та продовжувати функціонувати при повній відсутності державної підтримки. Оптимізація структури непрофільних активів є одним з напрямів ефективності використання майнового комплексу залізничного транспорту, що вимагає прийняття кардинальних рішень стосовно подальшого їх функціонування.

Однак поспішне виведення непрофільних активів із залізничного сектору може зруйнувати механізм, який працював протягом багатьох років. Міжнародний досвід реформування залізничного транспорту країн ближнього зарубіжжя (Росія, Казахстан) та дальнього зарубіжжя (Німеччина, Австрія) вказує на доцільність виділення непрофільних активів та їх приватизації саме після утворення суб'єкта господарювання на залізничному транспорті.

У нинішній фінансово-економічній ситуації в період підготовки галузі до структурних перетворень прискорене виділення зі складу залізничного сектору будь-яких, у тому числі непрофільних, активів може призвести до небажаних наслідків – від загрози виникнення значних соціальних коливань до втрати можливості функціонування залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Проведення заходів з виділення непрофільних активів та їх подальше відчуження буде здійснюватись після утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Деякі шляхи підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту в умовах його реформування

Сначов М. П., Терентьєва Т. Л., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є необхідною умовою стабілізації та структурних перетворень економіки країни, розвитку її зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення та забезпечення національної безпеки країни. Але в останні роки стан залізниць поступово погіршувався, й хоча залізничний транспорт є пріоритетним видом транспорту, як наслідок він може стати головним гальмом розвитку економіки України. Тому необхідні радикальні заходи щодо структурної перебудови залізничного транспорту країни.

Для забезпечення життєдіяльності залізничного транспорту потрібно вживати заходи щодо підвищення ефективності його роботи на основі впровадження ресурсозберігаючих та інформаційних технологій перевезень, застосування гнучких тарифів, удосконалення систем ремонту та утримання рухомого складу, колій, засобів енергозабезпечення, але це в повній мірі не вирішує існуючих проблем залізниць України.

Основною метою реалізації програми реструктуризації залізничного транспорту має бути збільшення ефективності усіх видів діяльності в процесі його реформування.

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов’язане з удосконаленням його організаційної структури, в першу чергу з поступовим переходом до корпоративних методів управління. Проте, крім зміни організаційно-правової форми господарювання потрібна ціла низка заходів по оздоровленню залізничного комплексу. Тому на сьогоднішній день можна визначити два основні напрямки підвищення ефективності роботи залізничного транспорту:

1. Реформування залізничного транспорту потребує в першу чергу пошуку значних сум фінансування на його оновлення та утримання. При цьому одним з найбільш дієвих шляхів зниження сум фінансування є реалізація програм державно-приватного партнерства як вихідного механізму забезпечення подальшого розвитку залізниць. Механізм державно-приватного партнерства передбачає комплексне визначення правових, економічних та організаційних засад взаємодії залізничних організацій, приватних інвесторів та держави. Ефективний розвиток залізничного транспорту не можливий без участі приватного капіталу, тому держава має регулювати діяльність залізничного транспорту у сфері партнерства з приватним бізнесом шляхом розподілу його складових між державою та приватними підприємствами.

2. Оптимізація структури активів залізничного транспорту з метою підвищення рівня інвестиційної привабливості національних залізниць та рівня їхньої доходності. Цей напрям передбачає виділення непрофільних активів залізниць, що дозволяє державі зосередитися на основній діяльності залізничного транспорту та ефективно реалізувати стратегію зниження витрат залізниць.

Крім наведених вище напрямків існує ряд інших заходів з підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, наприклад: удосконалення нормативно-правової бази та структури управління залізницею; пошук додаткових резервів залучення фінансування за рахунок позикового капіталу; оптимізація структури капіталу з точки зору його вартості та фінансового ризику; удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту; розробка нових, більш ефективних підходів до використання мало задіяних залізничних ліній; розвиток інфраструктури за рахунок приватних інвесторів; залучення іноземних технологій; підвищення конкурентоспроможності Укрзалізниці для стимулювання приватних перевізників та задоволення потреб економіки.

Кінцевою метою при реформуванні залізничного транспорту є створення сучасного високотехнологічного залізничного комплексу, що дозволяє максимально використовувати транзитні можливості України та залучати інвестиції в інфраструктуру.

Проблема розвитку залізничної галузі в період її реформування

Ткаченко Л. Є., Дребот Х. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Глобалізація економіки і розвиток міжнародних економічних відносин, зробили рівень розвитку інфраструктури окремої країни та її транспортної складової найважливішим фактором конкурентних переваг. Рівень розвитку транспорту в окремій країні визначає рівень розвитку її цивілізації. Тому недооцінка значення та ролі транспорту в державі може досить негативно позначитись на економіці країни.

Залізнична галузь в рамках економіки України вкрай потребує застосування інноваційних методів розвитку. Проте ефективність процесу застосування інновацій можливий у разі існування в Україні цілісної та комплексної інноваційної системи, і зокрема участь держави в її активізації є ключовою.

Подальше ефективне функціонування залізничного транспорту пов’язане з удосконаленням його організаційної структури управління; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху; наданням нових видів послуг й захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи.

Останнім часом розвиток транспортної системи переживав не найкращі часи. Значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Останні тенденції спаду рівня суспільного виробництва викликали значне скорочення обсягів перевезень, що в сукупності з інфляційними процесами значно зменшили прибуток та погіршують і так вкрай тяжкий стан галузі.

Найголовнішою та складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56 %, у тому числі, рухомого складу – 68 %. Значна частина колій змонтована на дерев’яних шпалах, що вже прийшли в непридатність. Негайного ремонту потребують 30 % колій. Враховуючи те, що попит на перевезення щороку зростає, все це вимагає великих витрат на ремонт рухомого складу та створює небезпеку втрати технологічної стійкості залізничного транспорту.

Хоч на сьогоднішній день й відбувається покращення стану залізничного транспорту, оновлення основних засобів, а саме ремонт колій, вокзалів, закупівля нових составів, але поки що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається лише ключових напрямків. Для більш широкого оновлення потрібно знайти вільні кошти. Це можуть бути іноземні або вітчизняні інвестиції або кошти вивільнені з структури самої залізниці. Так, виглядає доцільним проведення ранжування колій та вокзалів за ступенем рентабельності та прийняття рішень про поступову ліквідацію нерентабельних шляхів. Це звільнить кошти, які йшли на підтримку цих частин залізниці у робочому стані. Залізниця підтримує низькі тарифи на перевезення пасажирів частково з соціальних міркувань, тому може бути доцільним надання залізниці певних податкових пільг. Можливим є укладання прибуткових контрактів з комерційними структурами щодо надання послуг. Іншим важливим напрямком вирішення проблеми є створення умов для підвищення ефективності роботи галузі. Тому впровадження на залізничному транспорті корпоративної реструктуризації (структурної реформи) за умови економічно обґрунтованої моделі управління є надзвичайно важливим фактором реалізації стратегічних завдань розвитку галузі.

Отже, залізничний транспорт України на сьогодні має досить багато проблем, більшість яких пов'язана з потребою залучення великих коштів у оновлення залізничних шляхів та самих транспортних засобів.

Методичні підходи до визначення розміру плати за використання залізничної інфраструктури

Чеховська М. М., ДЕТУТ, м. Київ

Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки передбачено забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури, що, в свою чергу, вимагає визначення рівня плати за використання інфраструктури, який має мати недискримінаційний характер [1]. До зазначеної сентенції варто додати необхідність побудови такої системи тарифів на використання інфраструктури, які б сприяли ефективному використанню пропускної спроможності залізничної інфраструктури.

На необхідності корегування існуючих методик регулювання тарифів на доступ до тих складових інфраструктури, що віднесені до природної монополії, наголошується, зокрема, у Програмі економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [2]. Необхідно підкреслити, що питанням розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничної, в Програмі присвячений цілий розділ. Так, серед завдань уряду та профільних міністерств виокремлюються необхідність збільшення фінансування потреб розвитку інфраструктури, яка перебуває у власності держави та створення привабливих умов для залучення приватних інвестицій. Однак зазначимо, що конкретних та реальних шляхів для реалізації поставленої мети запропоновано не було, пропонується здійснювати пошук джерел фінансування з боку міжнародних фінансових установ та, власне, залучення приватних інвесторів. Також передбачається, що буде здійснюватися бюджетне фінансування програм модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, але не вказано, саме в яких обсягах і чи відносяться до зазначених об'єктів безпосередньо об'єкти залізничної інфраструктури.

Відповідно до міжнародного досвіду, розмір плати за інфраструктуру повинен покривати маргінальні витрати, більша частина яких розраховується виходячи із статистичних даних. Зауважимо, що в деяких країнах цей баланс відсутній, тому, зважаючи на різницю у доходах від продажу пропускної здатності для вантажних та пасажирських операторів перевезень, зберігається практика перехресного субсидування, що негативно впливає розвиток транспортного ринку [3].

Наголосимо також на відсутності в європейських країнах єдиного підходу до визначення структури плати за доступ до залізничної інфраструктури. Так, Франція, Італія, Велика Британія, Болгарія, Румунія, Угорщина, Литва застосовують так званий двохелементний тариф, тоді як в інших європейських країнах в основу тарифу покладено одноелементну структуру.

Вважається, що одноелементна структура плати за інфраструктуру напряму пов'язана із фактичним використанням мережі та розраховується, зважаючи на обсяги пробігу та вантажообігу [3]. Зазначені показники розрізняються в залежності від конкретного типу залізничної мережі, а також зважаючи на вид перевезень, – вантажний або пасажирський.

Двохелементна плата утворюються за рахунок постійної та змінної складових. Якщо постійна складова розраховується за допомогою залежностей між потребами оператора перевезень, що плануються, та постійними витратами на інфраструктуру, то змінна відображає фактичні показники використання ресурсів транспортної мережі. Необхідно зазначити, що двохелементна структура плати за інфраструктуру, за наявності високого значення постійної складової, може перешкоджати входженню на ринок перевезень нових учасників.

Таким чином, відповідно до євроінтеграційних спрямувань нашої країни, зокрема інтеграції у європейську транспортну мережу, визначення плати за доступ до залізничної інфраструктури повинно бути зрозумілим, прозорим та стабільним. Також одним із завдань визначення плати за користування залізничною інфраструктурою має бути забезпечення

конкурентних переваг галузі у змаганні із автомобільним транспортом за ринок транспортних перевезень.

Серед факторів, що повинні впливати на ефективне ціноутворення у визначенні плати за доступ до залізничної інфраструктури, вважаємо виокремити наступні:

- для ринку вантажних перевезень – розмір ринку та ступінь конкуренції між його учасниками;
- застосування політики забезпечення ефективності використання інфраструктури, а також продуктивного оперування вагонним парком;
- наявність визначеної структури ціноутворення та її впливу як на власника інфраструктури, так і на операторів рухомого складу;
- взаємозв'язок між використанням інфраструктури та витратами на її забезпечення;
- інституційне та регуляторне забезпечення.

В той же час визначення розміру плати за використання об'єктів інфраструктури повинно розвиватися відповідно до наступних напрямків:

- ціни мають бути обговорені та затверджені у відповідних інстанціях та, можливо, ґрунтуватися на довідкових, або стандартних цінових рівнях;
- ціни повинні виходити із цінової пропозиції, або аукціонного підходу.

Необхідно зауважити, що, зважаючи на стан вітчизняної залізничної інфраструктури, плата за її використання повинна включати не лише витрати залізничної інфраструктури, а й відповідати потребам здійснювати інвестиції у її оновлення та подальший розвиток.

В цілому, покращення якості та доступності залізничної інфраструктури в подальшому створять умови для розвитку економіки, збільшення економічної активності населення і зменшення транспортних витрат.

Встановлення розміру плати за користування залізничною інфраструктурою є проблемним питанням не лише для країн, що тільки розпочали шлях до лібералізації ринку перевезень. Адже навіть у рамках Європейського співтовариства немає єдиного підходу до встановлення тарифу на користування інфраструктурою. Зокрема, відповідно до західноєвропейських транспортних стандартів, пропонується використання чотирьох принципів ціноутворення, які базуються на короткострокових граничних витратах, цінах Ремзі, повністю розподілених витратах та нелінійних тарифах.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року №1106 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2rada.gov.ua/laws/show/1106-2011-п
2. Програма економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.president.gov.ua/docs/Programa_reform_FINAL_1.pdf
3. Томпсон Л. Плата за доступ к инфраструктуре / Л. Томпсон, С. Перкинс // Железные дороги мира. – 2006. – № 2. – С. 14-17.

Секція 4

Облік і аудит;

фінанси та банківська справа

Гарантування вкладів в сучасних умовах

Бобиль В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Відомо, що гарантування вкладів (депозитів) є одною з складових гарантії фінансової стабільності банківського сектору економіки. Система страхування депозитів повинна захищати не тільки кошти вкладників, а і сприяти роботі з проблемними банками і таким чином запобігати виникненню кризових ситуацій. Гарантування вкладів - це один із компонентів системи фінансової та економічної безпеки, яка передбачає також розвинену систему ризик-менеджменту у кредитних установах, стабільне макроекономічне середовище, ефективну грошово-кредитну політику, розвинений пруденційний нагляд тощо.

За неефективною системою гарантування вкладів ринкова дисципліна падає: вкладники менш зацікавлені в моніторингу діяльності банків, а банки схильні до збільшення своїх ризиків.

Зазначимо, що в межах Євросоюзу функціонування системи гарантування депозитів є обов`язковим для всіх його держав-членів, починаючи з 1994 року, коли була прийнята Директива 94/19/ЄС «Щодо схем гарантування депозитів». Згідно з її вимогами кожна держава - член Європейського Союзу створює, офіційно визнає та контролює на своїй території одну або декілька систем гарантування депозитів.

Світова фінансова криза змусила Європейську комісію у липні 2010 року внести кардинальні зміни у зазначену Директиву ЄС, а саме:

- перехід усіх систем гарантування депозитів на авансове фінансування;
- встановлення єдиного цільового розміру фонду гарантування депозитів на рівні 1,5 % від обсягу застрахованих депозитів (такий норматив має бути досягнутий за 10 років);
- можливість стягнення з банків надзвичайних внесків для поповнення фонду гарантування депозитів;
- можливість взаємного кредитування національними системами гарантування депозитів один одного;
- уніфікацію кола застрахованих інструментів з виключенням з числа гарантованих депозитів рахунків державних органів і фінансових організацій;
- можливість встановлення підвищеного розміру відшкодування для окремих депозитів, що виникають у результаті угод з нерухомістю й певних подій у житті (одержання спадщини тощо) на період до 12 місяців;
- скорочення граничного строку здійснення виплат до 7 календарних днів (у тому числі за рахунок здійснення перекладу гарантованих зобов'язань в іншу, фінансово стійку кредитну організацію);
- скасування інституту франшизи, відповідно до якого допускалася можливість відшкодовувати депозит на 90 відсотків;
- скасування заліку зустрічних вимог при розрахунках відшкодування;
- регулярне стрес-тестування систем гарантування депозитів;
- покладання на банки обов'язку бути здатними в будь-який час на вимогу системи гарантування депозитів визначити розмір гарантованих зобов'язань і проінформувати про нього систему;
- встановлення єдиного стандарту інформування вкладника при придбанні депозитного продукту (про поширення на нього гарантії й порядку одержання відшкодування).

Пропоновані Європейською комісією заходу спрямовані на кардинальне реформування й подальшу уніфікацію систем гарантування (страхування) депозитів країн-членів ЄС із перспективою створення надалі єдиної загальноєвропейської системи.

Реформування банківського нагляду

Бобиль В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Відомо, що розвиток банківського сектору передбачає постійне вдосконалення банківського нагляду. Головною метою цього нагляду є безпека і стабільність банківських установ, захист інтересів вкладників і кредиторів.

Відомо, що сучасний банківський нагляд зосереджений, у першу чергу, на виконанні банками встановлений вимог (Національний банк України (НБУ) перевіряє відповідність діяльності банків правилам та нормам регулювання).

Але в умовах сучасної фінансової кризи головну роль нагляду починає відігравати забезпечення стабільності банківських установ. Для НБУ як регулятора банківської системи вже недостатньо покладатися на виконання банками кількісних та якісних вимог. Національний регулятор має бути впевнений, що у майбутньому банки зможуть уникнути прийняття на себе значних ризиків чи покрити потенційні збитки, якщо такі ризики матимуть місце.

В умовах фінансової кризи перевірка власне операцій вже не розглядається як достатня для забезпечення безперервної, стабільної та безпечної умови роботи банку. Тому наглядовий орган має звертати підвищену увагу, насамперед, на інструментами ідентифікації, оцінки, управління та контролю банківських ризиків.

При здійсненні нагляду на основі оцінки ризиків головним об’єктом контролю з боку НБУ є система ризик - менеджменту банку. Системи можуть значно відрізнятися одна від одної залежно від розмірів кредитної установи, ступенем складності банківських операцій і рівнем ризиків, які бере на себе банк. Зрозуміло, що для невеликих кредитних установ, зайнятих у традиційній сфері банківських послуг, достатнім вважаються найпростіші інструменти управління ризиками. Однак банки, що входять у І групу, повинні мати досконалішу систему ризик - менеджменту

Методи нагляду на основі оцінки ризиків і методи нагляду на основі виконання встановлених вимог певною мірою збігаються, однак основна увага нагляду на основі оцінки ризиків приділяється не перевірці виконання формальних регулюючих вимог, а перевірці ефективності механізму управління ризиками. Завдяки цьому національний регулятор може визначити, наскільки толерантну до ризиків політику здійснює керівництво банку та чи забезпечуватиме така політика стійкість банку в майбутньому.

Перевагами застосування нагляду на основі оцінки ризиків є те, що він дозволяє НБУ оцінювати загальний рівень ризиків на час перевірки та прогнозувати його подальше збільшення або зменшення. Крім того, такий нагляд дозволяє уникнути всебічних перевірок здійснюваних банком операцій на предмет відповідності нормам та вимогам, а концентрує свою увагу на тих операціях, що мають підвищений ризик. Таким чином навантаження на наглядовий орган зменшується.

У процесі проведення нагляду регулятивний орган має вивчити питання організації системи внутрішнього контролю та складання фінансової, управлінської та статистичної звітності. Це дозволяє йому переконатися у тому, що організаційна структура банку ефективно забезпечує розподіл повноважень та відповідальності за кожним видом банківських операцій, що підрозділи, які здійснюють банківські операції (фронт - офіси) незалежні від підрозділів, які здійснюють їх реєстрацію в обліку (бек - офіси).

Також наглядовий орган повинен впевнитися, що внутрішній аудит банку забезпечує проведення незалежної та об’єктивної оцінки системи ризик - менеджменту кредитної установи, що звітність, яка надається акціонерам та іншим користувачам фінансової звітності, повністю відображає прийняті банком ризики.

Вдосконалення системи оплати праці на підприємствах залізничного транспорту

Бобиль В. В., Варакута Ю. М., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

З розвитком ринкових відносин в Україні посилювалась роль оплати праці як мотиваційної складової продуктивної зайнятості. Рівень оплати праці, її структура, динаміка, висока частка в сукупних доходах – показники, які істотно впливають як на економічну політику підприємства залізничного транспорту, так і на економіку країни загалом.

Відомо, що в сучасних умовах господарювання існує велика кількість невирішених питань і суперечностей у сфері оплати праці. Час диктує необхідність такої системи оплати, яка формувала б могутні стимули розвитку праці і виробництва. Одна із основних проблем у цій сфері - відсутність чіткої залежності величини оплати праці від фактичних зусиль даного працівника, а також від результатів його праці.

Крім того, одним з елементів реформування залізничного транспорту є удосконалення організації обліку праці та заробітної плати.

Відомо, що організації заробітної плати в даний час притаманно ряд недоліків:

- низькі рівні заробітної плати;
- невиправдане зниження рівнів оплати праці фахівців та інших категорій працівників;
- слабка матеріальна зацікавленість у підвищені кваліфікацій, через незначні зародження в рівнях окладів працівників різної кваліфікації;
- недостатня стимулююча роль премій, надбавок.

Для вдосконалення системи оплати праці в сучасних умовах господарювання необхідно:

- забезпечити підвищення рівня організації робочого місця;
- вдосконалення координації робіт на певному робочому місці з роботою структурного підрозділу в цілому і технологічно взаємозв’язаного робочими місцями;
- інтенсивно упроваджувати ефективні моделі організації праці;
- розробити адаптовану для підприємства гнучку єдину тарифну сітку, власну прогресивну шкалу між розрядних коефіцієнтів, що враховують складність праці, рівень кваліфікації і відповідальність;
- забезпечити механізм послідовного встановлення мінімальної ставки першого тарифного розряду на рівні прожиткового мінімуму;
- підтримувати стабільність і своєчасність виплати заробітної плати, проводити її індексацію з урахуванням інфляції;
- вивчити можливості впровадження на підприємствах системи оплати праці на основі вартості робочого місця;
- забезпечити облік в системі оплати праці умов праці, змінності, професійної майстерності, продуктивності, інтенсивності, складності, якості праці, ритмічності, дотримання режиму економії, трудової і технологічної дисципліни;
- розробити гнучку систему індивідуального і колективного матеріального преміювання за наслідками роботи за місяць, квартал, півріччя і рік;
- підвищити якість і укріпити систему нормування праці у всіх структурних підрозділах з використанням різноманітних видів нормування (норм вироблення, норм обслуговування, норм часу);
- ширше використовувати різні форми контролю за роботою виконавців, забезпечити гласність результатів оцінки і контролю;
- створити оптимальні умови для кар’єрного зростання добре працюючим працівникам (підвищення тарифного розряду, в посади, переведення на престижніше місце роботи).

Бюджетування як напрямок удосконалення механізму управління вищими навчальними закладами

Васільєва А. Г., Хворостяна Н. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За період більше десяти років, коли в Україні трансформувався економічний механізм функціонування вищої школи, ВНЗ пройшли низку етапів, від господарської самостійності на принципах самофінансування до надання освітніх послуг на умовах повного відшкодування витрат за рахунок позабюджетних коштів. Разом з тим, цей процес далекий до завершення.

Одним із ефективних напрямків удосконалення механізму управління ВНЗ є система бюджетування. С. Білобловський вважає, що «... бюджетування – це технологія складання, коректування, контролю й оцінки виконання фінансових планів, а тому бюджетування перетворюється в основу основ усіх технологій внутрішньофірмового управління. Бюджети повинні дати керівникам можливість провести порівняльний аналіз фінансової ефективності роботи різних структурних підрозділів, визначити найбільш привабливі для подальшого розвитку сфери господарської діяльності, напрямки структурної перебудови діяльності компанії (згортання одних і розвитку інших видів бізнесу) тощо.»

Організація ефективної системи бюджетування, як одного з інструментів організаційно-економічного механізму управління ВНЗ, вельми актуальна для нашої країни. Сьогодні майже в кожному державному ВНЗ фінансовий механізм має багато вад. Фінансова діяльність ВНЗ не досить прозора, ухвалення рішень з управління фінансами не прив'язано до бюджетів, відсутні чіткі відмінності між доходами та надходженнями, витратами та видатками.

В основу механізму бюджетування у ВНЗ покладені кошториси доходів і витрат. Кількісними орієнтирами, крім того, є сукупність цільових та контрольних показників, що встановлюються державними органами влади і, передусім, Міністерством освіти та науки України, а також керівництвом вищого навчального закладу.

Як і будь-який економічний інструмент, бюджетування неможливе без принципів його застосування, серед яких принципи повноти, участі, обґрунтованості бюджетів, гнучкості, інтегрованості та економічності. Важливим принципом бюджетування є повнота охоплення діяльності суб'єкта господарювання, відповідно до якого бюджети мають відтворювати всі види діяльності та показники роботи всіх структурних підрозділів вищого навчального закладу. Кожен з бюджетів системи має власне призначення, а тому їх поділяють за об'єктами на функціональні, операційні, фінансові, зведені.

На нашу думку, роботу зі складання бюджетів має виконувати не тільки спеціалізований підрозділ (бухгалтерія, планово-фінансовий відділ), адже в цьому випадку система бюджетування втрачає принцип участі, а керівники центрів відповідальності не мають зацікавленості у виконанні бюджету. Необхідною, є участь у цьому процесі всіх працівників університету, що сприятиме посиленню зацікавленості підлеглих у збільшенні обсягів діяльності навчального закладу та економії всіх видів ресурсів.

Найбільш деталізованими даними є дані функціональних бюджетів, що складаються окремими підрозділами ВНЗ, які надають відповідні платні послуги.

ВНЗ одержали можливість розміщувати позабюджетні кошти на рахунках у комерційних банках (на депозитах) і одержувати відсотки за внесками, спрямовуючи їх на здійснення фінансово-господарської діяльності.

Операційні бюджети складаються стосовно конкретних функцій і включають доходи і витрати, пов'язані з наданням освітніх послуг, виконанням наукових робіт, здійсненням господарської діяльності і т.д. До них належать: бюджет витрат на оплату праці та нарахування, бюджет витрат на відрядження, бюджет витрат на матеріально-технічне забезпечення, бюджет витрат на комунальні послуги, бюджет витрат на субсидії та поточні трансферти.

На базі операційних бюджетів формуються фінансові бюджети, до яких належать: бюджет капітальних вкладень (або інвестиційний бюджет), бюджет руху грошових коштів та бюджет доходів і витрат. Зведений бюджет включає операційні та фінансові бюджети.

Запровадження бюджетування в управлінні ВНЗ вимагає забезпечення відповідної організації цього процесу, а саме, встановлення повноважень і відповідальності всіх його учасників, визначення вихідної інформації, переліку використовуваних засобів та ін. Отже, саме для розв'язання зазначених питань, необхідно розробити концепцію бюджетування, створити відділ бюджетування, підвищити роль і значимість кафедр та структурних підрозділів, які надають послуги, у структурі ВНЗ, виділити центри фінансового обліку та центри консолідації, чітко розділити фінансові потоки за основними напрямами діяльності (освітньої, наукової, виробничої), провести організаційну структуру у відповідність до створеної фінансової структури.

Важливу роль в процесі бюджетування відіграє інформаційна база. За сучасних умов, інформаційна база фінансового менеджменту вітчизняних ВНЗ не є досконалою, адже формується даними бухгалтерського обліку, що орієнтовані переважно на користувачів інформації, які не впливають на управлінські рішення.

Розробка та впровадження ефективної системи бюджетування дасть можливість ВНЗ отримати додаткові конкурентні переваги та забезпечить вищу ефективність використання наявних ресурсів.

Для ефективного управління бюджетним процесом необхідно створити структурний підрозділ, відповідальний за здійснення бюджетування - бюджетний комітет. Рішення бюджетного комітету затверджуються ректором ВНЗ.

З введенням системи бюджетування у ВНЗ з'являються можливості планувати фінансові показники на основі сценарного аналізу, управляти як витратами, так і надходженнями, більш точно враховувати при плануванні залежність між різними економічними параметрами, аналізувати виконання всіх бюджетів та ухвалювати обґрунтовані управлінські рішення на основі цієї інформації.

Отже, на підставі вищезазначеного можна стверджувати, що розробка методів і критеріїв оптимізації фінансового механізму ВНЗ – це доволі трудомісткий і складний процес, що торкається багатьох чинників управління фінансовими ресурсами державних ВНЗ. Ефективне його вирішення передбачає:

- удосконалення інформаційної бази прийняття управлінських рішень;
- наукове обґрунтування цільових планових показників бюджетування;
- залучення до процесу бюджетування всіх працівників вищого навчального закладу;
- підвищення зацікавленості працівників усіх підрозділів у результатах діяльності університету;
- розробку та запровадження системи внутрішніх звітних форм та організацію документообороту;
- розробку або придбання програмного забезпечення процесу бюджетування;
- виділення коштів на фінансування заходів щодо переходу на нову систему управління ресурсами навчального закладу.

Слід зауважити, що деякі вітчизняні ВНЗ вже мають досвід впровадження та реалізації системи бюджетування в управлінні. Але в переважній більшості випадків процес переходу навчальних закладів до планування доходів і витрат за методом бюджетування поки що відбувається досить повільно. Вони не поспішають запроваджувати в управлінський процес механізм, недостатньо відпрацьований на практиці.

Проблемы страхования пассажиров на железнодорожном транспорте

Гребенник Т. А., ДИИТ, г. Днепропетровск

В Украине рынок страховых услуг находится в стадии становления и реалии этого рынка имеют множество проблем. В частности, это касается страхования пассажиров на железнодорожном транспорте.

Многие даже не осведомлены, что проездной документ является одновременно и свидетельством о страховке. Пассажиры при покупке билета автоматически оплачивают и заложенные в его цену страховые взносы. Согласно ст. 20 Закона «О страховании», страховщик обязан ознакомить клиента с условиями и правилами страхования. Не обязательно быть юристом, дабы констатировать: условий страхования не показывают. Заметим: большая часть застрахованных вообще не в курсе, что платит за финансовую услугу.

Парадоксально, но этот вид страхования, который, казалось бы, должен помогать пострадавшим пассажирам получить полагающуюся им компенсацию, зачастую не выполняет свою прямую функцию. Отчасти это происходит из-за инертности самих пострадавших, что, впрочем, не освобождает власти от необходимости реформировать механизм страхования пассажиров в Украине. А механизм этот, мягко говоря, далек от мировой практики.

Страховщики и перевозчики благополучно делят между собой денежные потоки, полученные от обязательного личного страхования от несчастного случая на транспорте. Для СК данный вид страхования — хороший способ получить стабильные сборы при всего 3 % от собранных средств). Для сравнения: по автострахованию этот показатель достигает 60 %, по «автогражданке» — 30 %. Казалось бы, взимаемые сборы ничтожны — согласно правительственному постановлению, они привязаны к оплате за проезд, составляя 1,5-3 % от стоимости билета. Учитывая, что пассажирские перевозки постоянно дорожают, то и объемы сборов страховщиков также увеличиваются. Размер страховой компенсации при этом не увеличивается.

Выбор страховщиками столь лакомого вида деятельности сложно назвать прозрачным. Участники рынка формируются на тендерной основе, но, как показывает практика, ряд компаний создавался исключительно под операции со страхованием пассажиров железных дорог. Например, у одного из страховщиков «Укрзализныци» соответствующие премии по личному страхованию от несчастного случая занимают 50 % от всех сборов, у другого — 20 %.

У перевозчиков — свой резон. «В обязательном страховании на транспорте «откат» узаконен в размере от 50 % разницы между поступлением страховых премий и убытками», — утверждает Тимур Шакиров, руководитель консалтингового проекта Strahnadzor.ua.

Согласно уже упоминавшемуся постановлению правительства, половину страховых сборов (за вычетом выплат по страховым случаям) СК отдает перевозчику «на финансирование мероприятий, направленных на уменьшение травматизма на транспорте». Речь идет о десятках миллионов гривен ежегодно.

В России уже приходят к тому, что чем допускать обязательное страхование пассажиров в таком виде, лучше вовсе от него отказаться. По мнению российских чиновников, данная мера не защищает пассажиров, а является инструментом аккумуляции денежных средств для решения ведомственных вопросов.

В Европе и США страховщики также выплачивают компенсации пострадавшим на транспорте. Но механизм договорных отношений там принят несколько иной. В Европе никому и в голову не придет страховать человека «вслепую» — там страхуется ответственность перевозчика. Пострадавший на транспорте гражданин подает иск на ведомство, а ущерб, исчисляемый сотнями тысяч и миллионами евро или долларов, выплачивает СК.

Что касается Украины, то в случае «Укрзализныци» ответственность перевозчиков как раз подменяется страхованием пассажиров.

Коль на радикальные меры по реформе этого вида страхования у чиновников пока решимости не хватает, начать стоит хотя бы с введения ответственности за нарушение Положения об обязательном личном страховании от несчастных случаев на транспорте. Ведь сейчас не предусмотрено никаких санкций по отношению к перевозчикам или страховщикам, нарушающим действующие нормативы. «В настоящее время государственные органы участвуют в обязательном страховании на стороне СК. Но Госфинуслуг должна контролировать потребительские параметры деятельности СК и создать прецедент привлечения к суду нерадивых компаний», — считает Леонид Хорин, глава Ассоциации страхователей Украины.

Возможность приструнить СК путем наложения штрафа или приостановки лицензии за страхование «вслепую» (что противоречит Закону «О страховании») имеется у Госфинуслуг. Но в случае с транспортными поборами нарушения совершают не финансисты, а их агенты-перевозчики, на деятельность которых финрегулятор повлиять никак не может.

Таким образом, ситуация со страхованием пассажиров на железнодорожном транспорте находится в критическом положение и требует немедленного реформирования, а также широкой разъяснительной деятельности.

Розвиток контролю і внутрішнього аудиту на залізничному транспорті в умовах реформування

Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективність роботи залізничного транспорту значною мірою залежить від здійснення контролю за виконанням законів, рішень, розпоряджень та організації їх виконання. Він також є необхідною умовою виявлення та усунення недоліків у діяльності об'єктів управління та причин, що їх породжують.

Стосовно державного сектору економіки контрольні функції системи управління реалізуються шляхом проведення певних контрольних заходів. Контрольний захід – це сукупність способів і методичних прийомів фінансового контролю (ревізія, перевірка, оцінка, розслідування та вивчення), які застосовуються суб'єктами державного фінансового контролю в межах повноважень. Основне завдання контролю полягає в тому, щоб виявити фактичний стан справ об'єкта контролю, порівняти його з нормативним відповідно до чинного законодавства, виробити та внести необхідні заходи впливу.

Метою здійснення фінансового контролю є: аналіз фінансово-господарської діяльності, цільового та ефективного використання бюджетних коштів та збереження державного майна, економного використання фінансових і матеріальних ресурсів, виконання планових завдань, достовірності ведення бухгалтерського обліку; забезпечення усунення порушень фінансової дисципліни, відшкодування заподіяних збитків; вжиття заходів до запобігання фінансовим порушенням.

Суб'єктами внутрішнього фінансового контролю на залізничному транспорті є Головне управління контролю та внутрішнього аудиту Укрзалізниці (далі (ЦКРУ) та регіональні Служби контролю та внутрішнього аудиту залізниць.

Об'єкти контролю – залізниці, об'єднання, підприємства, організації та установи підпорядковані Укрзалізниці, у яких контрольно-ревізійними підрозділами на законних підставах здійснюються контрольні заходи.

В умовах реформування залізничного транспорту, серед суто організаційних проблем, які підлягають вирішенню в процесі розвитку системи контролю на транспорті, значну увагу слід приділити її відповідності державним стандартам і нормативам.

Державний внутрішній фінансовий контроль повинен забезпечити належне (законне, економічне, ефективне, результативне та прозоре) управління державними фінансами і розглядається як сукупність трьох складових: внутрішнього контролю, внутрішнього аудиту та їх гармонізації.

З метою підвищення ефективності контрольно-ревізійної роботи наказом Головного контрольно-ревізійного управління України від 09.08.2002 р. № 168 «Про затвердження Стандартів державного фінансового контролю за використанням бюджетних коштів, державного і комунального майна» введені в дію Стандарти фінансового контролю. Поряд із державним контролем, який здійснюється вищими органами законодавчої та виконавчої влади, а також державними органами управління і спеціалізованого державного контролю, важливу роль в контрольному процесі відіграє контроль власника або внутрішньовідомчий контроль. Він може проводитись, як у вигляді тематичних перевірок так і у формі ревізій.

З метою визначення єдиних підходів до організації та проведення внутрішнього аудиту, підготовки аудиторських звітів, висновків та рекомендацій у міністерствах та інших центральних органах виконавчої влади, їх територіальних органах наказом Міністерства фінансів України від 04.10.2011 р. № 1247 «Про затвердження Стандартів внутрішнього аудиту» з 1 січня 2012 року введені в дію Стандарти внутрішнього аудиту.

Базовим принципом державного внутрішнього фінансового контролю є чітке розмежування внутрішнього контролю і внутрішнього аудиту.

Удосконалення стану розрахунків з контрагентами на підприємствах залізничного транспорту

Жовтонога М. М., Гаркавенко А. А., ДІІТ, м. Дніпропетровськ

В умовах приведення національної економічної системи у відповідність з вимогами ринкової економіки виникає багато проблем, які потребують обґрунтованого розгляду й розв'язання. Однією з таких проблем є удосконалення розрахунків між контрагентами.

В Україні процес створення нормальних умов для проходження господарських розрахунків стримується недосконалим законодавством і прорахунками в його практичному застосуванні. Можна сказати, що в значній мірі, причиною економічної кризи в нашій країні являється криза платежів, яка проявляється у тому, що підприємства не здійснюють платежі одне одному за товари, роботи і послуги. 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.

У процесі здійснення розрахунків велике значення має оперативність прийняття рішення, проведення господарської операції, отримання необхідної інформації. Для залізничних підприємств, які мають великі грошові обороти важливо знати залишок грошових коштів на рахунку у певні моменти часу.

Питома вага дебіторської і кредиторської заборгованості залізничних підприємств в умовах кризових років різко збільшилась. Тобто криза 2008-2009 р. сприяла різкому зростанню заборгованості підприємств. Залізничному підприємству необхідно,з одного боку, максимально користуватися залученими коштами, а з іншого, найшвидше отримати власні оборотні кошти. Тобто політика управління дебіторською та кредиторською заборгованостями повинна розроблятися не окремо, а бути узгодженими між собою.

З метою покращення розрахункової системи обліку і скорочення дебіторської і кредиторської заборгованості доцільно провести деякі зміни, які б сприяли удосконаленню обліку розрахунків:

- необхідно стежити за співвідношеннями дебіторської і кредиторської заборгованості, оскільки значне переважання дебіторської заборгованості створює загрозу фінансовій стійкості підприємства і робить необхідним залучення додаткових засобів;
- якісніше проводити аналіз складу та структури дебіторської і кредиторської заборгованості за конкретними постачальниками і покупцями, а також щодо термінів утворення та погашення заборгованості , що дозволить своєчасно виявляти прострочену заборгованість і вживати заходів щодо її стягнення. Дані про терміни виникнення (погашення) заборгованості доцільно об’єднати в окремому документі, наприклад: реєстрі перевищення термінів розрахунків з дебіторами та кредиторами. В ньому можливо оперативно виявляти боржників, успішна робота з якими може принести найбільший результат для підприємства;
- контролювати стан розрахунків щодо простроченої заборгованості, так як в умовах інфляції будь-яка відстрочка платежу призводить до того, що підприємство реально отримує лише частину вартості поставленої продукції, тому бажано розширити систему авансових платежів.

Таким чином, використання таких нововведень стало б вагомою зміною обліку розрахунків з постачальниками та з кожним підприємством окремо на кінець звітного періоду. Вище викладені пропозиції будуть сприяти вдосконаленню організації розрахунків та їх обліку, зниження дебіторської заборгованості і зміцнення фінансового стану підприємства.

Організація обліку виробничих запасів, недоліки обліку та шляхи його удосконалення

Єрмоленко Г. С., Шумляєв Б. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Запаси промислових підприємств становлять значну частку в активах балансу, тому від їх правильної оцінки та обліку залежать показники фінансового стану, на підставі яких приймаються управлінські рішення. Питання, що стосуються обліку виробничих запасів в Україні та зарубіжних країнах знаходяться в центрі уваги багатьох вчених і дослідників. Розвиток ринкових відносин, впровадження різноманітних форм власності, реформування економічних відносин в Україні висувають дедалі нові й нові вимоги до бухгалтерського обліку, як до основного засобу контролю за веденням господарської діяльності підприємств.

Аналіз надходження матеріальних цінностей та їх використання і реалізація є основою ділянкою аналітичної роботи підприємства, яка забезпечує визначення і контроль точності та об’єктивності основного показника діяльності підприємства - обсягу реалізації і фінансових результатів діяльності.

Під час аналізу матеріальних запасів підприємства досліджується рух матеріалів, їх оцінка, а також правильне відображення в реєстрах бухгалтерського обліку та фінансової звітності. Аналіз надходження та руху матеріалів є дуже актуальним, адже ефективне використання матеріалів призведе до зменшення витрат, собівартості продукції, підвищення рентабельності, матеріального та фінансового становища підприємства.

Необхідною умовою сталого розвитку підприємств є подальше удосконалення та правильна організація обліку взагалі, та зокрема обліку виробничих запасів. Для покращення оперативності обліку, поліпшення якості економічної інформації та управління, полегшення аналізу ведення діяльності необхідно автоматизувати ведення обліку, використовуючи програму «1С:Підприємство», яка сьогодні є найпоширенішою серед автоматизованих програм для бухгалтерії підприємств.

При вдосконаленні структури бухгалтерії одним з найважливіших факторів є можливість здійснення контролю за точністю облікових даних і надійність інформаційних зв'язків як всередині бухгалтерії, так і між бухгалтерією та підрозділами підприємства. Зважаючи на це, перспективною є побудова структури бухгалтерії при застосуванні комп'ютерів, що складається з двох основних відділів: відділу інформаційної системи та відділу контролю.

Для полегшення ведення податкового обліку та складання звітності пропонується на підприємствах впровадити план рахунків для податкового обліку, який би враховував відображення всіх даних для складання податкової звітності. Протягом звітного періоду складати накопичувальні відомості та журнали безпосередньо з податкових платежів і відрахувань за рахунками податкового обліку.

Все це дозволить зменшити обсяг роботи бухгалтерів підприємств, що в свою чергу дозволить зменшити помилки та розбіжності між фінансовим та податковим обліками, а також зменшити затрати на ведення обліку на підприємствах.

Можна сказати, що розв`язання задач оперативного економічного аналізу виробничих запасів за допомогою комп`ютерів дасть можливість підвищити якість оперативного управління не лише в процесі їх витрачання, але й на всіх інших етапах – моделювання, нормування, забезпечення.

Забезпечення стабільної робити підприємств залізничної галузі на основі формування Служби фінансової безпеки

Каламбет С. В., Воропай В. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сьогодні в основі діяльності підприємств як залізничної галузі, так і будь-якої іншою галузі покладено принцип попередження загроз і зниження ступеню ризику фінансовій діяльності за умов забезпечення стабільності механізму фінансово-економічної безпеки підприємства.

На сучасному етапі розвитку економіки країни суттєво ускладнюються умови господарювання вітчизняних підприємств. Ефективність діяльності суб'єктів господарювання зумовлюється переважно станом їх фінансів, що призводить до необхідності розгляду проблеми забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств.

Ріст темпів бізнесу викликає високу залежність підприємств від зовнішніх джерел фінансування та, можливо, втрату самостійності у прийнятті управлінських рішень. За таких умов актуальним стає питання забезпечення надійного механізму забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства.

Фінансова безпека підприємства залізничної галузі визначається як рівень його фінансового стану, який забезпечує захист пріоритетних фінансових інтересів від ідентифікованих реальних і потенційних загроз зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства. Параметри такого середовища визначаються на основі його фінансової стратегії і створюють необхідні передумови фінансової підтримки його сталого розвитку і процвітання як в поточному, так і перспективному періодах.

Значення фінансової безпеки у діяльності підприємств залізничного транспорту дуже велике і відіграє найголовнішу роль у забезпеченні позитивної динаміки його розвитку. Концепція економічної безпеки підприємства охоплює всі області виробничо-господарської діяльності.

Для підвищення економічної безпеки підприємство залізничного транспорту повинно:

– забезпечити відповідність місії і стратегії своєї діяльності системі своїх пріоритетних інтересів;

– визначити і оперативно коректувати пріоритети в діяльності підприємства і створення умов для їх реалізації;

– забезпечити відповідності обсягу перевезень цього підприємства його ресурсному потенціалу і ємності ринку;

– забезпечити внутрішню збалансованість у його діяльності;

– знизити ризики в діяльності підприємства;

– забезпечити зацікавленість персоналу в ефективності діяльності підприємства;

– створити гнучку систему резервування ресурсів тощо.

Модернізація транспортної інфраструктури з позицій забезпечення економічної безпеки має відбуватися на основі пріоритетності ліквідації явних «вузьких місць», модернізації та розвитку наявних потужностей у порівнянні із новим будівництвом.

Значна частина наявної інфраструктури і основних засобів, що забезпечують функціонування залізниці сьогодні експлуатуються поза меж встановлених нормативних строків служби і є морально та фізично застарілими.

При невисоких техніко-економічних параметрах та низькій надійності в експлуатації вони постійно потребують збільшення витрат на реновацію переважно за рахунок власних коштів залізниць, а отже і держави в цілому.

Для забезпечення фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту повинні функціонувати спеціальні органи – суб'єкти фінансової безпеки.

Організація діяльності на залізничному підприємстві передбачає створення структури, що здійснює аналіз стану фінансової безпеки підприємства як складової економічної безпеки. До прямих обов'язків такої служби повинні входити розробка заходів по

забезпеченню економічної безпеки на підприємстві. Рівень та зміст таких заходів повинен визначатися особливостями бізнесу як всієї залізничної галузі, так і кожного окремого підприємства.

Служба фінансової безпеки на підприємстві повинна в постійному режимі проводити моніторинг його фінансової безпеки, і оперативно реагувати на зміну ситуації, регулярно готувати документи для прийняття управлінських рішень по поточних проблемах і контролювати їх виконання. До складу служби фінансової безпеки повинні ввійти підрозділи, діяльність яких необхідна для забезпечення фінансової безпеки підприємства (рис. 1). Для такої служби будуть притаманні нові функції, пов'язані із забезпеченням фінансової безпеки під оперативним керівництвом начальника залізниці або особи, якій надані відповідні повноваження, знаходячись, таким чином, у подвійному підпорядкуванні.

До обов’язків служби фінансової безпеки повинні відноситись:

- коригування цілей підприємства;
- оцінка рівня фінансової безпеки;
- стратегічне планування і прогнозування фінансової безпеки;
- розроблення рекомендацій по реалізації стратегічного планування забезпечення фінансової безпеки;
- поточне тактичне планування фінансової безпеки;
- розроблення рекомендацій.

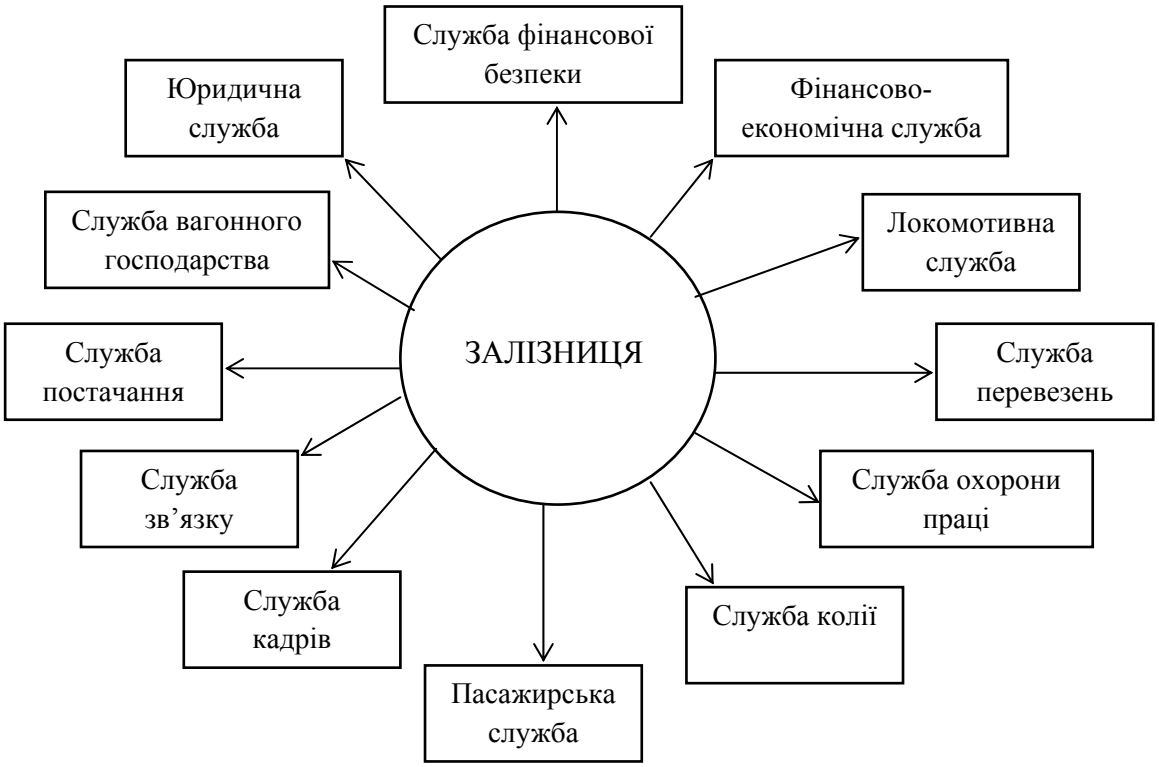

Рис. 1. Місце служби фінансової безпеки серед інших служб на залізниці

Головна проблема в реалізації концепції фінансової безпеки залізничного підприємництва полягає у не відпрацьованість у теоретично-практичному плані механізмів побудови ефективної системи фінансової безпеки окремих його підприємств з урахуванням специфіки галузі, форми господарювання та особливостей державного регулювання.

Крім того, необхідно удосконалити методичне забезпечення оцінювання фінансової безпеки підприємства з урахуванням його взаємодії із суб'єктами зовнішнього оточення.

Методологічні засади ефективності управління виробничими запасами

Образцова К. В., Шульга А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Для формування ринкової економіки в Україні необхідне виробництво конкурентоспроможної продукції та її реалізація на внутрішньому та зарубіжних ринках. Одночасно основною передумовою здійснення господарської діяльності більшості підприємств є достатній обсяг та раціональне використання виробничих запасів. Вирішення проблеми ефективного розвитку та зростання виробничого потенціалу підприємств потребує створення системи управління виробництвом, в основу якої має бути покладено формування інформації про виробничі запаси підприємства. Тому розробка та впровадження основних напрямів підвищення ефективності діяльності підприємств передбачає вдосконалення обліку і контролю виробничих запасів, які забезпечують менеджерів і керівників належною інформацією для прийняття управлінських рішень.

Мета контролю запасів-знайти «золоту середину»:запасів повинно бути не дуже багато,щоб не відволікати гроші з обігу,і не дуже мало,щоб уникнути «порожніх складів» і не допустити зупинки виробництва. Від оптимальності запасів залежать усі кінцеві результати діяльності підприємства, вирішення цієї проблеми тісно пов’язане з підвищенням платоспроможності та ліквідності підприємств.

Управління запасами має два основні аспекти. Один стосується забезпечення підприємства виробничими запасами для виготовлення необхідного продукту в достатній кількості,у визначені терміни та в потрібному місці. Другий аспект пов`язаний з витратами на підтримання певного рівня запасів. Виходячи з цих положень на підприємстві регулюють рівень матеріальних запасів виробництва. При цьому визначають терміни та обсяги замовлень(коли та скільки замовляти) і розробляють моделі,які допомагають у прийнятті таких рішень.

У цьому плані найбільш поширеним є метод АВС,який дає змогу класифікувати матеріальні запаси відповідно до певного показника їх значущості . Сутність цього методу полягає в тому,що всі матеріальні ресурси, які зберігаються на складах підприємства,розподіляються в порядку зменшення обсягів їх річної потреби. Обсяг щорічного споживання в грошовому виразі за кожною позицією номенклатури матеріалів записується зростаючим підсумком відносно попередніх позицій. Результати систематизації є основою для прийняття рішень щодо вибору оптимізаційних моделей,а також визначення періодів контролю за запасами(наприклад, група А контролюється щодоби, В-щомісяця, С-щоквартально).

Найбільший ефект метод АВС дає в комбінації з іншим методом-XYZ-аналізом, згідно з яким запаси класифікуються залежно від характеру їх споживання та достовірності прогнозування змін в їх споживанні. Категорія X – це група,що характеризується стабільною величиною споживання та високою достовірністю прогнозу терміну споживання. До категорії Y належать ресурси,потреба в яких характеризується певними тенденціями та середніми можливостями їх прогнозування. Ресурси,що належать до категорії Z, використовуються нерегулярно,величину їх споживання прогнозувати важко.

Вирішення цих питань,дає змогу створити ефективну політику управління виробничими запасами,підвищити ефективність виробництва та забезпечити отримання максимального прибутку.

Недоліки чинного Кодексу законів про працю та можливі шляхи їх подолання

Попченко К. О., Шумляєв Б. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Теоретичний розгляд питань про розрахунки з оплати праці має актуальне значення, оскільки оплата праці є досить важливою ланкою системи соціально-трудових відносин і найскладнішою у вирішенні соціально-економічною проблемою.

Система оплати праці регулюється на основі Кодексу законів про працю (КзПП) від 10.12.1971 №322-VIII з подальшими змінами і доповненнями, який визначає правові засади здійснення громадянами України права розпоряджатися своїми здібностями до продуктивної і творчої праці. На сьогодні очевидною є необхідність прийняття нового нормативного акта, який регулював би трудові відносини. Новий трудовий кодекс повинен відповідати сучасним умовам розвитку суспільства та держави.

Розглянемо деякі недоліки чинного Кодексу законів про працю та напрями щодо його удосконалення.

У КЗпП містяться правові норми, що не відповідають Конституції України. Це випадки примусового залучення працівника за згодою виборного органу профспілкової організації до надурочних робіт (ч.3 ст.62, ст.64 КЗпП). Виходом із цієї ситуації може бути прийняття норми, яка б передбачала залучення до надурочних робіт за письмовою згодою працівника. До проблем робочого часу також додається те, що чинним законом не визначена мінімальна тривалість перерви протягом робочого дня для відпочинку і харчування, визначена лише максимальна – 2 години (ч.1 ст.66 КЗпП). З метою захистити працівника від зловживань роботодавця пропонується встановити мінімальну тривалість перерви у 30 хвилин.

Також слід зазначити, що Фінляндія і Франція мають найменшу в Європі тривалість робочого тижня, тоді як в Україні вона є однією з найбільших, і згідно зі ст. 50 КЗпП складає 40 годин на тиждень.

Разом з тим не усунені наступні недоліки чинного Кодексу законів про працю:

- У ст. 409 збережено положення про колективну (бригадну) матеріальну відповідальність. Це суперечить ст. 61 Конституції щодо індивідуального характеру юридичної відповідальності;
- У ст. 393 збережено монополію профспілок у сфері громадського контролю за виробництвом. Експерти МОП ще раніше рекомендували включити до переліку також міжнародні неурядові організації, громадські організації, що захищають інтереси інвалідів, ветеранів і чорнобильців, але пропозиція не врахована;
- Тривалість щорічної відпустки не перевищує 24 календарних днів на рік (ст. 171), а це не відповідає європейській практиці.

У всіх розвинених країнах витрати на заробітну плату складають не менше 40 % валових витрат. У зв’язку з цим пропонується законодавчо встановити штрафні санкції для підприємств, у яких частка витрат на виплату заробітної плати працівникам складає менше, ніж 40 % валових витрат підприємства.

Усе це показує, що Кодекс законів про працю потребує подальшого доопрацювання. Законодавці повинні віднайти та відчути баланс інтересів працівників та роботодавців та, виходячи з нього, прийняти відповідні норми. Однак при цьому наймані працівники як сторона, що знаходиться у більш невигідних умовах на ринку праці, повинні бути захищені від незаконних та несправедливих дій роботодавця.

Окремі питання механізму забезпечення фінансової безпеки підприємств залізничної галузі

Почечун О. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах світової економічної кризи одним з постулатів сучасної економічної теорії в рамках поширеного сьогодні системного підходу стало природнім розглядати будь-яке явище чи предмет не лише як цілісну систему, а й досліджувати його як частину більш обширної системи. Тому система фінансової безпеки підприємства в кожному окремому випадку є цілком індивідуальна і водночас є частиною єдиного організму, що забезпечує функціонування всього підприємства.

Повнота та дієвість закладених в цю систему механізмів залежать як від зовнішніх факторів, таких як існуюча в державі законодавча база, так і від внутрішніх чинників, таких як обсяг фінансових і матеріально-технічних ресурсів підприємства. При цьому кожен працівник повинен розуміти важливість забезпечення безпеки бізнесу, а керівники служб безпеки підприємств повинні мати відповідний досвід.

Надійний захист фінансової безпеки підприємств як залізничної, так і будь-якої іншої галузі можливий лише при комплексному та системному підході до її організації. Механізм забезпечення фінансової безпеки на підприємствах залізничної галузі на пряму залежить від принципів, які закладені в саму систему.

Очевидно, що для системи фінансової безпеки на підприємствах залізничної галузі цілком природними є такі принципи, як законність здійснення діяльності, централізованість керівництва, компетентність кадрів, конфіденційність окремих заходів і дій, комплексне застосування ресурсів та коштів, самостійність і відповідальність при забезпеченні безпеки підприємства, дотримання корпоративної етики, координація та взаємодія з органами влади та керівництва. Але цим не слід обмежуватись, коли річ йде про залізницю. Слід також дотримуватися і більш специфічних принципів. Роздивимось їх більш докладно.

Пріоритет заходів попередження є чи не одним з найголовніших в залізничній галузі. В рамках нашої теми його зміст полягає у своєчасному виявленні тенденцій та передумов, що сприяють розвитку економічних і фінансових загроз.

Заходи безпеки залізничного підприємства повинні розробляються на основі та в межах діючих правових актів за умов врахування соціальної політики держави в цілому, адже залізниця є важливим стратегічним об’єктом.

Комплексне застосування сил та коштів вкрай не обхідне для забезпечення фінансової безпеки і базується на використанні всіх наявних в розпорядженні підприємства ресурсів та коштів. Не слід забувати і про економічну доцільність, яка на сьогоднішній день є болючим питання для підприємств залізничної галузі. Тому вартість фінансових витрат на заходи забезпечення фінансової безпеки підприємства не повинна перевищувати рівня, за якого губиться їх економічна доцільність застосування.

Механізм забезпечення безпеки повинен базуватися на основі комплексної програми її забезпечення по основним її видам та розроблених для їх виконання планів роботи підрозділів підприємства.

І звичайно системність, що ґрунтується на врахуванні сукупності факторів, що мають чи можуть мати вплив на безпеку підприємства залізничної галузі.

В рамках зазначених принципів забезпечення системи фінансової безпеки підприємств залізничної галузі доцільно також розглянути засоби її забезпечення (див. табл. 1).

Цілком зрозуміло, що впровадження цих засобів має проходити поетапно. Спочатку необхідно профінансувати розроблені заходи. Очевидно, що для Укрзалізниці як державного підприємства це не є вкрай значною проблемою. Це лише питання часу та раціонального розподілу коштів. На наступному етапі потрібно сформувати кадрові і організаційні засоби, але при цьому слід паралельно розробити систему правових засобів. Після цього наступає стадія залучення технічних, інформаційних та інтелектуальних засобів.

Таблиця 1

Засоби забезпечення фінансової безпеки на підприємствах залізничної галузі як цілісної системи

Група засобів	Різновид
Технічні	Охоронно-пожежні системи, апаратне забезпечення, засоби виявлення вибухових приладів, бронежилети, огородження тощо.
Організаційні	Спеціалізовані організаційні структурні формування по забезпеченню безпеки підприємства.
Інформаційні	Друкована і відеопродукція, інформація з питань безпеки на комп'ютерах.
Фінансові	Фінансові кошти.
Правові	Закони та підзаконні акти, власні розроблені локальні правові акти з питань забезпечення безпеки підприємства.
Кадрові	Персонал служб безпеки.
Інтелектуальні	Кваліфіковані спеціалісти, наукові робітники

Наведений вище механізм застосування засобів базується на накладанні фінансової безпеки на економічну. Це можливо, якщо ми сприймаємо фінансову безпеку як цілісну систему. У випадку сприйняття системи фінансової безпеки як частини економічної доцільніше розглядати фінансово - матеріальне стимулювання працівників та забезпечення фінансовими коштами операційних процесів на підприємстві.

За таких умов в рамках політики фінансової безпеки підприємства слід запроваджувати наступні заходи:

- підвищення продуктивності праці за умов зміцнення її дисципліни;
- нарощування інтелектуального потенціалу підприємства;
- збереження та примноження власності;
- підвищення конкурентоздатності виробленої продукції;
- дотримання світових стандартів;
- розробка й освоєння нових технологій виробництва продукції;
- збереження і нарощування ресурсного потенціалу;
- впровадження новітніх несилових методів попередження й нейтралізації загроз.

Забезпечення фінансової безпеки підприємств залізничної галузі потребує створення специфічного механізму попередження та мінімізації дії загроз. Проте, за умов відсутності єдиної теоретичної і методологічної бази визначення критеріїв, методики аналізу і попередження загроз підтримка фінансової безпеки підприємств, механізм організації управління нею не можуть бути повністю надійними та ефективними.

Щоб вижити у конкурентному ринковому середовищі, підприємствам залізничної галузі необхідно вийти за рамки їх звичної діяльності і змінити підходи по прийняттю управлінських рішення, однак, певним чином підвищить рівень економічного і фінансового ризику діяльності. Але при своєчасному ідентифікуванні і правильній оцінці рівня ризику, підприємства залізничної галузі зможуть більш раціонально управляти системою ризику, що позитивно відобразиться на мінімізації обсягів фінансових втрат.

Отже, надійна фінансова безпека підприємства можлива лише за комплексного системного підходу в аспектах її організації, що забезпечить можливість оцінити перспективи зростання підприємства, розробити фінансову тактику і стратегію його розвитку, зменшити наслідки фінансових криз і негативного впливу нових можливих загроз та небезпек.

Механізми управління фінансовими ресурсами підприємства в умовах сталого розвитку національної економіки України

Привалова Л. В., Шило Л. А., ДДФА, м. Дніпропетровськ

Фінансові ресурси підприємства виконують вирішальну роль в ефективному функціонуванні підприємств і є визначальним чинником процесу розширеного відтворення.

Управління фінансами підприємства повинно базуватися на загальних принципах управління економічними системами і, в той же час, враховувати особливості об'єкту управління, що вимагає застосування відповідного механізму й організації процесу управління.

Під управлінням фінансами розуміють процес впливу на фінансові відносини, фінансові ресурси, їх організацію для здійснення ефективної фінансової політики. Таким чином, управління фінансами є комплексним поняттям, яке відображає використання фінансів як важеля впливу на процес суспільного відтворення.

Управління фінансовими ресурсами підприємства - це дії всіх рівнів управлінського апарату, що призводять до змін в об'ємах, складі і структурі фінансових ресурсів, і які впливають на показники бізнес-процесів. Управління фінансовими ресурсами являє собою систему інструментів, методів, форм розробки і реалізації управлінських рішень, пов'язаних з процесами формування, розподілу та використання фінансових ресурсів для досягнення стійкого фінансового стану та ефективної діяльності підприємства. Від ефективності управління фінансовими ресурсами підприємства залежить його спроможність досягти успіху на ринку. Правильно організоване управління є необхідною складовою для успішної роботи організації в умовах жорстокої ділової конкуренції.

Метою управління фінансовими ресурсами є забезпечення діяльності підприємства оптимальним обсягом фінансових ресурсів у кожний конкретний період часу відповідно до напрямів його розвитку, організація формування необхідного рівня та раціонального використання фінансових ресурсів, максимізація прибутку та забезпечення підвищення ринкової вартості підприємства.

Відповідно, завданнями ефективного управління фінансовими ресурсами можна вважати наступні:

- залучення коштів на найвигідніших для підприємства умовах;
- визначення оптимальної структури фінансових ресурсів;
- визначення методів раціонального використання фінансових ресурсів підприємства з метою отримання найкращих фінансових результатів.

У зв'язку із сформованими завданнями зазначимо, що система управління фінансовими ресурсами підприємства має базуватися на принципах важливості, повноти, оперативності, динамічності, достовірності, безперервності, циклічності, узгодженості з іншими економічними процесами підприємства та ефективності.

Вирішення кожного конкретного завдання для досягнення поставленої мети в багатьох випадках залежить не лише від системи організації виконання рішень, а й від системи методів і прийомів, що їх застосовують для прийняття управлінського рішення. Для прийняття рішень щодо ефективного управління фінансовими ресурсами підприємства застосовують досить різноманітні методи досліджень, до яких можна віднести такі: аналіз і синтез, індукція, дедукція, метод асоціацій та аналогій, інтуїтивний метод тощо. У зв'язку з цим необхідно розуміти, що обраний метод залежить не лише від виду завдання, що його необхідно виконати, а й від особистих якостей, знань, умінь та досвіду управлінця.

В основі системи управління фінансовими ресурсами підприємства лежать дві складові: управління формуванням фінансових ресурсів та управління використанням фінансових ресурсів або їх функціонуванням. В основу системи управління формуванням фінансових ресурсів покладена концепція їх структури. Процес планування структури фінансових ресурсів має дві складові: оптимізацію співвідношення частки боргового фінансування і власних коштів

та вибір конкретних фінансових інструментів для залучення фінансових ресурсів. Система функціонування фінансових ресурсів пов'язана з прийняттям рішень щодо раціональної структури коштів підприємства - визначення напрямів фінансування.

На стратегічному рівні в процесі фінансового управління повинні розв'язуватися проблеми формування фінансових ресурсів та їх раціонального розміщення, забезпечення необхідним об'ємом фінансових ресурсів діяльності підприємства, що може істотно вплинути на структуру і розмір активів і пасивів бухгалтерського балансу та фінансовий стан підприємства.

На тактичному рівні управління фінансовими ресурсами підприємств необхідно забезпечити взаємозв'язок стратегічних цілей підприємства і його поточної діяльності.

Основною проблемою тактичного управління фінансовими ресурсами підприємств є передача відповідальності за виконання специфічних фінансово-економічних показників керівникам окремих підрозділів, які повинні погоджувати плани і бюджети за напрямами діяльності, а також узгоджувати короткострокові цілі і нормативи поточної діяльності з довгостроковою метою і стратегічними показниками.

В процесі оперативного управління здійснюються заходи щодо розподілу, ефективного використання і контролю наявних фінансових ресурсів для забезпечення поточної діяльності підприємства в межах виконання короткострокових і середньострокових планів.

Основними етапами процесу управління фінансовими ресурсами підприємств є:

1. Формулювання проблеми у сфері управління фінансовими ресурсами.
2. Ухвалення управлінського рішення та його реалізація.
3. Оцінка результату реалізації рішення.

Реалізація кожної функції управління базується на застосуванні відповідних методів. Так, функція прогнозування реалізується на основі розробки сценаріїв фінансового стану підприємства при вірогідних змінах параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища; використання статистичних, експертних та інших методів.

Функція планування реалізується на основі розробки бюджетів підприємства і його структурних підрозділів, системи норм і нормативів.

Функція аналізу реалізується на основі як класичних методів (ланцюгових підстановок), так і економіко-математичних методів і моделей.

Система управління фінансовими ресурсами підприємства може вважатися достатньо ефективною лише у тому випадку, коли вона дає можливість не тільки раціонально використовувати наявні ресурси, але й забезпечувати активний системний пошук можливостей подальшого розвитку підприємства.

Концептуальною основою стратегічного управління фінансовими ресурсами підприємства може стати збалансована система показників.

Фінансові показники діяльності підприємств мають певний часовий лаг, що не дозволяє визначити, яким способом організація збирається досягти стратегічних цілей. На відміну від них випереджаючі показники, зокрема показники бізнес-процесів, відображають ключові зміни в діяльності організації, проте не дозволяють визначити, чи призводять ці зміни до поліпшення фінансових результатів.

Таким чином можна сказати, що удосконалення системи управління фінансовими ресурсами в умовах сталого розвитку національної економіки є одним із ключових факторів підвищення ефективності виробничо-господарської діяльності, від нього залежать стабільне функціонування, динамічний розвиток, позиція підприємства на ринку тощо. У таких умовах при управлінні фінансовими ресурсами підприємства ефективним виявляється застосування системного підходу, що підпорядкований загальній меті розвитку підприємства та визначає доцільність управлінського рішення залежно від ситуації, яка виникає під впливом внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства.

Податковий кодекс – перші кроки у системі оподаткування прибутку підприємств

Прищепа О. В., Якимова А. М. ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Протягом багатьох років за висновками міжнародних експертів, Україна постійно потрапляла до списку країн, в яких створюються найгірші умови для платників податків. Уряди таких країн, намагаючись профінансувати зростаючі бюджетні видатки, ускладнюють систему оподаткування, збільшують податковий тиск, що викликає зростання тіньового бізнесу. Це, в свою чергу, спричиняє посилення заходів контролю за сплатою податків, у тому числі появу податкових норм, які ще більше заплутують податкові відносини між державою і платниками, що знову ж таки є передумовою розвитку тіньової економіки.

Стосовно України передбачалося, що втіленням комплексної реформи в сфері оподаткування стане Податковий кодекс.

Податковий кодекс, який вступив у дію 1 січня 2011 року, вперше за час існування податкової системи України акумулює в собі всі норми, що регулюють її, за винятком правового забезпечення функціонування податкової служби України. Одна з найсуттєвіших новацій Податкового кодексу – зміна порядку оподаткування прибутку підприємств. Податок на прибуток є одним з бюджетоутворюючих у податковій системі України.

З державної точки зору, «гарний» Податковий кодекс – це такий кодекс, який, попри утиск інтересів окремих груп, здійснить загальний позитивний ефект для соціально-економічного розвитку країни. Оцінюючи прогресивність документа під таким кутом зору, треба виходити з того, чи дає він змогу вирішити ключові завдання, які стоять перед нашою державою. Виділимо два із них:

– наповнення бюджету;
– стимулювання економічної активності.

Власне, це ті ключові завдання, які неможливо було вирішити в рамках чинного податкового законодавства і на виконання яких була спрямована ініційована урядом податкова реформа.

Даючи характеристику прогресивності Податкового кодексу для України загалом, а не для уряду чи окремих зацікавлених груп, необхідно чітко з'ясувати, чи допомагає він вирішити ці завдання в найбільш ефективний спосіб і чи не поглиблює поточних проблем.

Головною проблемою Податкового кодексу часто називають недотримання балансу між застосуванням цих інструментів. Справді, кодекс чітко віддає перевагу розширенню функцій контролюючих органів, ніж впровадженню «обмежувальних» законодавчих механізмів. Серед найбільш відчутних змін порівняно з чинним законодавством відзначимо наступне.

По-перше впровадження нового виду перевірки – фактичної, що здійснюється за місцем фактичного провадження платником податків діяльності, розташування господарських або інших об'єктів права власності такого платника щодо дотримання порядку здійснення ним розрахункових операцій, ведення касових операцій, наявності ліцензій, патентів, свідоцтв та обігу підакцизних товарів.

По-друге, розширення підстав для позапланових виїзних перевірок (наприклад за несвоєчасне подання податкової декларації та у випадку, якщо підприємство чотири квартали показує збиток), які до того ж тепер можуть ініціюватися просто за рішенням керівника органу податкової служби.

По-третє, запровадження непрямих методів. Метод звичайних цін і зараз прописаний у Законі України «Про оподаткування прибутку підприємств», проте так і не реалізований на практиці. Податковий кодекс розширює перелік обставин, за яких контролюючі органи можуть його застосувати для визначення бази оподаткування та донарахування податків. Новацією є те, що він може поширюватися на операції платника податку із суб'єктами господарювання, які працюють за спрощеною системою оподаткування.

Існують такі фундаментальні зауваження щодо Податкового кодексу. По-перше, ефективні конкурентоспроможні податкові системи європейських країн побудовані на

мінімізації спілкування інспектора та платника податку, відтак, суб'єктивного впливу на питання оподаткування. По-друге, окремі питання необхідно вирішувати більш глибинно. Показовою є ситуація з мінімізацією нарахування та сплати податку на прибуток. Податкова служба отримала колосальні повноваження щодо контролю за достовірністю і повнотою нарахування податку, в Податковому кодексі детально регламентовано, що можна, а що не можна включати до валових до валових витрат підприємства.

Є певні позитивні положення Податкового кодексу України, а саме: зближення бухгалтерського і податкового обліку, план зменшення ставки податків, бажання в одному документі об'єднати адміністративні норми, більш чітко описати об'єкт оподаткування і т.д. Як не дивно, позитивним є намагання нарешті вирішити проблему введення податку на розкіш, адже мають бути чіткі джерела надходжень до місцевих бюджетів.

Проаналізувавши всі плюси, розуміємо: менші ставки – менше податків. Але і надходження до бюджету теж планують збільшити. Це можливо здійснити двома шляхами:

1) розширення бази оподаткування (податок менший, база оподаткування більша);

2) посилення адміністрування податків.

Податок на прибуток з першого січня 2011 р. становить 19 %. Після прийняття Податкового кодексу доведеться вчитися працювати з цим податком по-новому.

На відміну від інших податків, законодавство з податку на прибуток викладено у новій редакції. Уже немає першої з двох подій. Є тільки за нарахуванням: і доходи за нарахуванням, і витрати, і такі категорії, як собівартість реалізованих товарів (робіт, послуг), операційні витрати, адміністративні витрати тощо.

Єдине очевидно: не можуть усі витрати, відображені у бухгалтерському обліку, бути податковими витратами. І встановлено великі обмеження з віднесення до складу валових витрат. Наприклад, сум роялті. Якщо ви виплачуєте роялті нерезиденту чи резиденту – неплатнику податку на прибуток на загальних підставах, - то не маєте права відносити їх до складу податкових витрат.

Крім ставки 19 % з податку на прибуток, з першого січня 2011 р. з'являється нова - нульова ставка.

У проекті Податкового кодексу єдиного податку для юридичних осіб не передбачено.

Отже, юридичні особи зазнають значних змін як в податковому, так і в адміністративному плані.

Податковий кодекс України як єдиний консолідований нормативно-правовий акт надасть можливість запобігти штучній податковій збитковості суб'єктів господарювання, сприятиме створенню єдиних справедливих підходів та прозорих правил нарахування та сплати податків, зборів, обов'язкових платежів, забезпечить сталість податкового законодавства в державі. Прийняття нового Податкового кодексу України забезпечить встановлення єдиного механізму реалізації державою податкової політики, визначить єдині засади, правила та норми з питань оподаткування як для платників податків, так і органів державної влади, забезпечить уникнення колізійних норм, які регулюють відносини у сфері оподаткування.

Новий Податковий кодекс України сприятиме об'єднанню в одному нормативно-правовому акті цілого масиву норм, що регулюють сферу податкових правовідносин в Україні, а також забезпечить спрощення орієнтування платників податків у цій сфері, прозорість дій органів державної влади, які уповноважені здійснювати контроль за своєчасністю нарахування та повнотою сплати податків і зборів (обов'язкових платежів) до бюджетів, чітко визначить засади функціонування системи оподаткування.

Методологічні засади стратегічного управління витратами

Прокопенко Н. Г., Шульга А. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах посилення конкуренції та частих кризових явищ перспектива розвитку підприємства повинна враховувати поведінку витрат та ефективність управління ними.

Кожне підприємство обирає та формує свої завдання розвитку, зокрема і стратегічного характеру. Стратегічні завдання мають довгостроковий характер і спрямовані на покращення результатів діяльності підприємства у конкурентному середовищі. Для досягнення цих завдань необхідно, насамперед, сформувати ефективну систему управління витратами, яка б забезпечила не тільки зниження витрат, але й зростання рентабельності виробництва, підвищення конкурентоспроможності та розвитку підприємства на ринку. Тому розкриття ролі стратегічного управління витратами у загальній системі управління господарською діяльністю підприємства є дуже актуальною проблемою.

Управління витратами включає такі елементи:

- управління технологією виробництва;
- управлінням і формуванням ресурсів;
- управління структурою і асортиментом рівня конкурентоспроможності продукції;
- управління фінансовими ресурсами;
- управління організаційною структурою підприємства;
- управління інноваційною діяльністю;
- управління персоналом;
- управління інформаційними ресурсами.

Зокрема, управління витратами безпосередньо пов’язане з прийняттям управлінських рішень і з технологією виробництва, і з формуванням і використанням матеріальних і трудових ресурсів, структурою і асортиментом рівня конкурентоспроможності продукції, фінансовими ресурсами, організаційною структурою виробництва, інноваційною діяльністю, персоналом і інформаційними ресурсами.

Одним з основних моментів стратегічного управління витратами підприємства є довгострокове забезпечення економічної ефективності підприємства, за умов впливу зовнішніх і внутрішніх чинників на рівень і поведінку витрат, оскільки ці чинники можуть мати як позитивний, так і негативний вплив, то, насамперед, необхідно аналіз формування цінності (кінцевого продукту) для споживача та проаналізувати витрати на його створення. Тому, завданням стратегічного управління є створення стратегічного балансу (рівноваги), як поєднання позитивних так і негативних чинників впливу на функціонування підприємства.

Створення стратегічного балансу шляхом аналізу середовища вирішується за допомогою методу SWOT. Метод аналізу SWOT передбачає виявлення слабких та сильних сторін (можливостей або загроз) підприємства, а також встановлення взаємозв’язків між ними. Це дуже важлива інформація для формування стратегій підприємства.

Отже, процес стратегічного управління витратами є сукупністю послідовних дій, спрямованих на досягнення поставлених завдань. Цей процес пов'язаний з комплексом робіт, які формують і впливають на процес виникнення і поведінку витрат під час здійснення господарської діяльності і спрямовані на досягнення оптимального рівня витрат .

Переваги та недоліки спрощеної системи оподаткування в Україні

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

У сучасних умовах розвитку економіки України мале підприємництво є передумовою сталого економічного зростання, створення нових робочих місць, зміцнення економіки регіонів, країни в цілому.

Характерними рисами суб’єктів малого бізнесу України сьогодні є низький технологічний та інноваційний рівень; незначні розміри інвестицій; майже відсутні конкурентоспроможні види продукції вітчизняних малих підприємств на світовому ринку; тінізація діяльності суб’єктів малого підприємництва; превалювання торговельної діяльності малих підприємств над виробничою; низький рівень менеджменту.

Одним із напрямків стимулювання розвитку малого підприємництва в Україні є вдосконалення спрощеної системи оподаткування та звітності, що призведе до активізації діяльності на внутрішньому ринку товарів і послуг, створення нових робочих місць, і нарешті до зростання податкових надходжень до державного та місцевих бюджетів.

Вже другий рік в Україні функціонує Податковий Кодекс, яким були внесені зміни до всіх податків. Особливим виключенням був єдиний податок, стосовно якого зміни були майже відсутні. Проте, 4 листопада 2011 року Верховна Рада прийняла Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів щодо спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності».

Нововведення полягають в тому, що суб’єктів спрощеної системи оподаткування розділили на декілька груп. Фізичних осіб-підприємців, залежно від специфіки діяльності, поділили на 3 групи (категорії), для юридичних осіб створили окрему групу. Особливе відокремлене місце займають фізичні особи (не підприємці), які при несистематичній реалізації продукції повинні отримувати короткотермінове свідоцтво платника.

Основні нововведення щодо спрощеної системи оподаткування та обліку є такі:

- єдиний податок перестав бути «єдиним» для підприємців з відносно однаковими умовами;
- система обліку і складання звітності для платників ІІІ категорії ускладнена;
- у разі співпраці з юридичними особами підприємці повинні сплатити податок у розмірі 3–5 % від доходу;
- збільшено максимальний розмір доходу за рік у розрізі категорій, але одночасно обмежено коло осіб, з якими можливо здійснювати підприємницьку діяльність, та одночасно збільшено ставку податку;
- звітність «спрощенців» набула статусу «податкової декларації».

Застосування спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності надає суб'єкту малого підприємництва низку переваг: спрощення процедури і порядку реєстрації платника податку, розрахунків, пов'язаних з визначенням сум податків, форм квартальної звітності, ведення поточного бухгалтерського обліку; надається право вибору сплати ПДВ.

Проте, поряд з перевагами спрощеної системи оподаткування суб'єктів малого підприємництва, існують і певні недоліки: обмеження обсягів виручки суб'єктів малого бізнесу, які дають право використовувати спрощену систему оподаткування; суми єдиного податку сплачуються авансом за звітний період; існує елемент подвійного оподаткування в спрощеній системі за ставкою 6 % за умови сплати ПДВ.

Таким чином, необхідними умовами збереження та значного вдосконалення спрощеної системи оподаткування малого підприємництва є: удосконалення законодавчої бази; поліпшення економічного регулювання системи спрощеного оподаткування, усунення подвійного оподаткування; покращення системи адміністрування податків за спрощеною системою; збільшення максимально допустимої кількості працівників, що сприятиме підвищенню рівня зайнятості тощо.

Становлення внутрішнього аудиту на залізниці

Сидоренко І. І., Захаренко І. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни. Він займає лідируючі позиції у вантажних та пасажирських перевезеннях та представляє собою складний механізм з великою кількістю структурних одиниць та підрозділів, які вимагають чіткої організації їх роботи та взаємодії. Для прийняття вірних та раціональних рішень органи управління залізниць постійно потребують інформації, оцінок, аналізів діяльності підрозділів. Отримання таких даних є результатом впровадження і застосування внутрішнього аудиту.

Внутрішній аудит представляє собою незалежну діяльність з перевірки та оцінки роботи суб'єкта господарювання в його інтересах. На разі в Україні діяльність внутрішнього контролю на законодавчому рівні чітко не регламентована, але важливість та необхідність його проведення на великих підприємствах є беззаперечними, адже внутрішній аудит являє собою потужний ресурс, правильна побудова та використання якого підвищує ефективність діяльності та інвестиційну привабливість підприємства.

Внутрішньому аудиту притаманні незалежність та об’єктивність. Незалежність внутрішніх аудиторів від впливу керівництва організації та їх об’єктивність відкривають шлях до отримання неупереджених оцінок та висновків.

На протязі тривалого часу контроль на залізницях проводився лише шляхом ревізій та перевірок, які залишилися з минулих часів. Робота контрольно-ревізійних управлінь є потрібною, вона результативна щодо виявлення помилок та зловживань, та вона не може бути альтернативою внутрішньому аудиту, перевірки якого проходять на якісно іншому рівні та мають інакші, часом протилежні, цілі. Насамперед, це виявляється у тому, що контрольно-ревізійна діяльність направлена на ретроспективу, тобто на події, які вже сталися, та їх наслідки. Внутрішній аудит орієнтований на перспективу, на аналіз майбутніх подій, котрі можуть несприятливо позначитися на діяльності окремих підрозділів чи залізниці в цілому. До інших відмінностей внутрішнього аудиту належить його спрямованість на вивчення операцій та подій, які впливають на ефективність діяльності організації, а не лише тих, що мають вплив на фінансову звітність. При здійсненні внутрішнього аудиту проводиться аналіз впливу управлінських рішень на ефективність діяльності компанії, його інформація спрямована на внутрішніх, а не зовнішніх користувачів.

На залізничному транспорті вже звернули увагу на важливу роль внутрішнього аудиту, тому для задоволення вимог щодо необхідності упередження порушень 1 жовтня 2007 р. було створене Головне управління контролю та внутрішнього аудиту, до складу якого ввійшов відділ внутрішнього аудиту. Шляхом проведення внутрішнього аудиту на залізницях планується попереджувати порушення у здійсненні фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту; забезпечити контроль за усуненням порушень і недоліків, виявлених під час проведення ревізій та перевірок; здійснювати контроль за повнотою і своєчасним отриманням доходних надходжень в умовах впровадження електронного документообігу та автоматизованих баз даних.

В умовах реструктуризації залізничного транспорту важливо обумовити шляхи майбутнього розвитку внутрішнього аудиту. Виходячи з принципу незалежності, для ефективного функціонування відділу внутрішнього аудиту його зі складової частини контрольно-ревізійного управління потрібно перетворити на самостійний відокремлений підрозділ, підпорядковувати безпосередньо керівництву залізниці, а керівнику відділу надати повноваження щодо прийняття відповідних заходів за результатами перевірок.

Управління фінансовими ресурсами центрів відповідальності залізничного транспорту в умовах його реформування

Сначов М. П., Ломтєва І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Процес реформування залізничного транспорту України передбачає створення одного підприємства на базі існуючих залізниць, відокремлення інфраструктури від експлуатаційної діяльності та створення конкурентного середовища у сфері експлуатації. Відповідно виникає необхідність удосконалення системи формування фінансових ресурсів та системи управління ними як у поточному, так і стратегічному аспектах. При цьому на кожному етапі реалізації державної Програми реформування залізничного транспорту України виникає необхідність ефективного управління фінансовими ресурсами не лише залізничного підприємства у цілому, а й фінансовими ресурсами його структурних підрозділів (центрів відповідальності) з метою прийняття зважених управлінських рішень на усіх рівнях управління підприємства.

Якщо в залізничної галузі передбачається створення конкурентного середовища, то для демонополізації потенційно конкурентних секторів доцільно забезпечити таки умови, за яких стає вигідним створювати у галузі економічно незалежні компанії, в першу чергу, з точки зору формування ними власних фінансових результатів. У створенні таких умов провідна роль належить новим підходам до формування фінансових ресурсів, оскільки саме фінансові ресурси є первинною базою при формуванні фінансових результатів створених в процесі реформування залізничної галузі суб'єктів господарювання у вигляді окремих підприємств та структурних підрозділів з правом формування самостійного розподілу прибутку (центрів відповідальності). Створення таких центрів відповідальності доцільно на етапі створення у галузі державного підприємства «Українські залізниці» для поліпшення системи управління фінансовими ресурсами структурних підрозділів шляхом удосконалення системи контролю доходів і витрат на усіх рівнях формування фінансових ресурсів залізниці, а також переходу до ринкових принципів мотивації керівників структурних підрозділів цього підприємства.

Найбільш прийнятним в управлінському обліку є визначення центру відповідальності як сфери (сегменту) діяльності, в межах якої встановлена персональна відповідальність його керівника за показники діяльності, які цей керівник повинен контролювати. При цьому облік відповідальності визначається як система обліку, що забезпечує достовірний контроль та оцінку діяльності кожного центру відповідальності.

Створення та функціонування на підприємствах залізничного транспорту системи управління фінансовими ресурсами по центрах відповідальності передбачає визначення центрів відповідальності, складання бюджету для кожного центру відповідальності, а також регулярне складання звітності про виконання. На підприємствах залізничного транспорту, як правило, існують об'єктивні відмінності як в масштабах, так й у змісті діяльності керівників структурних підрозділів, які визначають відмінності в рівні та характері відповідальності. Існуючі відмінності в характері відповідальності дозволяють виділити на залізниці три типи центрів відповідальності: центри інвестицій, центри прибутку та центри витрат, причому бюджет кожного відповідного центру відповідальності традиційно включає тільки ті витрати та доходи, що контролюються керівником цього центру.

Управління фінансовими ресурсами центрів відповідальності у процесі становлення ринкових відносин на залізничному транспорті вимагає більше уваги треба приділяти достовірності інформації, яка використовується для прийняття фінансових управлінських рішень. Існуюча форма надання інформації у звітності структурних підрозділів залізничних підприємств не забезпечує достатньої аналітичності звітів. Наприклад, заборгованість структурних підрозділів по внутрішніх розрахунках наводиться у відповідних балансах за розділом поточних зобов'язань незалежно від термінів погашення зобов'язань по внутрішніх розрахунках із залізничним підприємством. Тому доцільно класифікувати позикові фінансові ресурси структурних підрозділів по внутрішніх розрахунках із залізничним підприємством за терміном їхнього погашення.

Фінансування модернізації залізничного транспорту України

Твардовська Л. М., Чорновіл О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Кризові явища останніх десятиліть змусили переглянути роль держави у фінансуванні ряду галузей, де необхідна значна модернізація наявної інфраструктури і створення нової для досягнення інноваційного зростання національної економіки. В умовах економічної кризи приватний бізнес або не готовий, або зайняв вичікувальну позицію щодо фінансування довгострокових ризикованих проектів, а держава не може дозволити собі цього, оскільки зобов'язана забезпечити зростання національної економіки.

З переходом до нової моделі управління залізничним транспортом його територіально-функціональна організаційна структура зі створенням і реорганізацією відповідних структурних підрозділів, філій і дочірніх «залежних» структур зміниться за видами діяльності. У зв'язку з цим необхідно удосконалити фінансову і інвестиційну політику елементів нової структури.

Аналіз стану залізничного транспорту України показує, що у галузі є характерні серйозні проблеми, такі як:

1) рівень ефективності залізничного транспорту, існуючий асортимент і якість послуг, що надаються користувачам, не повною мірою відповідають сучасним вимогам.

2) поєднання функцій господарської діяльності і державного регулювання в одному галузевому органі державного управління не стимулює розвиток ринкових стосунків в галузі і перешкоджає розвитку конкурентного середовища;

3) система регулювання тарифів була недостатньо гнучкою, зміни в рівні тарифів відрізнялися низьким прогнозуванням;

4) висока ступінь зносу основних фондів галузі в умовах попиту на перевезення вимагає значних витрат на їх поточне утримання і ремонт, що створює небезпеку втрати технологічної стійкості залізничного транспорту і визначило значну потребу в інвестиціях;

5) скоротилась частка українського залізничного транспорту на традиційних і перспективних європейських ринках.

На залізничному транспорті постійно виникає потреба оновлювати основні виробничі фонди - рухомий склад, інфраструктуру, техніку, машини та устаткування, а також розширювати виробничу потужність.

Підвищення інвестиційної привабливості залізничного транспорту є одним з пріоритетних завдань структурної реформи галузі і важливим інструментом зростання інвестицій в модернізацію інфраструктури і рухомого складу.

Найголовнішим інструментом вирішення цієї проблеми є механізм розробки критеріїв привабливості залізничного транспорту для інвесторів, а саме насамперед розробка певних конкретних заходів щодо залучення інвестицій у транспортну галузь України. Звідси і виникає головна проблема залізниць - це пошук джерел формування інвестиційних ресурсів.

До основних джерел фінансування на залізничному транспорті належать: власні кошти залізниці, а також структурних підрозділів, кошти державних та місцевих бюджетів, кошти позабюджетних фондів, кошти іноземних інвесторів, кредити банків та інших фінансових установ, та інші.

Отже, для вирішення поставлених проблем по залученню власних і зовнішніх джерел потрібно вирішити такі задачі:

- вдосконалити управління фінансами на залізничному транспорті;
- визначити джерела фінансування та поняття фінансової політики;
- залучити податкові пільги та субсидії у якості джерел фінансування;
- розробити особливу програму державного і приватного партнерства;
- розробити і постійно удосконалювати політику залучення зовнішніх джерел фінансування з урахуванням правової основи їх використання.

Фінансове забезпечення процесу відтворення основних засобів на підприємствах залізничного транспорту України

Чорновіл О. В., Конох К. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основні засоби – це засоби праці, які функціонують у виробництві тривалий час у своїй незмінній споживчій формі, а їх вартість переноситься конкретною працею на вартість виготовлюваної продукції частинами в міру спрацювання.

Фінансове забезпечення являє собою використання суб'єктами господарювання необхідної кількості сформованих фінансових ресурсів за рахунок різних джерел їх надходження з метою виконання певних задач.

Фінансовим забезпеченням відтворення основних засобів суб'єктів залізничного транспорту вважається комплекс заходів, спрямованих на формування, розподіл і використання фінансових ресурсів для забезпечення процесу відтворення основних засобів з метою збільшення ефективності їх використання та створення конкурентоспроможного продукту і послуг.

Фінансування може виконуватись за рахунок власних коштів, чистого прибутку та за рахунок амортизаційних відрахувань.

Головним джерелом відтворення основних засобів підприємств залізничного транспорту є амортизаційні відрахування і прибуток, однак досить вагомим також є і фінансовий лізинг.

Одним із найважливіших факторів збільшення обсягу виробництва продукції, виконання робіт і надання послуг на підприємствах залізничного транспорту є забезпеченість їх основними засобами в необхідній кількості та асортименті, а також більш повне й ефективне їх використання.

Відтворення основних засобів залізничного транспорту - це безперервний процес своєчасного оновлення, модернізації та підтримки рухомого складу залізниць, направлений на досягнення стратегічних цілей залізничного транспорту в умовах євроінтеграційних процесів.

Перспективою розвитку залізничної галузі України є реалізація запропонованих програм, які направлені на подальше підвищення ефективності роботи, впровадження нових модернізованих технологій і звісно забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Забезпечення ефективної роботи залізничної галузі потребує пошуку нових шляхів вирішення проблеми оновлення рухомого складу. На даний момент знос основних засобів Укрзалізниці складає 50-60 %, а знос деяких одиниць локомотивного та вагонного парку сягає 90 %.

Найбільш узагальнюючим показником ефективності використання основних засобів є рентабельність капіталу, вкладеного в основні засоби.

На відтворювальний процес рухомого складу залізниць впливають такі фактори: перш за все – це фінансові фактори, а саме прибуток залізничної галузі та державні кошти, а також внутрішні (власні фінансові ресурси) та зовнішні (заходи державного регулювання, розвиненість інфраструктури).

Від ефективності відтворювального процесу основних засобів залізниць залежить підвищення стабільності робити залізничної галузі, забезпечення повного задоволення потреб економіки України у вантажних та пасажирських перевезеннях, його безпеки та якості.

Отже, головною причиною незадовільного стану залізничної галузі України є невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних засобів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць.

Амортизація та амортизаційні відрахування на залізничному транспорті

Чорновіл О. В., Потрапелюк К. Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сьогодні багато вчених вивчають поняття «амортизація», однак й досі не має точного його визначення. На нашу думку, найбільш повним визначенням амортизації є перенесення вартості основних фондів підприємства (споруд, будівель, машин, інструментів) на вироблений продукт, який здійснюється поступово, у міру фізичного і морального зносу протягом більш-менш тривалого часу. Поняття «амортизація» та «амортизаційні відрахування» з одного боку пов’язані між собою, а з іншого – є досить різними.

Амортизаційні відрахування – це відрахування, призначені для відшкодування вартості зношеної частини основного капіталу, так як з часом капітал поступово стає непридатним, його необхідно відновлювати у вигляді нових капіталовкладень. Норми амортизаційних відрахувань встановлюються у відсотках від балансової вартості основних фондів. Амортизація нараховується щомісяця, нарахування амортизації здійснюється на об'єкти основних засобів, що знаходяться в ремонті, але фактично знаходяться в експлуатації. Накопичення та витрачання амортизаційних відрахувань в бухгалтерському обліку окремо не відображаються. Амортизаційні відрахування витрачаються на фінансування капітальних вкладень і довгострокові фінансові вкладення, спрямовуються на повне і на часткове відновлення, тобто на капітальний ремонт основних засобів. Амортизаційні відрахування на повне відновлення повинні покривати не тільки фізичний, але й моральний знос, оскільки технічно застарілі об'єкти стають економічно невигідними для експлуатації, хоча фізично вони ще придатні.

Нарахування амортизації може здійснюватись такими методами, як метод прямолінійного списання, метод зменшення залишкової вартості, метод прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивний метод, виробничий метод. Найбільш простим і доступним методом нарахування амортизації є прямолінійний, який й використовується на «Укрзалізниці». Суть цього методу полягає в тому, що річна сума амортизації визначається діленням вартості, що амортизується, на строк корисного використання об'єкта основних засобів. Цей метод відрізняється легкістю розрахунку, вартість об'єкта основних засобів списується рівними частинами протягом усього строку його експлуатації.

На залізничних підприємствах амортизаційні відрахування мають дуже суттєву роль. Це обумовлено не тільки тим, що на залізничному транспорті щорічно в цей фонд йдуть грошові відрахування, а й тим, яке значення мають амортизаційні відрахування в системі розширеного та простого відтворення основних засобів і економічного стимулювання їх кращого використання. Відділенню залізниці, підприємствам, залізниці та мережі залізниць для визначення амортизаційних відрахувань необхідно знати середньорічну вартість груп основних засобів і діючі норми амортизаційних відрахувань на заміну та капітальний ремонт по кожній з цих груп. На транспортні засоби та обладнання, що знаходяться в запасі або в резерві нараховується амортизація тільки на повне відновлення.

Таким чином, з вище сказаного про складові понять «амортизація» і «амортизаційні відрахування» можна узагальнити визначення даних термінів: «амортизація» - це економічний механізм поступового перенесення вартості основних засобів на готовий продукт, а «амортизаційні відрахування» - це процес накопичення та цільового використання грошового фонду для заміни зношених об'єктів основних засобів, тобто результат процесу амортизації.

Організаційні питання створення системи внутрішнього аудиту

Шульга А. В., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

За сучасних умов господарювання все більше посилюється взаємодія зовнішнього та внутрішнього аудиту, оскільки стандарти зовнішнього аудиту передбачають використання роботи внутрішніх аудиторів під час проведення перевірок. У зв'язку з цим виникає необхідність розробки системи внутрішнього аудиту певного підприємства зі створенням відповідної служби.

Організація системи внутрішнього аудиту, яка буде ефективно функціонувати є складним і тривалим процесом, який включає наступні етапи:

- критичний аналіз і зіставлення цілей функціонування підприємства з його основними видами діяльності, розмірами, організаційною структурою та можливостями;
- документальне оформлення ділової концепції підприємства для реалізації його цілей;
- аналіз ефективності існуючої структури управління, її коригування за необхідності;
- розробка внутрішніх положень щодо структурних підрозділів підприємства, на базі яких формується документообіг, штатний розклад, посадові інструкції, що в подальшому дозволить координувати діяльність усіх ланок внутрішнього контролю;
- розробка типових контрольних процедур за основними напрямами діяльності підприємства, що дозволить впорядкувати дії працівників системи контролю та оцінювати рівень достовірності інформації для ухвалення управлінських рішень;
- створення служби внутрішнього аудиту, основні функції якої складаються з процедур дослідження окремих операцій підприємства, оцінювання і контролю відповідності цих операцій, відображених у бухгалтерському обліку, а також контролю за функціями внутрішньої системи контролю підприємства.

Місце служби внутрішнього аудиту в організаційній структурі підприємства, його функціональна спрямованість, чисельність і кваліфікаційні характеристики кадрового складу, матеріально-технічне і інформаційне забезпечення, особливості структури взаємин і порядку функціональної і адміністративної підлеглості усередині служби та структура взаємин цього відділу з іншими підрозділами підприємства залежить від багатьох чинників. Основними з них є: цілі створення служби; організаційно-правова форма, розміри, ресурси, організаційна структура, масштаби і види діяльності підприємства; кількість і регіональна неоднорідність розташування відокремлених структурних підрозділів підприємства.

Гарантією ефективності внутрішнього аудиту є відповідні стандарти, які розроблені з метою визначення єдиних підходів до організації та проведення внутрішнього аудиту, підготовки аудиторських звітів, висновків та рекомендацій і введені в дію в Україні з 01.01.2012 р. Дані стандарти можуть застосовуватися структурними підрозділами внутрішнього аудиту, утвореними на підприємстві.

Практична користь від створення служби внутрішнього аудиту для кожного підприємства різна. Найбільш загальні аспекти доцільності створення служби внутрішнього аудиту в полягають в наступному: по-перше, це дозволить виконавчому органу налагодити ефективний контроль за автономними структурними підрозділами; по-друге, цільові контрольні перевірки, що проводяться внутрішніми аудиторами, виявляють резерви виробництва і найбільш перспективні напрями розвитку; по-третє, внутрішні аудитори разом з контролем часто виконують і консультативні функції відносно посадовців різних служб підприємства.

Секція 5

Математичне та комп’ютерне моделювання економічних процесів на транспорті

Удосконалення планування поїздоутворення шляхом вибору черговості розпуску составів

Бардась О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективність функціонування залізничних транспортних систем залежить від якості управління перевізним процесом на різних рівнях (рівень станції, дирекції чи залізниці). Загальний критерій управління має бути спільним для всіх рівнів – досягнення найкращих показників роботи транспортної системи в цілому.

Аналіз сучасних напрямків підвищення ефективності перевізного процесу свідчить про доцільність удосконалення технології планування поїздоутворення за рахунок вибору черговості розпуску составів на сортувальних станціях. Дослідження процесів накопичення вагонів показують, що черговість розпуску істотно впливає на утворення нових відчепів в составах свого формування. За рахунок перестановки составів в черзі на розформування можливо досягти збільшення середньої довжини відчепу на 4-6 %. В зв'язку з цим критерії задачі вибору черговості розпуску потребують перегляду.

В роботі запропоновано принципово нову систему критеріїв ефективності черговості розпуску, яка дає змогу оцінити вплив останньої на транспортну систему в цілому. Система критеріїв являється дворівневою. Критерій нижнього рівня K_1 визначається загальними експлуатаційними витратами, що пов'язані із процесом розформування составів на окремій станції. До даних витрат можна віднести простій вагонів та локомотивів на станції, простій поїздів по неприйому на станцію та додаткову маневрову роботу у сортувальному парку. Необхідність виконання додаткової маневрової роботи може виникати у випадках переповнення сортувальних колій, виконання вимог по розміщенню порожніх вагонів та вагонів із небезпечними вантажами, а також при наявності у составі накопиченого поїзда групи вагонів, що прямує за одним перевізним документом. Критерій верхнього рівня K_2 призначений для оцінки впливу черговості розпуску на умови роботи наступних технічних станцій та визначається середньою довжиною відчепу у составах свого формування. Верхній та нижній рівні узгоджуються між собою за допомогою лексикографічного відношення $K_1 \overset{lex}{f} K_2$. Спочатку відбирається множина рішень, які забезпечують утримання загальних експлуатаційних витрат, пов'язаних із розформуванням вагонів на окремій станції, в околицях мінімуму. Потім із отриманої множини відбираються рішення, що забезпечують накопичення составів із максимально довгими відчепами. Остаточне рішення обирається з використанням методу послідовних поступок.

За рахунок використання розробленої моделі отримуємо подвійний економічний ефект. По-перше, зменшуються експлуатаційні витрати на станції розформування, які пов'язані із простоєм вагонів і локомотивів на станції та простоєм поїздів по неприйому на станцію. По-друге, за рахунок збільшення середньої довжини відчепів у составах свого формування, створюються сприятливі умови для переробки вагонопотоків на наступних технічних станціях. Це, в свою чергу, призводить до збільшення швидкості розпуску составів, зменшення об'ємів роботи пов'язаної із ліквідацією «вікон» на сортувальних коліях та зменшенню кількості помилок при сортуванні. Розроблена модель вибору черговості розпуску составів дозволяє приймати більш обґрунтовані та економічно доцільні рішення.

Про економічний аналіз проблеми виконання розкладу руху пасажирських поїздів заданою кількістю составів

Вишнякова І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах ринкових відносин кожне підприємство повинно проводити аналіз своєї діяльності з метою виявлення прихованих резервів, можливостей розвитку нових напрямків діяльності та заходів щодо удосконалення існуючих. Аналіз стану пасажирських перевезень в Україні показує, що для залізничного транспорту гостро стоїть проблема оновлення парку пасажирських вагонів, оскільки більшість з них вже вичерпали ресурс безпечної експлуатації, ці вагони не можуть використовуватися для міжнародних перевезень. В роботі пропонується розглянути модель техніко-економічного аналізу існуючого розкладу руху пасажирських поїздів. що ураховує об'єм справного вагонного парку. Метою застосування моделі є побудова множини пасажирських поїздів, які можна сформувати за наявним парком пасажирських вагонів та за діючим розкладом руху. Використовуючи такі параметри моделі як кількість составів, що приймають участь у перевезеннях пасажирів, структура цих составів, можна отримати досить повне представлення щодо властивостей розкладу руху пасажирських поїздів. Це дозволить більш ґрунтовно виконати планування розкладу руху, враховуючи реальний стан та можливості парку пасажирських вагонів. Процес виконання аналізу розкладу руху пасажирських поїздів можна поділити на такі етапи:

- аналіз парку пасажирських вагонів (кількість пасажирський вагонів за категоріями, поточний стан вагонів та їх ресурсоємність тощо);
- аналіз пасажиропотоків (визначення маршрутів, величин пасажиропотоків в залежності від сезонності, від дня тижня, від часу доби, а також визначення інших факторів, що впливають на потік пасажирів);
- аналіз рентабельності пасажирських поїздів (включає в себе виконання факторного аналізу за категоріями витрат, доходів від пасажирських перевезень за типами місць тощо);
- аналіз розкладу руху пасажирських поїздів (час простою поїзду на кінцевих станціях, пасажирські поїзди за категоріями та класністю, складом тощо).

За результатами аналізу рентабельності пасажирського поїзду можна виділити множину тих поїздів та період їх курсування, що є більш рентабельними. Таким чином, з розкладу руху пасажирських поїздів можна при моделюванні видалити ті поїзди, рентабельність яких є меншою за задану в якості параметра моделі.

Аналіз ступеня придатності парку пасажирських вагонів дозволить більш точно спланувати наперед, які пасажирські вагони можна включити до складу пасажирських поїздів, а які слід відправити на плановий ремонт, або вилучити із експлуатації.

Запропонований у доповіді аналіз розкладу руху пасажирських вагонів дозволить запропонувати пропозиції щодо зміни складу та кількості составів пасажирських поїздів. Для цього пропонується розглядати графіки руху поїздів з метою їх кільцювання за схемами «трикутник», «маятник», «зірочка» тощо. У моделі особливе місце займає аналіз руху грошових потоків та його моделювання за такими видами діяльності як ремонт пасажирських вагонів та пасажирські перевезення. В моделі пропонується враховувати величину потоку інвестицій та варіанти його розподілу на закупівлю нового чи ремонт існуючого парку пасажирських вагонів. Застосування моделі економічного аналізу розкладу руху пасажирських поїздів дозволить відстежити динаміку зміни рентабельності пасажирських перевезень від розміру інвестицій в умовах реалізації розкладу руху заданою кількістю пасажирських вагонів, також точніше спланувати етапи фінансування процесів ремонту та оновлення частини парку пасажирських вагонів.

Формализация и моделирование рисковых ситуаций в экономике транспорта

Герасименко П. В., ПГУПС, Санкт-Петербург, Россия

Как известно для риска не существует устоявшегося единого понятия. Иногда его связывают с принятием управленческого решения, результатом которого возможен негативный исход. В основе метода определения показателя риска в основном служит аппарат теории вероятностей и математической статистики.

Часто, если не в основном, определяют риск как вероятность. Вместе с тем вероятность является количественной характеристикой уровня (степени) риска.

В работе вводится обобщение понятия риска при принятии субъектом решения на функционирование объекта. Под риском понимается неуверенность субъекта (физического или юридического лица) в результатах достижения цели объектом (системой), т.е. субъект понимает возможность наступление неблагоприятных событий, которые влекут за собой различного рода потери.

Предполагается, что функционирование объекта будет происходить в определенных условиях с определенными его свойствами. Эта информация, практически всегда, не является полной.

Под потерями следует понимать получение физической травмы, потери имущества, получение дохода ниже желаемого уровня т.п. Понимание может быть как осознанное в результате прогнозного расчета, так и интуитивное, базирующееся на основе определенного рода предположениях.

Субъект при осознанном риске должен знать как множество всех событий, возникающих в результате функционирования объекта (системы), так и подмножество неблагоприятных событий, которые могут привести к потерям. Другими словами субъект должен знать область возможных событий, а, соответственно, область изменения параметров функционирования объекта и критическую подобласть нежелательных событий (нежелательных значений параметров).

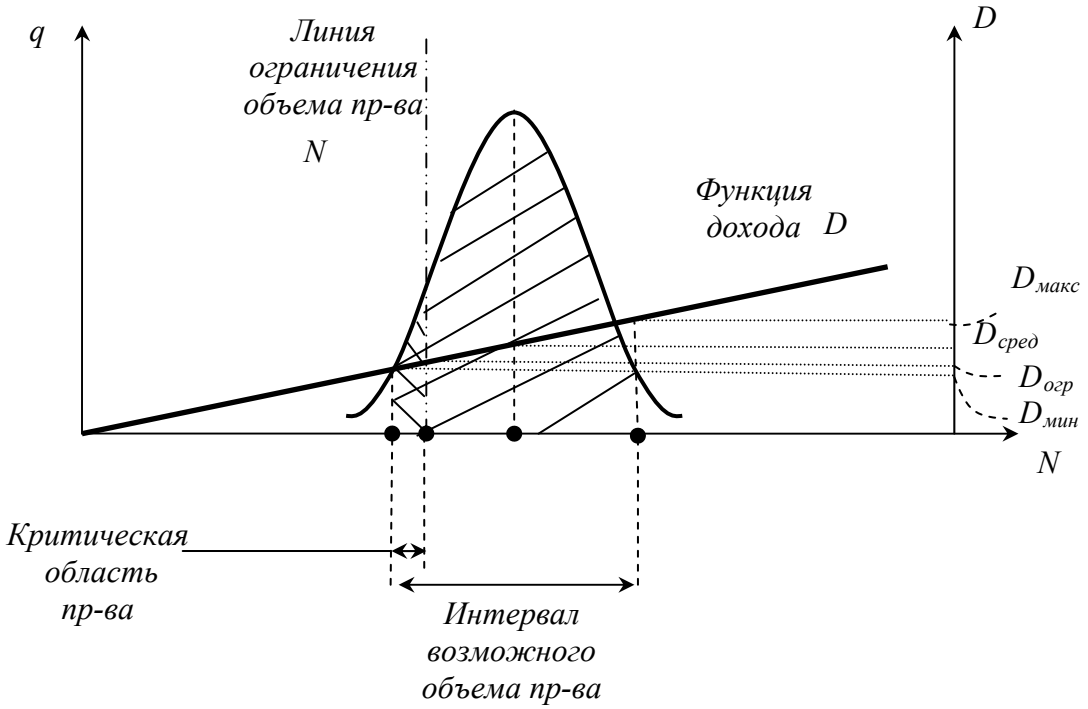

Рис. 1

На Рис. 1 в качестве результирующего показателя функционирования предприятия принят объем производимой продукции. На графике представлены интервал возможного объема производства и критическая область, т.е. интервал не желаемого объема производства. Доход принят в виде линейной зависимости от объема производимой продукции. В работе риск предлагается измерять с помощью коэффициента риска. Под коэффициентом риска понимается отношение взвешенной доли возможного отклонения результирующего показателя (дохода) к средневзвешенному значению этого показателя. При этом, вероятность достижения объектом значений результирующего показателя в пределах доверительного интервала вычисляется по усеченному нормальному закону распределения.

Основными этапами реализации методики моделирования являются:

- линеаризация производственной функции и построение линейной производственной функции, путем оценки ее коэффициентов;
- проверка качества производственной функции с помощью коэффициента детерминации и статистической надежности ее;
- точечная и интервальная оценки прогнозного объема производства по заданным инвестируемым ресурсам;
- оценка риска недостижения прогнозного объема производства.

Економіко-математична модель оцінки якості управління підприємствами

Калита Т. В.

Будь-яке підприємство можна розглядати як економічну систему, до якої можна застосувати математичний аналіз, що включає вхідні та вихідні параметри діяльності підприємства. Представлення підприємства як системи з чітко означеними регулярними елементами дозволяє здійснювати математичний опис діяльності підприємств.

Для оптимального виробництва вводять так звану виробничу функцію, яку в загальному випадку має вигляд векторної виробничої функції:

$$y_i = f_i(x_1,...x_n). \quad (1)$$

Використання виробничих функцій є важливим елементом для забезпечення оптимізація управління виробництва. Що означає знаходження оптимального плану дій, в умовах обмеження ресурсу. Іншими словами формулюється задача, коли:

$$y = f(x_1,...x_n) \to \max, \quad (2)$$

за умови, що необхідні кошти для закупівлі ресурсу обмежені,

$$\sum_i p_i x_i \le P, \quad (3)$$

$$x_i \ge 0, \quad (4)$$

де P - максимальна сума коштів, яка може бути використана для виробництва.

Виходячи з математичного опису управління системи, і як це розроблено в теорії управління системами, стан економічної системи має описуватися вектором стану, який утворюють всі параметри (вхідні x_i та вихідні y_i) системи. Вектор стану системи позначимо a, проекції якого відповідно позначатимемо a_i, де i - індекс відповідної проекції вектора стану.

Він є об'єднанням множин: $\{a\} = \{x\} \bigcup \{y\}$.

Компоненти вектора стану включають як вхідні, так і вихідні параметри підприємства як системи, наприклад, затрачені ресурси, чи кількість виробленої продукції. В такій економічній системі управління включає також функцію обробки вхідних та вихідних Даниних з можливістю впливу на їх значення в тому числі і за рахунок зворотних зв'язків.

Вектор стану економічної системи, якою ми уявляємо підприємство, та відповідно його проекції залежать від часу, $a(t)$. Така залежність потребує конкретизації визначення величин a_i, оскільки реально передбачає означення a_i, через усереднення поточних значень відповідних параметрів підприємства. Отже, підхід математичного опису з введенням вектора стану $a(t)$ передбачає розгляд часових функцій, які як ми будемо вважати є непевними та диференційованими. При такому означенні вектора $a(t)$ маємо, що він є середнім на певному інтервалі часу. За такого усереднення будуть виключатися з розгляду миттєві стрибкоподібні зміни параметрів системи, а самі величини мають бути визначені як середні спостережувані з урахування похибок їх визначення. Такий підхід не виключає стрибкоподібність зміни параметрів системи внаслідок її не лінійності та притаманних для неї особливостей, що в цілому може приводити до біфуркаційного зміну стану системи.

Отже, математичний опис стану системи здійснюється шляхом економіко-математичного моделювання, за допомогою якого здійснюється його оцінка виходячи з описаних параметрів.

О применении метода обобщенного логистического отображения для интерпретации и прогнозирования параметров экономических процессов железнодорожного транспорта

Клименко И. В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

В докладе представлены результаты в области прогнозирования параметров экономических процессов железнодорожного транспорта. Множество экономических и технологических процессов железнодорожного транспорта характеризуются высоким уровнем сложности, представляются временными рядами (ВР) [1]. Их сравнительный анализ на основе методов хаотической динамики показал, что в некоторых случаях эти процессы имеют более сложную структуру, чем, к примеру, процессы, формирующиеся на валютной бирже. Моделирование, анализ и прогнозирование параметров этих процессов являются актуальными научными и практическими задачами. В [2] для временного ряда при прогнозировании спроса на услуги высших учебных заведений разработан подход и предложена модель процесса на основе обобщенного логистического отображения

$$x_{n+1} = \lambda x_n^{\alpha}(1 - x_n^{\beta}) \tag{1}$$

где $x_n \in [0,1]$, $\lambda, \alpha, \beta -$ числовые параметры. (1) представляется как некоторая логическая функция, которая охватывает все учтенные факторы. Одновременно, при этом строится динамическая модель прогнозирования спроса на образовательные услуги и дается интерпретация параметров процесса приема студентов ВУЗ [2].

В представленной работе для решения задачи интерпретации и прогнозирования уровней временного ряда предложена методика на основе расширенной модели логистического отображения вида:

$$x_{n+1} = \prod_k \lambda_k x_n^{\alpha_k} * \prod_j \left\lfloor \mu_j (1 - x_n)^{\beta_j} \right\rfloor \tag{2}$$

Для интерпретации временного ряда наблюдений над процессом, в дальнейшем - прогноза значений показателя x_n (количественная мера ряда) – требуется определить содержательный смысл влияющих факторов, интегральный эффект которых и задается исходным временным рядом вида:

$$x_0, x_1, x_2, x_3, \ldots \tag{3}$$

Для получения интерпретаций (3) на основе (2) считается, что коэффициенты (или параметры) отображают влияние различных управляющих характеристик:

(λ_1, α_1) – воздействия фактора 1; (λ_2, α_2) – воздействия фактора 2;

(μ_1, β_1) –фактор $(k+1)$, … ; (μ_1, β_1) –фактор $(k+2)$, … ; (4)

Значение уровней ряда используются для идентификации оценок значений параметров (4). Значения (4) определяются при последовательном рассмотрении уровней исходного временного ряда, считая их полученными на основе уравнения (2). Пока не определенные значения параметров модели (2), управляющие характеристики – отбрасываются (принимают значение (0;1) – выбираются нужным образом). Предполагается, что возникновение «ошибок» в оценках уровней ВР связано, например, с неполнотой системы факторов (4).

В докладе приведены примеры интерпретации и прогнозирования ВР на основе (2).

Литература

1. Скалозуб В. В., Клименко И. В. Обобщенная модель логистического отображения для анализа и интерпретации свойств временных рядов процессов управления //Тез. докл. Научно-практической конференции «Економічна кібернетика: реалії часу», Днепропетровск, 2012. С. 125-129.
2. Сергеева Л. Н., Огаренко Т. Ю. Моделирование динамики спроса на услуги высших учебных заведений на основании обобщенного логистического отображения //Тез. докл. II Международной научно-практической конференции «Современные проблемы моделирования социально-экономических систем», Запорожье, 2010. С. 97-100.

Удосконалення роботи економічного відділу локомотивного депо за рахунок автоматизованої інформаційної системи «Фобос»

Козар З. Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важлива роль в підвищенні ефективності роботи залізничного транспорту, його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг відводиться побудові нової системи керування галуззю на базі широкого впровадження інформаційних технологій. На поточний момент на перший план виходять методи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, пов'язані з підвищенням ефективності прийняття рішень керування ним, використання резервів постачання, забезпечення працездатності рухомого складу, раціонального розподілу фінансування, матеріального постачання, диференційованої оцінки якості роботи робітників та господарчих одиниць, апарату управління тощо. У поєднанні з цим повинні використовуватися засоби аналізу структури та прогнозування витратної частини бюджетів залізниць з метою планування та розробки заходів по її зменшенню. Все це неможливо без чіткого володіння оперативною інформацією, яка може бути зібрана, класифікована та оброблена із застосуванням сучасних комп'ютерних технологій. Завдання, які потребують вирішення в період реформування економіки країни, вимагають принципово нових рішень, проведення глибокої інформаційно-технологічної реформи галузі, суть якої – в реорганізації всього комплексу діяльності залізничного транспорту на основі широкого використання інформаційних технологій, в створенні автоматизованих інформаційно-керуючих систем, які підвищують ефективність функціонування виробничих, економічних, фінансових і соціальних структур. Інформатизація локомотивного господарства, як і залізничного транспорту в цілому, повинна надати інформаційно-аналітичну підтримку для забезпечення прийняття управлінських рішень.

Інформаційне забезпечення експлуатаційної діяльності відіграє важливу роль в організації процесу перевезень. Для координації експлуатаційної роботи залізниць та прогнозування її результатів у ринкових умовах важливе значення має наявність своєчасної та об'єктивної інформації — обліково-статистичної, прогнозної, та іншої. Одним з найважливіших завдань залізничної галузі є автоматизація економічної звітності та бухгалтерського обліку на рівні структурних підрозділів залізниць, оскільки весь первинний облік ведеться в цих структурних підрозділах. Без впровадження єдиного програмного продукту неможливо працювати в сучасних умовах господарювання.

На основі теоретичних знань з впровадження інформаційних систем на залізничному транспорті, особливостей застосування інформаційної системи «Фобос» в локомотивному депо, діючої технології обробки документів в економічному відділі розроблена технологія обробки документів при їх автоматизованій обробці та зроблено обґрунтування впровадження нових модулів автоматизованої інформаційної системи «Фобос» в економічному відділі локомотивного депо залізниці

В депо на даний час частина документів обробляється вручну за допомогою Excel, решта за допомогою АІС «Фобос», яка використовується не в повному обсязі, але оскільки інформаційна система має модульну структуру, є можливість її модернізації. З метою удосконалення роботи в локомотивному депо пропонується застосування модуля АІС «Фобос» по формуванню галузевої статистичної звітності форми № 10-Зал відповідно до нової Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України. Також для удосконалення роботи в економічному відділі пропонується розробити модуль для формування довідки про виконання основних виробничо-економічних показників. Для обґрунтування доцільності впровадження додаткового модуля АІС «Фобос» в економічний відділ локомотивного депо проведено розрахунки витрат пов'язаних з застосуванням впроваджуваної технології. При запропонованій технології обробки інформації досягається пряма економія за рахунок зниження поточних витрат на забезпечення роботи відділу, а також безперебійної роботи комп’ютерів. Пряма економія складатиме 31579,41 грн, а загальна річна економія складе 42632,20 грн.

Development strategy of personnel management system with the introduction of the information system

Mosina Y. S., Dniepropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan

It is clear that the discussion about whether or not to automate HR processes, this day is meaningless. At some level this occurs practically in any organization. And here is the question of choice of the software product still remains actual for many companies.

A company may go in different ways while selecting the automation system, but we will point out two basic ones:

1. Selecting a system on the basis of information systems' market research, analysis of competitors' experience, personal preferences, as a continuation of applied ERP-system (module personnel management) and etc. I.e., at first a system is purchased, and then the business processes are set out.

2. A system choice, based on the best business processes of personnel management. At first, a personal management strategy is defined, business processes are lined up and described. And then variants of automated system introduction are counted. This way may take longer, but to optimize the ratio of price and effects.

To select the system you must first:

- develop a target model of a control system of the personnel, a unified for all business units of the company;
- define the functions of the human resource management and the distribution of authority and responsibility between the Corporate Center and business units;
- formalize processes of personnel management, taking into account the Division of labour between the Corporate Center and business units, taking into account, where necessary, their intersections with other business processes;
- develop functional and informational requirements to automated implementation system of personnel management.

Strategy of personnel management business while introducing of business corporate system includes the following elements: the purpose of personnel management in the implementation of the system; principles of personnel work in this period; the general, private problems and main directions of personnel policy of the enterprise with the introduction of a corporate system, etc. The staff work is aimed at reducing the negative impacts of human factor on the results of the joint activities of group on carrying out of transformations, strengthening the positive results of its actions.

Programme for the implementation of the personnel policy of the enterprise during the period of the introduction of new information technologies contain methods of recruiting staff to create a team of corporate information system; adaptation of the Organization staff to the new conditions of work; motivation and stimulation of personnel taking part in the construction of the corporate information system; training of employees involved in the implementation and operation of the enterprise; control of conflicts arising during the introduction of a new information technology.

Implementation of these tasks may take time, but the result will be a unified personnel management system of the company, corresponding to its strategic goals and including business processes of selection, arrangement, assessment, training and development, motivation, staff performance management and internal communications.

Working out and description of common business processes in the field of personnel management will provide functional requirements to the IT-system: to select an informational system and to prepare the company for its implementation.

К вопросу экономической интерпретации данных антиперсистентных временных рядов

Нечай А. В., ДИИТ, Скалозуб В. Вл., ДГАУ, г. Днепропетровск

В настоящее время многие экономические, технологические, эксплуатационные и другие процессы из-за своей сложности представляются с помощью временных рядов (ВР). Для исследования свойств таких процессов используются методы хаотической динамики, в частности, статистика Херста [1], которая позволяет выявить наличие в таких рядах долгосрочной памяти.

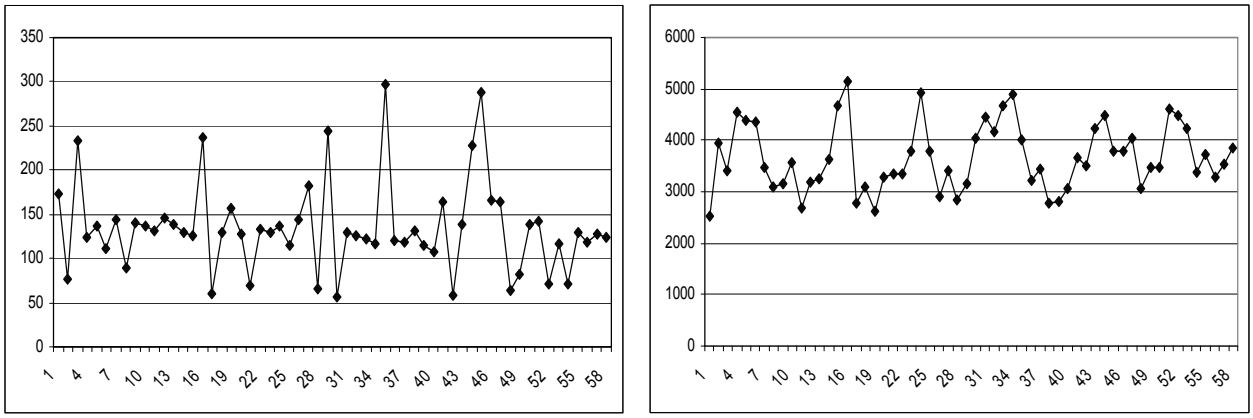

Рис. 1. Графики посуточной передачи вагонов между полигонами железных дорог Украины

На рис. 1 представлены ВР процессов посуточной передачи вагонов по стыковым станциям полигонов железных дорог. Выявленные в ходе исследований методами хаотической динамики свойства антиперсистентнности [1] не поддаются интерпретации, достаточной для оценки даже тенденций задач оперативного прогнозирования.

Для анализа свойств представленных ВР была применена процедура их осреднения [2]. Содержание данной процедуры и интерпретация ее результатов состоит в том, что, если производный ВР, сформированный путем процедуры осреднения, персистентный, то объективно можно прогнозировать тенденции изменения оцениваемых показателей, но на период осреднения, а не на следующий уровень исходного ряда.

На основе полученных результатов было выявлено, что поведение различных антиперсистентных ВР не является одинаковым. Так, например, первый из рассмотренных рядов становится персистентным уже на 2-ом шаге агрегирования, тогда как второй – лишь на 10-м. Таким образом, возникает необходимость классификации антиперсистентных ВР и дальнейшего анализа их свойств.

В докладе представлены результаты исследования поведения антиперсистентных временных рядов с применением процедуры осреднения и даны их технологические и экономические интерпретации.

Литература

1. Петерс Э. «Фрактальный анализ финансовых рынков. Применение теории Хаоса в инвестициях и экономике» / Э. Петерс. – М.: Интернет-трейдинг, 2004. – 304 с.
2. Скалозуб В. В., Нечай А. В., Скалозуб В. Вл. Исследование свойств агрегированных антиперсистентных технолого-экономических временных рядов // Тез. докл. IV Международной научно-практической конференции «Современные проблемы моделирования социально-экономических систем», Дн-вск: Издат. Маковецкий, 2012. – с. 120-124.

Економіко-математичне моделювання пасажиропотоків з урахуванням пересадок

Панік Л. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

У доповіді досліджено завдання із удосконалення планування пасажиропотоків у залізничних транспортних мережах. Процес планування пересадки на макрорівні ускладнюється нерівномірністю пасажиропотоків в часі та просторі, що потребує проведення досліджень завантаження інфраструктури залізничних вокзалів і станцій в умовах зміни розмірів руху пасажирських поїздів. За таких умов необхідним є визначення заздалегідь станцій пересадки пасажиропотоків та категорій пасажирських поїздів, для яких слід передбачити в графіку руху ув'язку часу прибуття та відправлення. Дана задача є задачею оптимізації розподілу потоків в багатопродуктових мережах [1].

Задачу моделювання розподілу пасажиропотоків по поїздах на концептуальному рівні можна описати наступним чином. Задано залізничну мережу у вигляді орієнтованого графу $G(E,A)$, де вершини E графу мережі відповідають станціям формування та оберту пасажирських поїздів, а орієнтовані ребра A фізичного графу відповідають можливим напрямкам призначення пасажирських поїздів. Величина інтенсивності пасажиропотоку із джерел E_s у стоки E_t відома і дорівнює f_{st}. Позначимо, через x_{ij}^r - потік по дузі A_{ij}, що відповідає числу пасажирів, які прямують із станції i до станції j r - тим напрямом поїздів, також нехай c_{ij}^r - це вартість перевезення одиниці потоку (пасажира) із станції i до станції j для r - того напряму поїздів, в яку входить і вартість за пересадку для деяких станцій. Тоді математична модель задачі буде мати вигляд:

$$\sum_r \sum_i \sum_j c_{ij}^r x_{ij}^r \to \min \tag{1}$$

при обмеженнях:

$$\begin{aligned}
&\sum_r \sum_j x_{ij}^r - \sum_r \sum_j x_{ji}^r \le f_{st},\ i \in E_s,\ r = 1,2,\text{K}\ R \\
&\sum_r \sum_j x_{ij}^r - \sum_r \sum_j x_{ji}^r = 0,\ i \notin E_s,\ j \notin E_t,\ r = 1,2,\text{K}\ R \\
&\sum_r \sum_j x_{ji}^r - \sum_r \sum_j x_{ij}^r \ge 0,\ i \in E_t,\ r = 1,2,\text{K}\ R \\
&0 \le \sum_r x_{ij}^r \le U_{ij}^r,\ (i,j) \in A,\ r = 1,2,\text{K}\ R.
\end{aligned} \tag{2}$$

В цій моделі U_{ij}^r це пропускна здатність ребра (i,j), тобто число місць в поїздах r - того напрямку, які прямують зі станції i до станції j.

У [1] для вирішення завдання (1)-(2) використано метод рою часток. Разом з тим, цей метод прямо не може бути використаний для нового класу завдань, що ураховують індивідуальні властивості (ІВ) носіїв потоку; для (1)-(2) – це урахування категорій пасажирів (місця у вагонах різних типів: плацкарт, купейний та інші). У доповіді для задач, подібних (1)-(2) з ІВ побудовано економіко-математичну модель, яка розширює попередню задачу, за допомогою введення додаткових обмежень. Запропоновано процедуру перетворення моделі (1)-(2) з ІВ до класу лінійного програмування. Представлені результати розрахунків із планування пасажиропотоків з ІВ з урахуванням пересадок.

Література

1. Бутько Т. В. Формування моделі організації пасажиропотоків при здійснені пересадок на залізничному вокзалі з використанням колективного інтелекту / Т. В. Бутько, А. В. Прохоренко, О. О. Журба // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2010 - №2 – С.57-67.

Проблемы и информационные технологии социально-экономического управления на железнодорожном транспорте Украины

Пшинько А. Н., Скалозуб В. В., ДИИТ, г. Днепропетровск

В докладе выполнен анализ некоторых современных социально-экономических проблем железнодорожного транспорта Украины, в том числе связанных с проведением его реструктуризации, а также представлены возможности применения здесь разработанных в ДИИТе информационных технологий (ИТ), предназначенных для управления развитием административно-территориальных, организационных, производственных и других сложных систем. Указывается основной принцип формирования системного управления, который должен соответствовать требованиям и критериям обеспечения устойчивого развития сложных систем. Основой разработанных ИТ являются особенности задач и моделей управления на основе рейтинговых оценок (РО). Это вызвано тем, что проблемы управляемого развития сложных социально-экономических образований тесно связаны с ограниченными возможностями формализации возникающих при этом задач управления. Во многих случаях здесь имеют место слабо формализованные задачи в области представления, моделирования и соответственно - управления. Причинами возникновения таких типов задач являются чрезвычайно высокая сложность рассматриваемых объектов управления, а также присущие им комплексы условий неопределенности. Информационная поддержка таких задач управления должна реализоваться путем установления и формулировки некоторых типичных задач, которые обеспечиваются соответствующими исходными данными. В ИТ предлагаются формулировки и методы решения базовой совокупности типовых задач сферы управления, а также средства по обеспечению необходимой информационной базы.

В докладе показано, что в рассматриваемых задачах управления сложными объектами могут быть выделены следующие составляющие: условия, формулировка задачи, модельные формы отражения объекта анализа, связи между внутренними и внешними элементами условий, установленные и неявные зависимости и ограничения, разнородная часто неполная информация об объекте и др. Каждому из перечисленных элементов можно поставить в соответствие свойства, определяющие слабую формализацию задачи в силу неполной информацию об условиях и др. Наличие в задачах управления хотя бы одного из перечисленных факторов неопределенности делает ее слабо формализованной, требует привлечения экспертной информации.

В качестве средств управления в ИТ предусмотрены методы многокритериального анализа свойств объектов управления, диагностики параметров их состояний, кластеризации многочисленных данных, прогнозирования значений требуемых параметров систем, на основе которых и формируются управления сложными системами различных классов. Содержанием предлагаемой ИТ является использование правил «рейтингования» в качестве модели управления. Далее, в ИТ процесс управления представлен как совокупность решений типичных задач, реализация которых опирается на оптимизационные процедуры многокритериального иерархического и селевого анализа, разработанного Т. Саати. Для формирования управления также используются процедуры диагностики состояний объектов на основе сетей Кохонена, процедуры обобщения (кластерный анализ), а также методы экстраполяционного прогнозирования.

При реализации ИТ создан программный комплекс на основе системы MS SQL Server, автоматизирующий задачи управления объектами на основе рейтинговых оценок. Его использование открывает возможность для решения широкого спектра задач управления социально-экономическим развитием, а также в других сферах, в том числе согласно новому принципу планирования и управления «затраты - результаты».

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

ДІІТ, (ДИИТ), ДНУЗТ, ДНУЖТ	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
УкрДАЗТ, (УкрГАЖТ)	Українська Державна академія залізничного транспорту (м. Харків)
ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
Укрзалізниця	Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины
ДДФА	Дніпропетровська державна фінансово-економічна академія
ДонІЗТ (ДонИЖТ)	Донецький інститут залізничного транспорту Української Державної академії залізничного транспорту
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
ПГУПС	Петербургский государственный университет путей сообщения
БНТУ	Белорусский национальный технический университет (г. Минск, Беларусь)
БелГУТ	Белорусский государственный университет транспорта (г. Гомель, Беларусь)

ЗМІСТ

Секція 1 3
Проблеми постановки на облік об'єктів інтелектуальної власності у вищих навчальних закладах України як неприбуткових бюджетних організаціях 4
Агієнко І. В., Авраменко В. В., ДНУЗТ
Рівень соціально-економічного розвитку України та країн світу 6
Баланович Н. В., ДНУЗТ
Антимонопольне регулювання економіки як фактор створення конкурентного середовища 7
Головінова Г. М., ДНУЗТ
Проблеми взаємодії глобального корпоративного і національного фінансового капіталу 8
Клочко Г. А., ДНУЗТ
Удосконалення механізму формування портфеля цінних паперів за критеріями прибутковості і ризику 9
Клочко Г. А., Федоренко С. О., ДНУЗТ
Lea probmèmes de la terminologie économique et vocabulaire 10
Koval N. B., Dniepropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V.Lazaryan
Роль залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку 12
Ковальчук Т. О., ДНУЗТ
Залізниця та регіони України: проблеми і перспективи взаємодії 13
Лоза С. П., ДонІЗТ
Адаптація транспорту до формування сучасних ринкових відносин 15
Мирошник Н. В., ДНУЗТ
Формування у студентів здатності до соціального контакту з представниками іншої культури в найтиповіших ситуаціях мовленнєвої взаємодії 16
Перерва К. М., ДІІТ
Теоретичні проблеми формування соціальної відповідальності підприємництва в ринкових умовах 17
Радіонова Н. В., ДНУЗТ
Соціальне підприємництво як інструмент вирішення проблем суспільства 18
Радіонова Н. В., Литвиненко О. В., ДНУЗТ
Проблеми вдосконалення розрахунку показників соціально-економічного розвитку України 19
Рогожина І. О., ДНУЗТ
Транспорт в економічному просторі країни 20
Широкова О. М., УкрДАЗТ

Секція 2 21
Розвиток умінь міжкультурного спілкування у майбутніх економістів 22
Афанас'єва Л. В., ДНУЗТ
Досвід визначення ціни на перевезення пасажирів швидкісними денними поїздами 23
Бакалінський О. В., ДЕТУТ
Необхідність розробки концептуального підходу до розвитку пасажирських перевезень в Україні 25
Бараш Ю. С., ДНУЗТ, Чаркіна Т. Ю., ДП «Придніпровська залізниця»
Методичний підхід до розрахунку одиничної витратної ставки використання інфраструктури управління залізничного транспорту 27
Божок А. Р., ДонІЗТ

Дослідження продуктивності праці працівників залізниці під впливом різних факторів.....29
Босов А. А., Романко В. І., Міщенко М. І., Романко О. В., ДІІТ
Економічна сутність розвитку вагонного господарства України 30
Бараш Ю. С., Булгакова Ю. В., ДНУЗТ
Проблемы логистического потенциала Украины 31
Гайдук А. Ю., УкрГАЖТ
Вплив демографічної ситуації в Україні на обсяг пасажирських перевезень.....32
Гайдук Н. О., ДНУЗТ
Передумови розвитку залізничного туризму в Україні 34
Гайдук Н. О., ДНУЗТ
Концептуальный подход к формированию экономического механизма
коллективно-договорного регулирования социально-трудовых отношений
на железнодорожном транспорте Украины.....36
Гнатюк А. Г., Совет профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины
Методологічні підходи до визначення цін на послуги,
що надаються транспортно-промисловими підприємствами 38
Гненний М. В., Гненний О. М.
Застосування експертного методу оцінки в менеджменті персоналу
на підприємствах залізничної галузі 40
Гребенюк Г. М., ДНУЗТ
Особливості пасажирського транспорту як сфери обслуговування населення.....41
Гудкова В. П., Творонович В. І., ДЕТУТ
Лізинг як інструмент зниження ризиків при здійсненні інвестиційної діяльності
в залізничній галузі України 43
Громова О. В., Диколенко О. Г., УкрДАЗТ
Наукові принципи визначення економічної ефективності курсування
окремого пасажирського поїзда.....45
Дребот Х. В., ДНУЗТ
Совершенствование методики планирования расходов на ремонты вагонов 46
Железняков А. Д., Васильев С. М., БелГУТ
Аналіз використання основних виробничих фондів пасажирського локомотивного депо.....47
Задорожна О. М., ДНУЗТ
До питання оцінки соціально-економічних вигод приміських пасажирських
залізничних перевезень 48
Задоя В. О., Чернова А. М., ДНУЗТ
Пропорциональность между расходами на топливо и расходами по восстановлению
работоспособности подвижного состава 49
Зеньчук Н. Ф., БНТУ, Залужная А. В., БелГУТ
Наукові підходи до розвитку пасажирських перевезень 50
Йолкін Д. Г., УкрДАЗТ
Розширення маршрутів денних пасажирських потягів.....51
Карась О. О., Вертель В. В., ДЕТУТ
Ідентифікація та аналіз малодіяльних ділянок Південно-Західної залізниці 52
Кириленко О. М., Висоцька М. П., НАУ
Формування доходів від залізничних перевезень
в умовах вертикально-інтегрованої системи управління.....54
Колесникова Н. М., ДЕТУТ, Корольова Н. М., УкрДАЗТ
Принципи прогнозної оцінки витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на
суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту.....56
Корженевич І. П., Бараш Ю. С., Чаркіна Т. Ю., Дердюкова А. В., Близнюк Т. М., ДНУЗТ
Елементи логістичного менеджменту в системі залізничного транспорту 58
Костюченко Л. В., НАУ

Управління фінансовими ресурсами при капітальному ремонті основних засобів
залізничного транспорту в процесі його реформування 60
Ломтєва І. М., Сначов М. П., Шалений О. М., ДНУЗТ
Визначення поточної ефективності транзитних перевезень 61
Любохинець Л. М., ДІІТ
Техніко-економічне обґрунтування заходів з підвищення продуктивності праці
вантажної станції 62
Любохинець Л. М., Терещенко О. О., ДІІТ
Экономический эффект от внедрения унифицированной боковой рамы
тележек грузовых вагонов 63
Бубнов В. М., ООО «ГСКБВ», Мямлин С. В., ДИИТ, Манкевич Н. Б., ООО «ГСКБВ»
Фактори впливу міського рейкового транспорту на суспільство 64
Мельянцова Ю. П., ДНУЗТ
Дослідження ступеня розділення менеджера інфраструктури й залізничного оператора
на залізницях держав-членів ЄС 65
Міщенко М. І., ДНУЗТ
Застосування програм лояльності на залізничному транспорті
при здійсненні пасажирських перевезень 67
Наумова О. Е., УкрДАЗТ
Сервіс у системі забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту
на ринку пасажирських перевезень 69
Наумова О. Е., Антонова О. І., УкрДАЗТ
Проблеми економіки транспорту на сучасному етапі розвитку економічних відносин 71
Пасічник В. І., ДЕТУТ
Роль государства в развитии рыночных отношений на железнодорожном транспорте
Украины 72
Петренко Е. А., ДонИЖТ
Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень в наукових працях 74
Пінчук О. П., ДІІТ
Стратегічні аспекти управління витратами на підприємствах залізничної галузі 75
Півняк Ю. В., Борищук Д., ДНУЗТ
Вплив транзитної безпеки на реалізацію транзитного потенціалу України
(на прикладі залізничного транспорту) 76
Подп'ятнікова А. Я., Академія митної служби України
Основні завдання державного регулювання на залізничному транспорті 78
Полішко Т. В., ДІІТ
Питання щодо визначення фактичної рентабельності конкретного пасажирського поїзда 79
Сидоренко І. І., ДІІТ
Мотивація персоналу підприємств залізничного транспорту 80
Синікова О. М., Паламарчук І. В., УкрДАЗТ
Аналіз теоретичних основ та методів управління вантажними перевезеннями
в сучасних умовах 82
Слободян А. А., Одеська залізниця
Некоторые методы оценки экономической эффективности проведения ликвидации
аварийных эмиссий нефтепродуктов и углеводородов на транспорте 83
Сорока М. Л., Ярышкина Л. А., ДНУЖТ
Основні напрямки розвитку транспортних зв'язків України
з країнами Європейського Союзу 84
Сурмило Н. С., ДІІТ
Підходи до побудови тарифної політики на пасажирські перевезення
у дальньому сполученні 85
Сурмило Н. С., ДІІТ

Шляхи удосконалення управління виробничо-господарської діяльності вагонного депо.....86
Таранець Є. І., ДІІТ
Щодо питання про розвиток нормативно-правової бази реформування залізничної галузі...87
Тесленко Т. В., ДІІТ
Роль та значення вагонних дільниць залізниць на ринку транспортних послуг
по перевезенню пасажирів.....88
Харчук О. Г., ДЕТУТ
Економічний критерій для порівняння конкурентоспроможності послуг,
що надаються пасажирськими видами транспорту.....89
Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ
Вплив швидкості руху пасажирських поїздів на загальну рентабельність перевезень. 90
Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ
Вплив деяких факторів конкуренції на рентабельність пасажирських перевезень 93
Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ
Оптимізація регулювання ціноутворення на ринку вантажних залізничних перевезень.....95
Чорний В. В., ДЕТУТ
Створення іміджу залізниць пасажирських перевезень.....97
Шерепа К. М., ДЕТУТ
Зарубіжний досвід внутрішнього та державного фінансового контролю
в умовах реформування.....98
Шинкаренко В. І., Гресова О. Ю., ДНУЗТ, Гресова Є. Г., Державна адміністрація залізничного транспорту України

Секція 3.....100
Проблемы реформирования транспортного комплекса.....101
Аксенов И. М.
Управління витратами за центрами відповідальності.....103
Бараш Ю. С., Томіліна А. К., ДНУЗТ
Принципи реформування деповської вагоноремонтної бази Укрзалізниці.....105
Булгакова Ю. В., ДНУЗТ
Альтернативні варіанти розвитку технічної вагоноремонтної бази України.....106
Булгакова Ю. В., ДНУЗТ
Аналіз реформування технічної бази для деповського ремонту вантажних вагонів.....107
Булгакова Ю. В., ДНУЗТ
Пріоритетні напрямки в реформуванні та підвищенні ефективності діяльності
залізничного транспорту.....108
Глушенко Т. М., УкрДАЗТ
Розвиток ринку транспортних послуг
в умовах реформування залізничної галузі України.....109
Копитко В. І., Львівська філія ДНУЗТ
Обґрунтування впровадження організаційно-економічного механізму комерціалізації
залізничного транспорту.....112
Маркова І. В., Волохов В. А., УкрДАЗТ
Підвищення ефективності вантажних перевезень
в умовах реформування залізничної галузі.....114
Марценюк Л. В., ДНУЗТ
Зміна моделі управління – об'єктивна необхідність.....116
Марценюк Л. В., ДНУЗТ
Вплив акціонування залізничного транспорту на національну безпеку України.....118
Назаренко І. Л., УкрДАЗТ
Проблеми залучення інвестицій в умовах реформування залізничної галузі.....120
Піх Б. П., ДТГО «Львівська залізниця»

Непрофільні активи в структурі майнового комплексу залізничного транспорту.....122
Потетюєва М. В., Укрзалізниця
Деякі шляхи підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту в умовах його реформування.....123
Сначов М. П., Терентьєва Т. Л., ДНУЗТ
Проблема розвитку залізничної галузі в період її реформування.....124
Ткаченко Л. Є., Дребот Х. В., ДНУЗТ
Методичні підходи до визначення розміру плати за використання залізничної інфраструктури.....125
Чеховська М. М., ДЕТУТ

Секція 4.....127
Гарантування вкладів в сучасних умовах.....128
Бобиль В. В., ДНУЗТ
Реформування банківського нагляду.....129
Бобиль В. В., ДНУЗТ
Вдосконалення системи оплати праці на підприємствах залізничного транспорту.....130
Бобиль В. В., Варакута Ю. М., ДІІТ
Бюджетування як напрямок удосконалення механізму управління вищими навчальними закладами.....131
Васільєва А. Г., Хворостяна Н. В., ДНУЗТ,
Проблемы страхования пассажиров на железнодорожном транспорте.....133
Гребенник Т. А., ДИИТ
Розвиток контролю і внутрішнього аудиту на залізничному транспорті в умовах реформування.....135
Дзюба В. І., ДНУЗТ
Удосконалення стану розрахунків з контрагентами на підприємствах залізничного транспорту.....136
Жовтонога М. М., Гаркавенко А. А., ДІІТ
Організація обліку виробничих запасів, недоліки обліку та шляхи його удосконалення.....137
Єрмоленко Г. С., Шумляєв Б. О., ДНУЗТ
Забезпечення стабільної робити підприємств залізничної галузі на основі формування Служби фінансової безпеки.....138
Каламбет С. В., Воропай В. А., ДНУЗТ
Методологічні засади ефективності управління виробничими запасами.....140
Образцова К. В., Шульга А. В., ДНУЗТ
Недоліки чинного Кодексу законів про працю та можливі шляхи їх подолання.....141
Попченко К. О., Шумляєв Б. О., ДНУЗТ
Окремі питання механізму забезпечення фінансової безпеки підприємств залізничної галузі.....142
Почечун О. І., ДНУЗТ
Механізми управління фінансовими ресурсами підприємства в умовах сталого розвитку національної економіки України.....144
Привалова Л. В., Шило Л. А., ДДФА
Податковий кодекс – перші кроки у системі оподаткування прибутку підприємств.....146
Прищепа О. В., Якимова А. М. ДНУЗТ
Методологічні засади стратегічного управління витратами.....148
Прокопенко Н. Г., Шульга А. В., ДНУЗТ
Переваги та недоліки спрощеної системи оподаткування в Україні.....149
П'ятигорець Г. С., ДНУЗТ
Становлення внутрішнього аудиту на залізниці.....150
Сидоренко І. І., Захаренко І. В., ДНУЗТ

Управління фінансовими ресурсами центрів відповідальності залізничного транспорту в умовах його реформування 151
Сначов М. П., Ломтєва І. М., ДНУЗТ
Фінансування модернізації залізничного транспорту України 152
Твардовська Л. М., Чорновіл О. В., ДНУЗТ
Фінансове забезпечення процесу відтворення основних засобів на підприємствах залізничного транспорту України 153
Чорновіл О. В., Конох К. І., ДНУЗТ
Амортизація та амортизаційні відрахування на залізничному транспорті 154
Чорновіл О. В., Потрапелюк К. Г., ДНУЗТ
Організаційні питання створення системи внутрішнього аудиту 155
Шульга А. В., Топоркова О. А., ДНУЗТ

Секція 5 156
Удосконалення планування поїздоутворення шляхом вибору черговості розпуску составів 157
Бардась О. О., ДНУЗТ
Про економічний аналіз проблеми виконання розкладу руху пасажирських поїздів заданою кількістю составів 158
Вишнякова І. М., ДНУЗТ
Формализация и моделирование рисковых ситуаций в экономике транспорта 159
Герасименко П. В., ПГУПС
Економіко-математична модель оцінки якості управління підприємствами 161
Калита Т. В.
О применении метода обобщенного логистического отображения для интерпретации и прогнозирования параметров экономических процессов железнодорожного транспорта 162
Клименко И. В., ДНУЖТ
Удосконалення роботи економічного відділу локомотивного депо за рахунок автоматизованої інформаційної системи «Фобос» 163
Козар З. Ф., ДНУЗТ
Development strategy of personnel management system with the introduction of the information system 164
Mosina Y. S., Dniepropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan
К вопросу экономической интерпретации данных антиперсистентных временных рядов 165
Нечай А. В., ДИИТ, Скалозуб В. Вл., ДГАУ
Економіко-математичне моделювання пасажиропотоків з урахуванням пересадок 166
Панік Л. О., ДНУЗТ
Проблемы и информационные технологии социально-экономического управления на железнодорожном транспорте Украины 167
Пшинько А. Н., Скалозуб В. В., ДИИТ

ДЛЯ НОТАТОК

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

X Міжнародної наукової конференції

(26.04-27.04)

Російською та українською мовою

Відповідальні за друк: д.е.н., професор *Ю. С. Бараш, Ю. П. Мельянцова*