

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-
ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ТРАНСПОРТУ

СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 36

КИЇВ 2016

УДК 33

Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 36. – К. : ДЕТУТ, 2016. – 296 с.

Збірник містить статті, присвячені теоретичним, методологічним і прикладним проблемам економіки і управління галузі транспорту і зв'язку. У низці статей порушені питання залучення інвестицій, фінансування, ціноутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

У підготовці випуску брали участь відомі вчені, фахівці в галузі транспорту і зв'язку, викладачі провідних вищих навчальних закладів України.

Для науковців, викладачів, магістрів, студентів вищих навчальних закладів і працівників галузі транспорту і зв'язку.

ISSN 2413-7375

Редакційна колегія

Н. І. Богомолова – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Фінанси і кредит» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*головний редактор*);

В. П. Гудкова – д-р екон. наук, доц., завідувач кафедри «Економіка та підприємництво» (*заст. головного редактора*);

Л. О. Бакаєв – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту, академік Економічної академії наук України;

О. В. Бакалінський – д-р екон. наук, проф., професор кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Г. Д. Ейтутіс – д-р екон. наук, проф., професор кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

С. А. Ісаєнко – к-т пед. наук, доцент, завідувач кафедри «Іноземні мови» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Г. Ю. Кучерук – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Логістика» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

П. І. Підлісний – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Економічна теорія» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

О. О. Кравченко – д-р екон. наук, доц., професор кафедри «Фінанси і кредит» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

В. І. Щелкунов – д-р екон. наук, проф., президент Українського національного комітету Міжнародної торгової палати;

А. Р. Божок – к-т екон. наук, доцент кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*відповідальний секретар*);

С. О. Крищенко – старший викладач кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*секретар*).

Статті збірника рецензували члени редакційної колегії,
друкуються мовою оригіналу

Рекомендовано до друку Вченою радою ДЕТУТ
(протокол № 2 від 27.10.2016 р.)

Засновник і видавець – Державний економіко-технологічний університет транспорту.

Свідцтво про державну реєстрацію КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.

Збірник входить до Переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук
(Наказ МОН України від 13.07.2015 р. № 747)

© Державний економіко-технологічний
університет транспорту, 2016

УДК 656.073.235; 656.135; 656.96

*Анна Брайковська, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

*Аліна Теплюк
(магістр спеціальності «Менеджмент організацій і адміністрування (за
видами економічної діяльності)», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ

На етапі реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває виявлення шляхів стимулювання розвитку контейнерних перевезень. Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, який пролягає через залізниці Туреччини, Грузії, Азербайджану, Казахстану. Зокрема Міністерство інфраструктури розробило низку ініціатив щодо розвитку контейнерних перевезень в напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа. Згідно із заявою Міністерства, Україна готова спільно опрацювати максимально прийнятні умови для контейнерних перевезень через морські порти країни, в тому числі у складі потягу «Вікінг».

В умовах загострення конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень потребують значної уваги оптимізація, планування, організація та управління роботою транспорту промислових вузлів. Переробка масових контейнеропотоків обумовлює актуальність пошуку ефективних проектних, технічних, технологічних і організаційних рішень в рамках зазначених завдань.

У статті проаналізований стан ринку контейнерних перевезень України, зокрема Чорноморського регіону. Виокремлені перспективи розвитку та основні проблеми організації контейнерних перевезень. Розглянутий міжнародний досвід стимулювання розвитку контейнерних перевезень, а саме: впровадження принципу «єдиного вікна» у порту Поті (Грузія); впровадження комбінованих схем контейнерних перевезень у рамках концепції маркетингу відносин компанії CMA CGM (Франція); менеджмент-програма New Challenge 21 японської компанії контейнерних перевезень Japan Freight Railway (JR Freight).

Ключові слова: контейнерні перевезення, вантажні перевезення; ринок транспортних послуг, транспортно-експедиторська компанія, «єдине вікно», контейнерообіг портів, логістичний менеджмент.

© Брайковська А., Теплюк А., 2016

*Анна Брайковская, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алина Теплюк
(магистр специальности «Менеджмент организаций и администрирование (по видам экономической деятельности)», Государственный экономико-технологический университета транспорта)*

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК УКРАИНЫ

На этапе реформирования транспортной системы Украины острую актуальность приобретает выявление путей стимулирования развития контейнерных перевозок. Украина заинтересована в привлечении грузового потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута, пролегающего через железные дороги Турции, Грузии, Азербайджана, Казахстана. В частности, Министерство инфраструктуры разработало ряд инициатив по развитию контейнерных перевозок в направлении Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Украина – Европа. Согласно заявлению Министерства, Украина готова совместно проработать максимально приемлемые условия для контейнерных перевозок через морские порты страны, в том числе в составе поезда «Викинг».

В условиях обострения конкурентной борьбы на рынке грузовых перевозок потребуют значительного внимания оптимизация, планирование, организация и управление работой транспорта промышленных узлов. Переработка массовых контейнеропотоков обуславливает актуальность поиска эффективных проектных, технических, технологических и организационных решений в рамках указанных задач.

В статье проанализировано состояние рынка контейнерных перевозок Украины, в частности Черноморского региона. Выделены перспективы развития и основные проблемы организации контейнерных перевозок. Рассмотрен международный опыт стимулирования развития контейнерных перевозок, а именно: внедрение принципа «единого окна» в порту Потти (Грузия); внедрение комбинированных схем контейнерных перевозок в рамках концепции маркетинга отношений компании CMA CGM (Франция); менеджмент-программа New Challenge 21 японской компании контейнерных перевозок Japan Freight Railway (JR Freight).

Ключевые слова: контейнерные перевозки, грузовые перевозки; рынок транспортных услуг, транспортно-экспедиторская компания, «единое окно», контейнерооборот портов, логистический менеджмент.

*Anna Braykovskaya, Ph.D., Associate Professor
(associate Professor of Department «Management», Management department,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Alina Teplyuk
(master of «Management of organizations and administration, State Economy
and Technology University of Transport)*

STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE MARKET OF CONTAINER TRANSPORTATIONS OF UKRAINE

The identifying ways to stimulate the development of container transport becomes acute relevance to the stage of the reform of the transport system of Ukraine. Ukraine is interested in attracting the cargo capacity of the Trans-Caspian international transport route, which runs through the railways of Turkey, Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan. In particular, the Ministry of Infrastructure has developed a number of initiatives for the development of container traffic in the direction of China – Kazakhstan – Azerbaijan – Georgia – Ukraine – Europe. According to the Ministry, Ukraine is ready to jointly work out the most favorable conditions for container traffic through the ports of the country, including in the train «Viking».

The optimization, planning, organization and management of the transport work industrial centers require special attention in terms of exacerbation of competition in the freight market. Processing of container mass substantiates the relevance of search for effective design, technical, technological and organizational solutions within the framework of these objectives.

The article analyzes the state of the container market of Ukraine, in particular the Black Sea region. The authors identify the prospects for development and the basic problems of the organization of container traffic. The article focuses on the international experience of stimulating the development of container traffic. Namely, the authors examine: the introduction of the principle of «single window» in the port of Poti (Georgia); the introduction of the combined container transport schemes within the CMA CGM marketing concept relations (France); management program «New Challenge 21» of Japan Freight Railway (JR Freight).

Keywords: container transportations, freight transportation, market of transport services, transport-forwarding company; «single window», container turn ports, logistic management.

Постановка проблеми. Задовольнити зростаючі вимоги вантажовласників в умовах конкуренції з автомобільним, морським та іншими видами транспорту здатний лише той перевізник, який надає повний комплекс високоякісних послуг при транспортуванні вантажів з обов'язковою гармонізацією економічних інтересів клієнтури. На сьогодні в одеських портах оформлення вантажів на митниці займає 4-6 годин при світовій практиці в півгодини. Крім об'єктивних причин зниження обсягу контейнерних перевезень через економічну кризу і війну на сході країни, на

жаль, в Україні продовжують діяти корупція, непрозорі правила ведення бізнесу, бюрократія на митниці і в портах.

На разі в одеських портах відмічається зниження обсягу контейнерних перевезень до 40% [8]. Неможливість швидкого оформлення вантажів в українських портах відлякує іноземні компанії, які інвестують в Україні або ж поставляють вантажі через вітчизняних підрядників. Про це заявляють представники асоціацій перевізників і експедиторів, а також представники іноземного бізнесу [15].

В умовах ринкової економіки та реформування транспортної системи виникає необхідність нового підходу в організації контейнерних перевезень, який дозволив би, з одного боку, скоротити витрати залізниць, з іншого – підвищити їх привабливість для споживачів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням щодо контейнерних перевезень присвячено роботи вітчизняних і зарубіжних учених. Харчевська І. В. у своїй роботі проаналізувала конкурентне середовище експедиторських компаній у секторі контейнерних перевезень [1]; Андрієнко М. М. фокусувала свою увагу на оцінці ефективності контейнерних перевезень на транспорті [2]; Вітер Н. С. здійснив аналіз критеріїв оцінки ефективності процесу обслуговування споживачів при контейнерних перевезеннях [3].

Харчевська І. В. зазначає необхідність прийняття комплексу заходів з боку держави щодо сприяння розвитку національних операторів контейнерних перевезень, зокрема гармонізації національного законодавства у сфері надання транспортно-експедиторських послуг з міжнародними нормами [1].

Андрієнко М. М. визначила фактори рентабельності контейнерних перевезень та їх обслуговування. Розглянутий спосіб оцінки ефективності контейнерних перевезень, на думку Андрієнко М. М., дозволить встановити рівень впливу основних перевізних і додаткових сервісних послуг на загальну рентабельність контейнерних перевезень на залізничному транспорті в умовах механізму їх сервісного обслуговування [2].

Вітер Н. С. вважає, що в якості коефіцієнта ефективності контейнерних перевезень повинен виступати інтегральний показник, який буде враховувати особливості технологічної схеми організації транспортного процесу. Склад і структура елементів оцінки в кожному конкретному випадку залежить від специфіки послуг, що надаються споживачам. В якості загальних критеріїв оцінки ефективності функціонування системи доставки вантажів можуть виступати витрати часу та фінансові витрати. Серед характеристик і критеріїв ефективності транспортного процесу є такі: оборот контейнера; норми простою контейнера; своєчасність доставки вантажів; тривалість доставки; втрата продуктів у процесі транспортування; собівартість транспортно-експедиційних послуг; приведені витрати; прибуток; дохід; якість обслуговування замовлень споживачів, задоволення клієнтів; наявність сучасного обладнання, GRS навігаторів продуктивність; доступність; надійність і т.д. [3].

Виділення невирішеної проблеми. На етапі реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває виявлення шляхів стимулювання розвитку контейнерних перевезень.

Метою статті є аналіз стану ринку контейнерних перевезень і виявлення перспектив розвитку контейнерної транспортної системи в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Контейнерні перевезення – це сучасний, найбільш економічний вид транспортування вантажів, що використовується в міжнародних сполученнях і дає змогу доставити вантаж у будь-який куток світу в

найкоротший час [5]. Контейнерні перевезення вантажів – це перевезення різних вантажів за допомогою контейнерів – знімних транспортних пристосувань [4].

Перевізниками контейнерів виступають: компанії-оператори контейнерних перевезень, які беруть участь у перевезенні вантажів різними видами транспорту; компанії-оператори змішаних перевезень; компанії-оператори інтермодальних перевезень вантажів, що здійснюють доставку контейнерів за встановленими інтермодальними схемами [2].

Ефективність транспортного обслуговування – це показник, чи система показників, який характеризує рівень якості функціонування логістичної системи при заданому рівні загальних логістичних витрат. З точки зору споживача, що виступає кінцевою ланкою логістичного ланцюга, ефективність логістичної системи визначається рівнем якості обслуговування його замовлення. Організація транспортного процесу доставки вантажів у контейнерах має забезпечувати задоволення потреб клієнтів у перевезенні при високому рівні якості та мінімальних витратах. Переваги контейнерних перевезень полягають у забезпеченні високого позатранспортного ефекту від підвищення схоронності вантажів, значно прискорюють їх доставку, підвищують конкурентоспроможність і екологічність транспортної продукції. Контейнерні перевезення є найефективнішим видом доставки вантажів, який використовується не тільки у внутрішньому, а й міжнародному сполученні. Такі перевезення виконуються різними видами сухопутного, водного й повітряного транспорту.

Основними перевагами контейнерних перевезень є:

- збереження вантажів під час транспортування від відправника до одержувача різними видами транспорту. При змішаних сполученнях контейнер відіграє роль ланки, що поєднує діяльність різних видів транспорту;

- висока продуктивність вантажно-розвантажувальних робіт;

- зменшення потреби в складських площах і ризику дорожньо-транспортних пригод;

- забезпечення найбільшої екологічної чистоти транспортної продукції, що гарантується контейнерами [2]. Також перевагами контейнерних перевезень є зниження витрат на тару та упаковку, підвищення продуктивності та покращення умов праці, прискорення доставки вантажів і підвищення ступеня їх збереження, поліпшення якості перевізного процесу в цілому [3].

Основна конкуренція на ринку міжнародних контейнерних перевезень, у тому числі на ринку України, відбувається між трьома основними типами транспортно-експедиторських компаній:

- транспортно-експедиторські компанії в традиційному розумінні;

- транспортно-експедиторські компанії, які є частиною транспортних холдингів, не пов'язаних з агентуванням судноплавних контейнерних ліній (логістичні оператори);

- транспортно-експедиторські компанії, є частиною холдингів, в основі яких є агентування судноплавних контейнерних ліній, або ж, безпосередньо, агенти судноплавних ліній – лінійні агенти [1].

Компанія, що надає транспортно-експедиційне обслуговування повинна взяти на себе функції планування навантаження і розвантаження контейнерів, контроль за завезенням та вивезенням контейнерів, оформлення перевізної та митної документації, забезпечувати контроль часу перебування контейнерів під вантажними операціями та в їх очікуванні, доставкою вантажу «від дверей до дверей» [14]. Контейнерні перевезення є одним з найбільш важливих і необхідних способів транспортування вантажів. Річний товарообіг морських контейнерів досяг 40 000 000 одиниць,

а щорічний обсяг морських перевезень в контейнерах досяг 158 000 000 тонн, що складає близько 30% усіх світових перевезень вантажів [6]. На сьогодні монополії на перевезення контейнерів не існує, проте кілька міжнародних судноплавних компаній, конкурують з погляду масштабів діяльності своїх судноплавних ліній. Десять провідних компаній світу, забезпечують 30% світових контейнерних перевезень: NYK (Японія), Evergreen Marine Corporation (Китай), CMA CGM (Франція), Maersk Line (Данія), Mediterranean Shipping Company (Швейцарія), Hapag-Lloyd (Німеччина), American President Lines (APL) (Сінгапур), COSCO (Китай), Nanjin Shipping Company (Південна Корея), China Shipping Container Lines (Китай) [6].

У 2015 р. триваючий економічний спад вніс кілька суттєвих змін у контейнерний ринок України, зокрема Чорноморського регіону. Так, зменшення напруженості збройного конфлікту на Сході України призвело до поступового уповільнення падіння економіки і виробництва цієї країни в третьому кварталі. Це підтверджується поквартальною динамікою загального контейнерообігу України в 2015 р.: у другому кварталі порівняно з першим загальний контейнерообіг впав на 19,93%, але вже в третьому кварталі у порівнянні з другим він збільшився на 10,35%. Варто зазначити, що загальний обсяг перевалки навантажених контейнерів в Україні за 9 місяців 2015 р. знизився на 28,38% у порівнянні з аналогічним періодом 2014 р.

Показовою є динаміка контейнерного вантажообігу України першого півріччя 2015 р. у порівнянні з другим півріччям 2014. Контейнерний вантажообіг України з країнами Південно-Східної Азії скоротився на 29,87%, Європи – на 24,31%, Південної Америки – на 28,66%, при цьому з країнами Близького Сходу – збільшився на 8,57%. Також в Україні відбулось рекордне зменшення обсягів імпорتنних перевезень за даний період – 38,9%. Частки країн у загальній переробці навантажених контейнерів у четвертому кварталі 2015 р. розподілилися таким чином: Румунія – 26,76%, Росія – 25,67%, Україна – 22,05%, Грузія – 16,88%, Болгарія – 8,64% [7]. Також одним із трендів контейнерної логістики в даний час є перевезення за маршрутом Україна – Китай. В експортних перевезеннях України найбільшу питому вагу займає Китай, потіснивши традиційного лідера – Російську Федерацію [13].

Існує кілька основних проблем, які виникають при використанні контейнерної транспортної системи:

- інформаційний потік, який супроводжує перевезення, не завжди встигає за переміщенням контейнерів;
- затримки на контейнерних пунктах, пов'язані з пошуком контейнерів;
- відсутність балансу обсягів прямих і зворотних перевезень вантажів у контейнерах;
- виникає проблема порожніх пробігів, коли в одному напрямку є вантаж, а у зворотному немає;
- потреба значних капітальних вкладень на створення окремих ліній (спеціалізовані термінали, транспортні засоби);
- значна маса тари;
- низький рівень використання контейнерів через існування затримок в кожній з систем, від вантажовідправника до вантажоодержувача.

Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту, який пролягає через залізниці Туреччини, Грузії, Азербайджану, Казахстану. Зокрема Міністерство інфраструктури розробило низку ініціатив щодо розвитку контейнерних перевезень у напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа. Україна також готова спіль-

но опрацювати максимально прийнятні умови для контейнерних перевезень через морські порти країни, в тому числі у складі потягу «Вікінг».

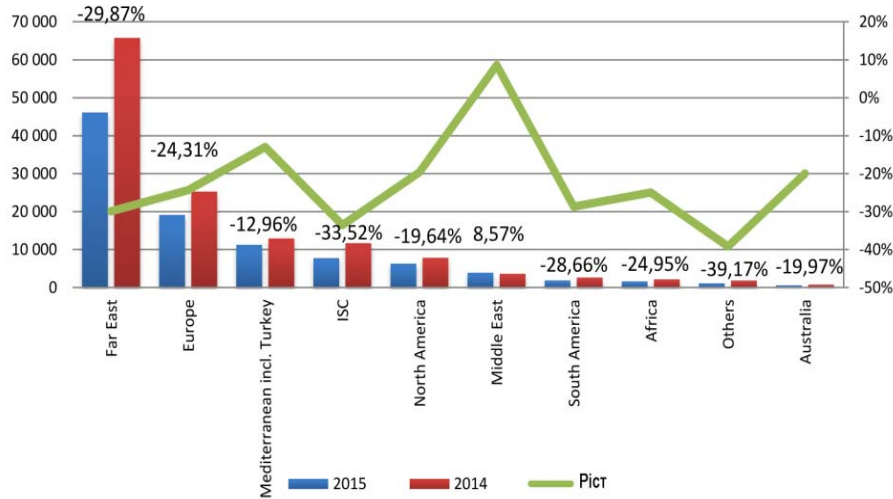


Рис. 1. Загальний контейнерообіг портів України за торговельними напрямками у 2015 р. порівняно з 2014 р., TEU

Організація залізнично-поромного сполучення між вище зазначеними країнами можлива за умов створення відповідної законодавчої бази і зміни підходу контролюючих органів до контейнерних перевезень, що наразі є одним із найперспективніших видів вантажних перевезень у світі. При цьому особливо важливим є спрощення процедур оформлення документів і прикордонного контролю. Українське транспортне відомство вже спростило ці процедури в портах з метою залучення вантажопотоків, в тому числі й транзитних. Зокрема, згідно з Постановою КМУ № 491 від 07.07.2015, акцентується увага на розвитку інформаційної системи порту.

«Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» з метою впровадження, забезпечення функціонування та розвитку інформаційної системи портового співтовариства визначає та розробляє:

- структуру та формат обміну даними в інформаційній системі портового співтовариства;
- форми електронних документів;
- технічні та технологічні умови створення, впровадження і функціонування інформаційної системи портового співтовариства;
- порядок і умови підключення та використання інформаційної системи портового співтовариства;
- плани заходів щодо створення, впровадження та розвитку інформаційної системи портового співтовариства;
- плани заходів щодо застосування документів в електронній формі замість паперових документів;
- технологічні схеми обробки і оформлення осіб, транспортних засобів, товарів, у тому числі вантажів та багажу, пасажирів у морських портах з використанням інформаційної системи портового співтовариства» [16].

Розроблені Міністерством інфраструктури України зміни до Митного кодексу,

дозволять залишити в минулому необхідність надання гарантій оплати мита при залізничному перевезенні транзитних підакцизних товарів. Готується до впровадження експериментальний проект з наданням 50% знижки на портові збори. [12].

Серед переваг контейнерних перевезень через Україну варто виокремити такі: висока швидкість доставки (900 км/доба); розвиток інфраструктури (10 тис. км електрифікованих ліній) вигідне розташування (географічний центр Європи, більше 50 залізничних пунктів пропусків, незамерзаючі порти Чорного моря)

Розглянемо низку прикладів щодо вирішення організаційних проблем розвитку контейнерних перевезень в інших країнах.

1. Японія. Певний час економіка Японії була дефляційною та дерегуляційною, більша частка праце- і матеріаломістких виробничих потужностей була переведена в інші країни, що призводило до постійного зменшення загального обсягу перевезених вантажів. Зазначене обумовлювало високий рівень конкуренції на транспортному ринку. Тому транспортні компанії були вимушені впроваджувати концепцію менеджменту, яка охоплювала весь логістичний ланцюг (SCM) та вимагала від операторів як підвищення якості управління перевезеннями, так і вдосконалення використовуваних технічних засобів.

З 2002 р. Японська компанія контейнерних перевезень Japan Freight Railway (JR Freight) функціонувала у відповідності із середньостроковою менеджмент-програмою New Challenge 21 («Новий виклик XXI століття»). Основними цілями програми були:

- посилення конкурентоспроможності компанії на транспортному ринку;
- збільшення обсягу вантажних перевезень за рахунок подальшого поліпшення обслуговування клієнтури;
- підвищення ефективності управління основною діяльністю та оптимізація управлінських структур.

Пріоритетом є зазначений розвиток та підвищення обсягів контейнерних перевезень на залізниці заради супутнього ефекту поліпшення стану навколишнього середовища (згідно з нормативами по виділенню вуглекислого газу). Для досягнення цих цілей компанія активно впроваджувала сучасні інформаційні технології, види послуг та інші заходи щодо вдосконалення контейнерних перевезень [9].

2. Франція. Французька компанія CMA CGM посідає 3-тє місце у світі за обсягом морських контейнерних перевезень. Гордість компанії – контейнеровоз CMA CGE «Жюль Верн» – може вмістити понад 160 тис. тонн вантажу, що еквівалентно річному обсягу виробництва автомобільного заводу. Найбільше судно компанії має довжину в 396 м (для порівняння висота Ейфелевої вежі – 324 м), а його площа дорівнює чотирьом футбольним полям.

Дана компанія зберегла індивідуальний підхід у відносинах з клієнтами. У регіональних відділеннях представники компанії пропонують ексклюзивні рішення з використанням не тільки морських перевезень, а й інших способів доставки вантажу від місця виробництва до місця складування: залізничним, річковим і вантажним транспортом. Зазначені комбіновані схеми використовуються щомісяця понад 150 тис. клієнтами: промислові групи, великі торговельні мережі, експедиторські фірми, а також ціла низка малих і середніх підприємств. Попри непросту економічну ситуацію, ринкова частка контейнерних перевезень продовжує збільшуватися. На цьому гнучкому модульованому виді перевезень позитивно відбивається розширення міжнародної торгівлі.

Ще одна перевага CMA CGM – її новаторський потенціал, що дозволяє відповідати останнім тенденціям ринку та вимогам вантажоперевізників, у тому

числі у сфері екології. Компанія однією з перших почала використовувати екоконтейнери. З 2005 р. група скоротила викиди вуглекислого газу на 40 %. Викиди вуглекислого газу на «Жюль Верн» складають 36 г на тонну і на кілометр. Для порівняння викиди вуглекислого газу від автомобіля складають 90–120 г на кілометр. Безпека мореплавання забезпечується за рахунок спеціальних систем у центрі управління рухом суден, що забезпечують судна в режимі реального часу інформують про метеорологічні умови [10].

3. Грузія. Порт Поті – це на сьогодні єдиний універсальний порт у Грузії (типу «Land Lord»), що займається перевалкою контейнерів та забезпечує розвиток інфраструктури з подальшою передачею терміналів приватним операторським компаніям на довгостроковій основі (20–25 років). Тим не менш, в очікуванні передачі операторам частина терміналів (поромний і контейнерний) оперуються портом. На сьогодні в порту функціонують всі основні типи терміналів, включаючи термінали генеральних, навалювальних, нафтоналивних вантажів.

На сьогоднішній день в порту запроваджено принцип «єдиного вікна», поширений і на портову митницю. Таким чином, вантажовласники та експедитори мають щодня 24-годинний доступ для оформлення вантажів із фіксованим, з часу подання заявки, часом для проведення процедур. Для зменшення корупційних складових виключений прямий контакт з безпосередніми виконавцями, що здійснюють оформлення. З метою значного зменшення простоїв і затримок, у співпраці з агентськими та експедиторськими компаніями портом були спрощені, автоматизовані і в деяких випадках скасовані застарілі процедури на пропуск вантажів і транспорту в порт. Також за наполяганням порту спрощені процедури оформлення суден, і на сьогоднішній день замість колишніх п'яти тільки дві організації – еміграційна і митна служби – проводять усі формальності [11].

Висновки та пропозиції. Контейнерний вантажообіг України з країнами Південно-Східної Азії скоротився на 29,87%, Європи – на 24,31%, Південної Америки – на 28,66%, при цьому з країнами Близького Сходу – виріс на 8,57%. Україна зацікавлена в залученні вантажного потенціалу Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту та розвитку контейнерних перевезень у напрямку Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузія – Україна – Європа.

В умовах реформування транспортної системи України гострої актуальності набуває: створення відповідної законодавчої бази і зміни підходу контролюючих органів до контейнерних перевезень; спрощення процедур оформлення документів і прикордонного контролю; запозичення найкращого міжнародного досвіду організації та стимулювання розвитку контейнерних перевезень, зокрема досвід Грузії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Харчевская С. П. Анализ конкурентной среды экспедиторских компаний в секторе контейнерных перевозок [Електронний ресурс] / И. В. Харчевская, С. П. Онищенко // Технологический аудит и резервы производства. – 2014, № 6(3), ст.20-26. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6\(3\)_5.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6(3)_5.pdf). – Загл. з екрана. – Проверено: 16.05.2016.
2. Андриченко М. М. Оцінка ефективності контейнерних перевезень на транспорті / М. М. Андриченко. // Ефективна економіка. – 2011, № 10, Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek_2011_10_9.pdf.
3. Вітер Н. С. Аналіз критеріїв оцінки ефективності процесу обслуговування споживачів при контейнерних перевезеннях [Електронний ресурс] / Н. С. Вітер // Наукові нотатки. – 2010, Вип. 28., ст.107-110. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn_2010_28_22.pdf. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
4. Контейнерні перевезення вантажів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kku.in.ua/kontejnerni-perevezennya-vantazhiv_1.htm. – Загл. з екрана. – Провірено : 16.05.2016.

5. Морські контейнерні перевезення від компанії KST [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kst.com.ua/ua/mor_perevozki/. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
6. Крупнейшие компании контейнерных перевозок. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://korabley.net/news/kрупnejshie_kompanii_kontejnerykh_perevozok/2012-03-30-1147. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
7. Контейнерный рынок стран Черноморского региона 2015: события, перспективы, прогнозы. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://cfts.org.ua/analytics>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
8. На дні: Чому транзитні контейнерні перевезення йдуть в обхід України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ua.112.ua/statji/na-dni-chomu-tranzytnei-konteynemi_perevezennia-idut-v-obkhid-ukrainy-239067.html – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
9. Контейнерные перевозки в Японии. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.zdmira.com/arhiv/2005/zdm-2005-no-05>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
10. Новини у Франції СМА CGM – великий морський перевізник. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ambafrance-ua.org/СМА-CGM-velikij-mors-kij>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
11. Контейнерные перевозки в Грузии и перспективы их роста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/494>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
12. Микола Снітко: Розвиток контейнерних перевезень в напрямку Азія-Європа-Азія дозволить збільшити обсяги транзитного вантажопотоку через територію України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248482422&cat_id=244277212. Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
13. На первом месте – Китай. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/na-pervom-meste--kitaj.html>. Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
14. Музыкаин Г. И. Маркетинговые принципы повышения экономической эффективности контейнерных перевозок / [Електронний ресурс] Г. И. Музыкаина, П. В. Бех, Т. В. Болвановская // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 19. – С. 271-275. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2007_19_58. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
15. Експерти: проблема на митницях виділяють іноземних інвесторів. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://tsn.ua/groshi/eksperti-problemi-na-mitnicyah-vidlyakuyut-inozemnih-investoriv.html>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.
16. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/ru/cardnpd?docid=248355764>. – Загл. з екрана. – Провірено: 16.05.2016.

REFERENCES

1. Harchevskaya S. P. Analiz konkurentnoy sredy ekspeditorskih kompaniy v sektore konteynerykh perevozok [The analysis of the competitive environment of shipping companies in sector of container transportations] [Electronic resource] / I. V. Harchevskaya, S. P. Onischenko // Tehnologicheskii audit i rezervyi proizvodstva. – 2014, № 6 (3), st.20-26. – Available at: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6\(3\)_5.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Tatrv_2014_6(3)_5.pdf) (Accessed 16 May 2016).
2. Andrienko M. M. Otsenka effektivnosti konteynerykh perevozok na transporte / N. N. Andrienko. // Effektivnaya ekonomika. – 2011, № 10. Available at: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek_2011_10_9.pdf.
3. Viter N. S. Analiz kriteriev otsenki effektivnosti protsessa obsluzhivaniya potrebiteley pri konteynerykh perevozkah [The analysis of criteria for evaluation of efficiency of process of service of consumers at container transportations] [Electronic resource] / N. S. Viter // Nauchnyye zametki. – 2010 Vyip. 28., st.107-110. – Available at: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nn_2010_28_22.pdf (Accessed 16 May 2016).
4. Konteynerye perevozki gruzov [Container transportation of goods] [Electronic resource]. – Available at: http://kku.in.ua/kontejnerye-perevezennya-vantazhiv_1.htm (Accessed 16 May 2016).
5. Morskie konteynerye perevozki ot kompanii KST [Sea container transportations from the KST company] [Electronic resource]. – Available at: http://www.kst.com.ua/ua/mor_perevozki/ (Accessed 16 May 2016).
6. Krupneyshie kompanii konteynerykh perevozok [The largest companies of container transportations] [Electronic resource] – Available at: http://korabley.net/news/kрупnejshie_kompanii_kontejnerykh_perevozok/2012-03-30-1147 (Accessed 16 May 2016).
7. Konteynerye ryinok stran Chernomorskogo regiona 2015: sobyitiya, perspektivy, prognozyi [Container market of the countries of the Black Sea region of 2015: events, prospects, forecasts] [Electronic resource] – Available at: <http://cfts.org.ua/analytics> (Accessed 16 May 2016).

8. Na dne. Pochemu tranzitnyie konteyneryie perezovzki idut v obhod Ukrainyi [At the bottom Why transit container transportations make a detour of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: <http://ua.112.ua/statji/na-dni-chomu-tranzytzni-konteyneryie-perevezennia-idut-v-obkhid-ukrainy-239067.html> (Accessed 16 May 2016).

9. Konteyneryie perezovzki v Yaponii [Container transportations in Japan] [Electronic resource] – Available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2005/zdm-2005-no-05> (Accessed 16 May 2016).

10. Novosti vo Frantsii CMA CGM – bolsшой morskoy perezovzhik [News in France CMA CGM – a big sea carrier] [Electronic resource] – Available at: <http://www.ambafrance-ua.org/CMA-CGM-velikij-mors-kij> (Accessed 16 May 2016).

11. Konteyneryie perezovzki v Gruzii i perspektivy ih rosta [Container transportations in Georgia and prospects of their growth] [Electronic resource]. – Available at: <http://portsukraine.com/node/494> (Accessed 16 May 2016).

12. Nikolay Snitko: Razvitie konteyneryih perezovzok v napravlenii Aziya-Evropa-Aziya pozvolit uvelichit ob'emyi tranzitnogo gruzopotoka cherez territoriyu Ukrainyi [Nikolay Snitko: Development of container transportations in the direction of Asia-Europe-Asia will allow to increase volumes of transit freight traffic through the territory of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248482422&cat_id=244427712 (Accessed 16 May 2016).

13. Na pervom meste – Kitay [On the first place – China] [Electronic resource] – Available at: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/na-pervom-meste--kitaj.html> (Accessed 16 May 2016).

14. Muzyikin G. I. Marketingovyie printsipyi povyisheniya ekonomicheskoy effektivnosti konteyneryih perezovzok / [Electronic resource] G. I. Muzyikina, P. V. Beh, T. V. Bolvanovskaya // Vestnik Dnepropetrovskogo natsionalnogo universiteta zheleznodorozhnogo transporta imeni akademika V. Lazaryana. – 2007. – Vyip. 19. – S. 271-275. – Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2007_19_58 (Accessed 16 May 2016).

15. Ekspertyi: problema na tamozhnyah vyidelyayut inostrannyih investorov [Experts: a problem at customs allocate foreign investors] [Electronic resource] – Available at: <http://tsn.ua/groshi/eksperti-problemi-na-mitnitsyah-vidlyakuyut-inozemnih-investoriv.html> (Accessed 16 May 2016).

16. O vnesenii izmeneniy v nekotoryie postanovleniya Kabinetu Ministrov Ukrainyi [About modification of some resolutions of the Cabinet of Ukraine] [Electronic resource] – Available at: <http://www.kmu.gov.ua/control/ru/cardnpd?docid=248355764> (Accessed 16 May 2016).

УДК 658.338.1

*Вікторія Творонович, к.е.н., доц.
(доцент кафедри «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ольга Вельма, магістр
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МОДЕЛЮВАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена моделюванню економічних процесів на підприємствах транспорту, визначенню сутності, забезпеченості та ефективності використання основних засобів на підприємствах транспортної сфери.

Встановлено, що скорочення інвестицій у реальному секторі економіки України зумовило істотне зниження темпів оновлення основних засобів у всіх галузях промисловості, в тому числі і для транспортної галузі. Поточний стан транспортного обладнання є одним з обмежувальних факторів підвищення ефективності роботи транспортної галузі. Потрібна як мінімум наявність у конкретний період часу достатньої кількості фінансових ресурсів для здійснення робіт з відшкодування вибулих з виробничого процесу основних засобів.

Досліджуються показники, що характеризують ефективність використання основних засобів, на основі яких здійснюється моніторинг і аналіз основних засобів. У статті досліджений процес відтворення та етапи кругообігу основних засобів транспортного підприємства. Досліджені 492 основні критерії, що відображають ефективність використання рухомого складу та продуктивність транспортного підприємства. Проведено моделювання оптимального по продуктивності рухомого складу для перевезення вантажів у транспортному підприємстві.

Ключові слова: основні засоби, основний капітал, ефективність використання основних засобів, зношеність основних засобів, моніторинг і аналіз основних засобів, транспортні засоби, моделювання основних засобів.

© Творонович В., Вельма О., 2016

*Виктория Творонович, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный
экономико-технологический университет транспорта)*

*Ольга Вельма, магистр
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МОДЕЛИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ НА ТРАНСПОРТЕ

Статья посвящена моделированию экономических процессов на транспорте, определению сущности, обеспеченности и эффективности использования основных средств на предприятиях транспортной сферы.

Установлено, что сокращение инвестиций в реальном секторе экономики Украины обусловило существенное снижение темпов обновления основных средств во всех отраслях промышленности, в том числе и для транспортной отрасли. Текущее состояние транспортных средств является одним из ограничительных факторов повышения эффективности работы транспортной отрасли. Необходимо, как минимум, наличие в конкретный период времени достаточного количества финансовых ресурсов для осуществления работ по возмещению выбывших из производственного процесса основных средств.

Исследуются показатели, характеризующие эффективность использования основных средств, на основе которых осуществляется мониторинг и анализ. В статье исследован процесс воспроизводства и этапы кругооборота основных средств транспортного предприятия. Исследованы основные критерии, отражающие эффективность использования подвижного состава и производительность транспортного предприятия. Проведено моделирование оптимального по производительности подвижного состава для перевозки грузов в транспортном предприятии.

Ключевые слова: основные средства, основной капитал, эффективность использования основных средств, изношенность основных средств, мониторинг и анализ основных средств, транспортные средства, моделирование основных средств.

*Victoria Tvoronovych, PhD, Associate Professor
(Associate Professor of the department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Olga Velma, master
(State Economy and Technology University of Transport)*

MODELING OF ECONOMIC PROCESSES ON RAILWAY TRANSPORT

The article focuses on essence, security and efficiency of fixed assets in enterprises transport sector. Studied indicators characterizing the efficiency of fixed assets on the

basis of which the monitoring and analysis of fixed assets. The article explored the reproduction and stages kruhooborotu main means of transport. The basic criteria that reflect the efficiency and productivity of the rolling stock of transport. Simulation for optimal performance of rolling stock for freight transport in the enterprise.

Keywords: fixed assets, capital, efficiency of fixed assets, depreciation of fixed assets, monitoring and analysis of property, vehicles, modeling assets.

Постановка проблеми. Важливим заходом підготовки об'єкта економіки до сталого функціонування в умовах різних ситуацій є оновлення його основних засобів. Причому, це суттєво важливо для всіх об'єктів економіки незалежно від характеру їх функцій – промислового, енергетичного, транспортного, сільськогосподарського і т. ін. Розглядаючи відтворення основних фондів, ми дійшли висновку, що оновлення основних засобів має здійснюватися як на макро-, так і на мікрорівні, оскільки саме вони визначають кількісний і якісний стан основних фондів.

Вивчаючи різні джерела, стає зрозумілим, що об'єкти, які мають надійні, незношені виробничі фонди, здатні за складної економічної ситуації в країні значно успішніше протистояти кризам, ніж ті підприємства, у яких основні засоби давно застаріли [1]. Тому капіталомістка міра відновлення основних фондів, поряд зі своїм основним економічним призначенням – кількісним та якісним піднесенням виробництва – є значущим економічним механізмом управління підприємством. Це визначило вибір теми дослідження та кола розглянутих питань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичною і методичною основою роботи стали праці таких учених як: Г. В. Астапова, І. Ю. Єрфорт, Є. В. Олійник, О. П. Павленко, В. М. Семенов, Ю. В. Яшан, які досліджували різні аспекти управління і підвищення ефективності процесів моделювання основних засобів транспортних підприємств. Виконані дослідниками роботи зробили значний внесок у розвиток теорії і практики моделювання основних засобів. Разом з тим, організаційно-економічні аспекти моделювання основних засобів транспортного підприємства вимагають подальшого вивчення, що пов'язано зі зміною умов функціонування транспортного підприємств в конкурентному середовищі. Зокрема потребують уточнення організаційні процедури моделювання основних засобів транспортного підприємства, зі встановленням їх взаємозв'язків із системою моделювання діяльності підприємства загалом. Потреби практики визначають потребу розвитку методичних основ моделювання основних засобів, розробки його алгоритму і методик оцінки ефективності.

Проведені дослідження авторів [1-11] сформували теоретико-методологічну базу проведення моделювання основних засобів транспортних підприємств. Реформи транспортної сфери, що здійснюються протягом останніх років, показали, що однією з головних проблем їх низької результативності є недостатня економічна обґрунтованість прийнятих управлінських рішень. Ця проблема властива практично кожному підприємству, що надає транспортні послуги, і багато в чому обумовлена недосконалістю організації планування його діяльності, зокрема такого специфічного об'єкта планування, як основні засоби підприємства. На відміну від інших видів економічних ресурсів підприємства, основні засоби характеризуються особливо високою вартістю і тривалістю періоду окупності, що впливають на формування ефективності планування, для підвищення якої потрібні нові науково-обґрунтовані підходи до його організації та економічної оцінки наслідків реалізації планів розвитку основних засобів. Тому тема дослідження моделювання основних

засобів транспортних підприємств є надзвичайно актуальною та потребує подальшого дослідження.

Мета наукової статті – розробити науково-теоретичні підходи щодо моделювання основних засобів транспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних економічних умовах господарювання одним з питань теорії і практики є оснащення підприємств основними фондами, оскільки це найважливіший елемент національного багатства країни. Від ефективного використання основних засобів залежить як фінансовий, так і майновий стан організації. Це зумовлює потребу в підвищенні якості облікової інформації, оперативності її отримання та повноти наданих відомостей для всіх рівнів користувачів. Раціонально побудований облік основних засобів створює можливість для забезпечення режиму економії, скорочення і ліквідації непродуктивних витрат.

Основні засоби (ОЗ) – це також необігові активи або майно, обладнання. Цей термін використовується для обліку активів і майна, які не можуть бути легко конвертовані в грошові кошти [1, с. 114]. Потреба поновлення основних фондів (ОФ) обумовлена природними процесами зношення основних засобів виробництва, їх амортизацією. Амортизація – обчислена в грошовому вираженні зношеність основних засобів у процесі їх застосування, виробничого використання. Амортизація є одночасно засобом, способом, процесом перенесення вартості зношених засобів праці на вироблений з їх допомогою продукт [2, с. 98].

Варто зазначити, що будь-яке підприємство, незалежно від його належності до тієї чи іншої організаційно-правової форми, володіє основними засобами, які характеризують його матеріальну базу і визначають технічний рівень виробництва. Процес праці містить у собі два основних компоненти: засоби виробництва, які, у свою чергу, діляться на предмети праці й засоби праці, робочу силу. У сучасній економіці засоби праці прийнято називати основними засобами або основними фондами підприємства.

Нами було з'ясовано, що основні засоби підлягають фізичному зношенню протягом їх використання, та й стан обладнання може погіршуватися з плином часу. Фізична зношеність також зменшує ціну обладнання та може вивести його з ладу за його прямим призначенням, коли це може бути зовсім невчасно для підприємства.

Для різних груп основних засобів фізична зношеність проявляється в різних видах. Для обладнання вона виражається у спотворенні форм і розмірів окремих деталей, у втраті точності, продуктивності і т. ін. Також іншою буде зношеність будинків і споруд [2].

Зношеність основних засобів відбувається нерівномірно. Фізична зношеність у обладнання може прискорюватися під впливом високої температури, вологості, тиску та інших зовнішніх факторів. Фізична зношеність основних фондів основного виду діяльності перебуває в прямій залежності від особливостей технологічного процесу і умов, де вони використовуються, тобто від навантаження, якості догляду за обладнанням, рівня організації виробництва, кваліфікації робітників та інших чинників. Нами було з'ясовано, що фізична зношеність буває двох видів: частковою і повною. Повна зношеність усувається витратним для організації способом. Потрібна заміна фізично зношених основних засобів. Тобто, здійснюється капітальне будівництво для зношених споруд або купується нове обладнання. Часткова зношеність порівняно з повною менш витратна і легко усувається ремонтом, який проводиться з метою повернення обладнання первісних техніко-економічних властивостей [3, с. 51].

Варто відзначити, що скорочення інвестицій у реальному секторі економіки України зумовило істотне зниження темпів оновлення основних засобів у всіх галузях промисловості. Те, що відбувається останнім часом уповільнення процесів оновлення технологічного обладнання, властиве більшості вітчизняних галузей промисловості, характерно і для транспортної галузі, що визначає значне старіння і негативну зміну її структури. Наявність транспортного обладнання є одним з обмежувальних факторів підвищення ефективності роботи транспортної галузі. У зв'язку з цим, наразі одним з важливих завдань у забезпеченні стабільної роботи транспортних систем є модернізація лінійної частини та реконструкція транспорту, тобто заміна морально застарілого і фізично зношеного транспорту та його обладнання сучасними, що мають високі техніко-економічні показники. Для виконання цих вимог потрібна як мінімум наявність у конкретний період часу достатньої кількості фінансових ресурсів для здійснення робіт з відшкодування вибулих з виробничого процесу основних засобів [4, с. 111].

Уповільнення процесів оновлення основних засобів пояснюється браком фінансових ресурсів, що визначається зниженням сум амортизаційних відрахувань, а також прибутку, які можуть бути спрямовані на здійснення вказаних робіт. Виявлене значне відставання термінів корисного використання основних засобів за даними обліку від їх реального рівня ускладнює забезпечення своєчасного відшкодування основних засобів і ускладнює вироблення необхідних рішень щодо активізації відтворювального процесу [5, с. 195].

Зокрема, відтворення основних засобів – це процес безперервного їх поновлення. Розрізняють просте та розширене відтворення. Процес відтворення основних засобів має низку характерних ознак, зокрема:

Варто відзначити, що просте відтворення основних засобів здійснюється в тому самому обсязі, коли відбувається заміна окремих зношених частин основних засобів або заміна старого устаткування на аналогічне, тобто тоді, коли постійно відновлюється попередня виробнича потужність [6, с. 10]. Розширене відтворення передбачає кількісне та якісне збільшення діючих основних засобів або придбання нових основних засобів, які забезпечують вищий рівень продуктивності устаткування. Так, у процесі господарської діяльності кругообіг основних засобів транспортного підприємства проходить три стадії:

Отже, процес відтворення основних засобів – це складова всього процесу виробництва, і управління ним має здійснюватися в комплексній взаємодії з управлінням рештою підсистем підприємства. Типову модель процесу відтворення основних засобів підприємств характеризують три особливості відтворення основних засобів [7, с. 85]: циклічність; одночасність авансування і поступовість зношеності; наявність двох груп джерел фінансування відтворення – внутрішньої і зовнішньої.

Активною частиною основних засобів є основні засоби, які безпосередньо беруть участь у процесі виробництва (машини, обладнання, транспортні засоби, прилади). На автотранспортному підприємстві, яке справляє послуги міжміських вантажоперевезень, основну частку активної частини основних становить рухомий склад підприємства. В умовах ринкової економіки слід перш за все розв'язувати проблему підвищення ефективності експлуатації рухомого складу. З нашого погляду, основним критерієм, що відображає ефективність використання рухомого складу, є його продуктивність.

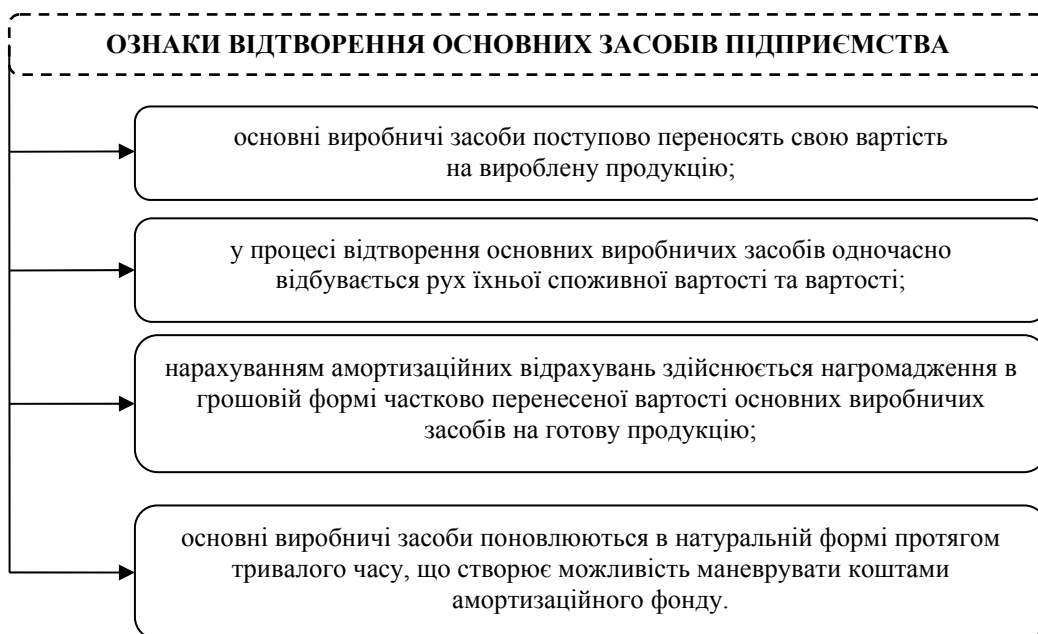


Рис. 1. Ознаки процесу відтворення основних засобів транспортного підприємства

Джерело: згруповано автором на основі [6, с. 9].

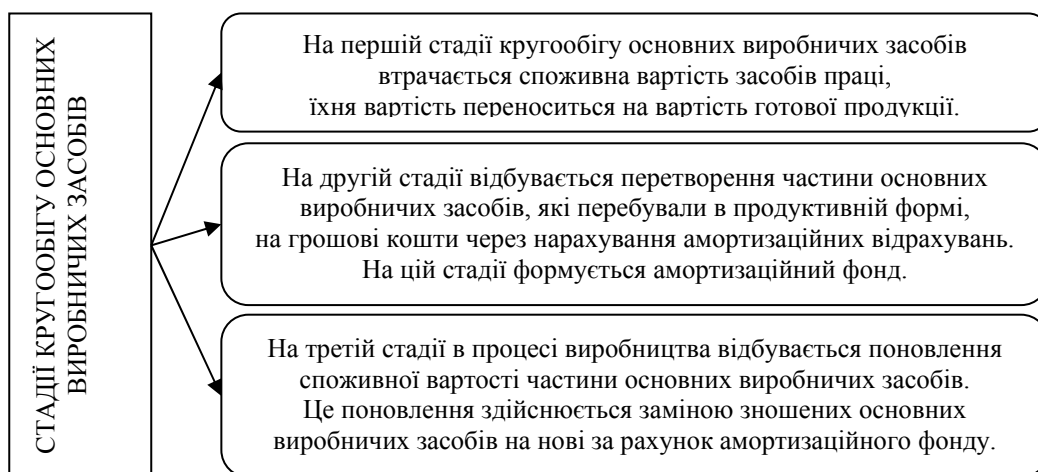


Рис. 2. Стадії кругообігу основних виробничих засобів транспортного підприємства

Джерело: згруповано автором на основі [7, с. 85].

Продуктивність праці характеризується кількістю продукції, яка вироблена за одиницю часу. Під транспортної продукцією розуміють, як правило, переміщення вантажу, отже, продуктивність рухомого складу – це кількість вантажу, що перевозиться за одиницю часу (т/год.) або величина вантажообігу, що виконується за одиницю часу (ткм/год.). Продуктивність, віднесена до однієї години роботи автомобі-

ля, називається годинною продуктивністю ($Wч$). Для її отримання скористаємося наведеною нижче формулою [2]:

$$Wч = \frac{q_n \times y \times l_{г.е.}}{t_u} \quad (1)$$

де q_n – номінальна вантажопідйомність автомобіля, т;

y – коефіцієнт використання вантажопідйомності;

$l_{г.е.}$ – довжина їзди з вантажем, км;

t_u – час транспортного циклу, год. [10, с. 52].

Як видно з формули, продуктивність прямо пропорційна вантажопідйомності автомобіля і довжині поїздки і обернено пропорційна часу циклу. Номінальна вантажопідйомність для магістральних тягачів, використовуваних для вантажоперевезень, як правило, становить 20 тонн. Коефіцієнт використання вантажопідйомності знаходиться відношенням фактичного завантаження автомобіля до його номінальної вантажопідйомності. На основі усереднених даних цей коефіцієнт пропонується взяти рівним 0,8.

Циклом транспортного процесу називається поїздка, що є комплексом трьох складових елементів транспортного процесу – від одного навантаження на кожен автомобіль до наступного навантаження. Загалом, за один цикл вантажний транспортний засіб простоє під першим навантаженням, здійснює пробіг з вантажем, простоє під розвантаженням і здійснює пробіг без вантажу до місця наступного навантаження (в разі відсутності потреби перевезення вантажу в зворотному напрямку), тобто поїздка є виробничим процесом, що складається з навантаження, переміщення і розвантаження вантажу, подачі автомобіля в наступний пункт навантаження [8, с. 217].

Час циклу складається з часу, що витрачається на виконання всіх елементів транспортного процесу і розраховується за формулою:

$$t_u = t_d + t_{np} \quad (2)$$

де t_d – час руху автомобіля за один цикл, год.;

t_{np} – час простою автомобіля під навантаженням і розвантаженням, год. [10, с. 52].

Для знаходження часу руху рухомого складу скористаємося формулою:

$$t_d = \frac{l_{г.е.}}{\beta \times V\tau} \quad (3)$$

де β – коефіцієнт використання пробігу;

$V\tau$ – швидкість технічна, км/год. [10, с. 53].

Коефіцієнт використання пробігу визначається відношенням довжини поїздки з вантажем до загального пробігу за поїздку. Цей показник можна визначити на основі середніх значень, отриманих з диспетчерського програмного забезпечення, яке дає змогу отримувати інформацію з бортового навігаційного терміналу GPS-системи моніторингу транспорту, який реєструє пересування об'єкта, на якому він встановлений.

За даними, отриманими з розглянутого автотранспортного підприємства ТОВ «Автомобільна транспортно-експедиційна компанія», на якому використовується програмне забезпечення «Автограф», це значення дорівнює 0,85. Швидкість технічна знаходиться відношенням довжини загального пробігу до загального часу руху. За вихідні дані було взято середнє значення, знайдене шляхом аналізу 50 поїздок. Технічна швидкість склала 63,5 км/год.

Час простою під навантаженням і розвантаженням може змінюватися в дуже широких межах. Для знаходження орієнтовної середньої часу простою під навантаженням і розвантаженням ми також скористаємося даними, отриманими з ТОВ «Укравтосервіс». Середній сумарний час простою під навантаженням і розвантаженням становить 10,3 год.

Істотний вплив на роботу автотранспортних підприємств, зокрема, у сфері витрат на здійснення їх діяльності, надає фактор часу. Скорочення часу циклу перевізного процесу веде до збільшення продуктивності рухомого складу та, як наслідок, збільшує провізні можливості всього перевізного комплексу [9, с. 175]. Це дає компаніям змогу підвищити надійність перевезень або ж використовувати вивільнення рухомий складу для інших цілей. Крім вивільнення рухомого складу, зменшення часу циклу дає змогу вивільнити додаткові ресурси в матеріальній сфері та звільнити додаткову робочу силу. Однак зменшити тривалість циклу досить важко. Для цього потрібно або підвищувати технічну швидкість руху рухомого складу, або скорочувати час вантажно-розвантажувальних робіт. Однак підвищення технічної швидкості вимагає підвищення енерговитрат і, як наслідок, збільшує витрати. До того ж, швидкість має законодавче обмеження, недотримання якого призведе до штрафів. Час вантажно-розвантажувальних робіт, як правило, не залежить від перевізника, а значить, і вплинути на нього ми не можемо.

Отже, шляхом підстановки формул (2) і (3) в формулу (1), отримаємо формулу масової продуктивності рухомого складу [10, с. 53]:

$$W_{\text{ч}} = \frac{q_{\text{н.}} \times y \times l_{\text{з.е.}} \times V \tau}{l_{\text{з.е.}} \times t_{\text{пр.}} \times l_{\text{з.е.}} \times \beta \times V \tau} \quad (4)$$

Для дослідження вплив кожної зі складових на продуктивність відповідний показник приймають за величину змінну, інші показники в цьому разі вважаються величинами постійними. Значення постійних величин повинні відповідати умовам експлуатації цього автопарку.

Однак зміна одного з показників може вплинути не тільки на результуючий показник, а й на інший показник формули. Наприклад, зміна вантажопідйомності призведе не тільки до зміни продуктивності, але і до зміни часу під навантаженням і розвантаженням і технічної швидкості. Погіршення технічного стану автомобіля знижує час перебування автомобіля на лінії [11, с. 3].

Для відображення цієї залежності пропонується ввести новий коефіцієнт використання рухомого складу τ , який з ростом терміну експлуатації буде відображати скорочення продуктивності автомобіля зі збільшенням його терміну служби. Це обумовлено перш за все зростанням кількості відмов, що скорочує середньорічний пробіг автомобіля, а значить, і продуктивність тягача. До того ж, знижуються його тягові властивості, внаслідок чого автомобіль вже не може розвивати велику швидкість, зменшуючи тим самим подолану відстань.

Цей коефіцієнт визначається відношенням середньорічного пробігу автомобіля і-го терміну експлуатації до максимально можливого середньорічному пробігу (1-го року експлуатації):

$$\tau = \frac{L_{\text{ср.з.}}^i}{L_{\text{ср.з.}}^{\text{max}}} \quad (5)$$

де τ – коефіцієнт використання рухомого складу;

$L_{\text{ср.г.}}^i$ – середньорічний пробіг автомобіля i -го терміну експлуатації;

$L_{\text{ср.г.}}^{\text{max}}$ – максимальний середньорічний пробіг для цієї марки [10, с. 54].

Для знаходження залежності продуктивності від коефіцієнта τ , нам слід ввести його в формулу (4). Оскільки коефіцієнт використання рухомого складу був знайдений шляхом математичних операцій з показниками пробігу, пропонується впровадити його в частину формули, де присутня довжина поїздки з вантажем. Згодом це буде цілком виправдано при знаходженні річної продуктивності рухомого складу, з огляду на те, що цей коефіцієнт відображає саме зниження середньорічного пробігу з ростом терміну експлуатації. Отримана в результаті формула наведена нижче [10, с. 55]:

$$W_{\text{ч}} = \frac{q_{\text{н.}} \times y \times l_{\text{з.е.}} \times \tau \times \beta \times V \tau}{l_{\text{з.е.}} \times \tau + t_{\text{пр.}} \times \beta \times V \tau} \quad (6)$$

Для відображення залежності продуктивності від коефіцієнта використання скористаємося вже згаданим вище прийомом, взявши всі інші параметри рівними постійним значенням. З потрібних нам постійних показників не вистачає довжини поїздки з вантажем. Цей показник також візьмемо з ТОВ «Укрвтосервіс». Для довжини поїздки з вантажем середнє значення дорівнює 1301,6 кілометра. За даними зазначеного вище коефіцієнта використання рухомого складу, мінімальна довжина поїздки становить близько 40 кілометрів, тоді як максимальна сягає 4600 км. На основі цього візьмемо кордону зміни цього показника від 0 до 5000 км.

Отримана динаміка графічно відображена на рис. 3.

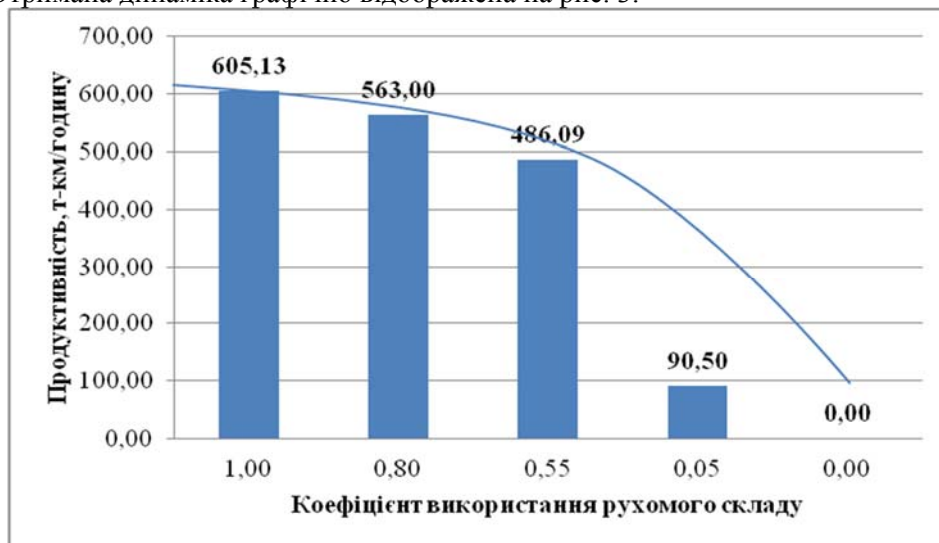


Рис. 3. Вплив показника τ на продуктивність рухомого складу

Джерело: згруповано автором на основі [8, с. 218; 10, с. 53].

Як видно з рис. 3, при зменшенні коефіцієнта використання рухомого складу продуктивність зменшується в гіперболічній залежності.

У висновку слід відзначити, що запропонована формула (6) дає змогу моделювати різні ситуації і визначити оптимальний за продуктивністю рухомий склад для

перевезення вантажів у кожному конкретному випадку. Однак при роботі з активною частиною основних засобів автотранспортного підприємства не варто забувати і про такі важливі економічні складові, як собівартість вантажоперевезень і прибуток.

Висновки та пропозиції. Отже, економічна сутність основних засобів проявляється в перенесенні своєї вартості на виготовлений продукт поступово або по частинах, у міру зношеності. Нарахована зношеність накопичується в амортизаційному фонді, який надалі слугує для нових капітальних вкладень, внаслідок чого, можна стверджувати, що основні засоби беруть участь у постійному кругообігу. В економіці ширше використання має система грошових показників, що набула особливого розвитку в умовах ринку. Грошова оцінка основних засобів потрібна для планування розширеного відтворення основних засобів, визначення ступеня зношеності та розміру амортизаційних відрахувань. У науковій статті проведено моделювання залежності продуктивності рухомого складу від коефіцієнта використання транспортного засобу. Оскільки коефіцієнт використання рухомого складу був знайдений шляхом математичних операцій з показниками пробігу, пропонується впровадити його в частину формули, де присутня довжина поїздки з вантажем.

ЛІТЕРАТУРА

1. Астапова Г. В. Неінституціональні підходи щодо відтворення основних фондів підприємств / Г. В. Астапова, С. Т. Пілецька // Вісник Сумського державного університету. Серія : Економіка. – 2011. – № 1. – С. 113-119.
2. Горев А. Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения : учебник / А. Э. Горев, Е. М. Олещенко. – М. : ИЦ Академия, 2012. – 256 с.
3. Єрфорт І. Ю. Аналіз системи амортизації основних засобів в Україні / І. Ю. Єрфорт, Ю. О. Єрфорт // Економіка розвитку. – 2011. – № 2. – С. 50–53.
4. Матиевич А. С. Определение нормативов показателей оценки управления воспроизводством основных фондов / А. С. Матиевич // Весник науки Сибири. – 2013. – № 2 (8). – С. 110–115.
5. Олійник Є. В. Удосконалення методики аналізу процесів відтворення основних засобів / Євгенія Валеріївна Олійник // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет ; редкол. : В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. – Том 18. – № 2. – С. 195-200.
6. Павленко О. П. Фінансове забезпечення відтворення основних фондів підприємств АПК : автореферат... канд. екон. наук, спец. : 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / О. П. Павленко. – Дніпропетровськ : М-во аграр. політики та продовольства, Укр. Дніпропетровський держ. аграр. ун-т, 2012. – 21 с.
7. Полуянова О. І. Завдання підсистеми управління відтворенням основних засобів на підприємстві в сучасних умовах господарювання / О. І. Полуянова // Економіка розвитку. – 2014. – № 1 (69). – С. 83-88.
8. Семенов В. М. Организация перевозок грузов : учебник / В. М. Семенов, В. А. Болотин, В. Н. Кустов. – М. : ИЦ Академия, 2013. – 304 с.
9. Сударкіна С. П. Удосконалення стратегії відтворення основних фондів підприємства / С. П. Сударкіна, С. Ю. Гулякін // Вісник НТУ «ХП». – 2013. – № 22 (995). – 174–178.
10. Шура Н. Моделювання залежності ефективності виробничо-господарської діяльності підприємств від стану та ефективності відтворення основних фондів / Н. Шура // Економіст. Український журнал. – 2012. – № 4. – С. 50-55.
11. Яшан Ю. В. Напрямки підвищення ефективності відтворення і використання основних засобів / Ю. В. Яшан // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2012. – Вип. 22, ч. II. – С. 1-6.

REFERENCES

1. *Astapov G. V.* Neo-institutional approaches to capital assets reproduction / G. V. Astapov, S. T. Piletsky // Bulletin of Sumy State University. Economy Series. – 2011. – № 1. – P. 113-119.
2. *Gorev A. E.* Organization of transport and traffic safety: tutorial : Textbook / A. E. Gorev, E. M. Oleschenko. – M. : ITs Academy, 2012. – 256 p.
3. *Yerfort I. J. Yu* Analiz Sistemi amortizatsii mainly zasobiv in Ukraïni / I. Y. Yerfort, YO Jer Fort // Economy Development. – 2011. – № 2. – P. 50-53.
4. *Matyevych A.* Defining standards for performance evaluation of reproductive management of fixed assets / AS Matyevych // Vesnyk Science Siberia. – 2013. – № 2 (8). – P. 110-115.
5. *Olynyk E. V.* Improved methods of analysis processes of reproduction of fixed assets / Eugene V. Olynyk // Economic analysis : Coll. Science. Labor / Ternopilsky natsionalny ekonomichny University; the Editorial Board. : VA Deriy (chairman. Ed.) and others. – Ternopil : Publishing and printing center of Ternopil National Economic University, «Economic Thought», 2014. – Volume 18. – № 2. – P. 195-200.
6. *Pavlenko A. P.* Financial support playback of capital assets APK, abstract ... candidate. econ. science, spec. : 08.00.04 – economics and management of enterprises (by economic activity) / O. P. Pavlenko. – Dnipropetrovsk : M of farmers. politiki that food, Ukrain. Dnipropetrovsky keep. agrarian. University Press, 2012. – 21 p.
7. *Poluyanova A. I.* Task management subsystem reproduction of fixed assets of the company in current economic conditions / A. I. Poluyanova economy development. – 2014. – № 1 (69). – P. 83-88.
8. *Semenov V.* Organization of cargo : Textbook / V. Semenov, V. A. Bolotyn, V. N. Kustov. – M. : ITs Academy, 2013. – 304 p.
9. *Sudarkin S. P.* Improvement Strategy reproduction core business / S. P. Sudarkin, S. Hulyakin // Visnyk NTU «KPI». – 2013. – № 22 (995). – P. 174-178.
10. *Alex N.* Modeling efficiency depending on production and business enterprises on the condition and efficiency of reproduction of fixed assets / H. Schur // Economist. Ukrainian Journal. – 2012. – № 4. – P. 50-55.
11. *Yashan Y. V.* Directions efficiency and reproduction of fixed assets / V. Yashan // Proceedings of Kirovograd National Technical University. Economic science. – 2012. – Vol. 22, ch. II. – P. 1-6.

УДК 656.2:338

Марина Белінська, к.е.н.

(начальник відділу Департаменту бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології ПАТ «Укрзалізниця»)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ РЕГІОНАЛЬНИХ ФІЛІЙ ТА ФІЛІЙ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ВІД ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ НА ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЯХ

У короткостроковій перспективі в ході реалізації чергового етапу реформування залізничного транспорту України ПАТ «Укрзалізниця» створить оператора вантажних перевезень або повноцінну вантажну компанію залежно від обраного правлінням Товариства варіанта реформування комерційного господарства. Проведеним аналізом останніх досліджень і публікацій доведено, що питання стосовно окремих науково-теоретичних аспектів формування доходів при вантажних перевезеннях у вагонах залишаються малодослідженими. Зазначене обумовлює необхідність проведення досліджень і розробки науково-методичного підходу формування доходів філій «Дарницький вагоноремонтний завод», «Паньютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод», «Центр транспортного сервісу «Ліски» та регіональних філій ПАТ «Українська залізниця», які наділені вантажними вагонами, при наданні послуги щодо користування цими вагонами на під'їзних та станційних коліях. При проведенні досліджень виділено витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагонами, запропоновані формули для визначення частки доходів регіональних філій та філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від плати за користування вагонами на станційних та під'їзних коліях.

Запропоновані організаційно-економічні основи визначення доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях і станційних коліях, які ґрунтуються на законодавчій базі України з питань забезпечення вантажних перевезень на залізничному транспорті та тарифоутворенні, з урахуванням етапів реформування цього суб'єкта природної монополії України, можуть бути використані для розробки нормативних документів із формування доходів філіям ПАТ «Українська залізниця».

Ключові слова: плата за користування вагонами, доходи, розподіл, ПАТ «Укрзалізниця».

© Белінська М.Г., 2016

Марина Белинская, к.э.н.

(начальник отдела Департамента бухгалтерского, налогового учета, отчетности и методологии ПАО «Укрзалізниця»)

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ ФИЛИЙ И ФИЛИЙ ПАТ «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ» ОТ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ВАГОНАМИ НА ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЯХ

В краткосрочной перспективе как реализация очередного этапа реформирования железнодорожного транспорта Украины ПАО «Укрзалізниця» создаст оператора грузовых перевозок либо полноценную грузовую компанию в зависимости от избранного вариантом Обществом варианта реформирования коммерческого хозяйства. Проведенным анализом последних исследований и публикаций установлено, что вопрос, касающийся отдельных научно-теоретических аспектов формирования доходов при грузовых перевозках в вагонах, остаются мало исследованными. Указанное, обуславливает необходимость проведения исследований и разработки научно-методологического подхода формирования доходов филиалов «Дарницкий вагоноремонтный завод», «Панютинский вагоноремонтный завод», «Рефрижераторная вагонная компания», «Стрыйский вагоноремонтный завод», «Центр транспортного сервиса «Лиски» и региональных филиалов ПАО «Укрзалізниця», которые наделены грузовыми вагонами, при оказании услуги по пользованию этими вагонами на подъездных и станционных путях.

Предложенные организационно-экономические основы определения доходов региональных филиалов и филиалов ПАО «Укрзалізниця» от предоставления услуги за пользование грузовыми вагонами на подъездных путях и путях общего пользования, которые базируются на законодательной базе Украины по вопросам обеспечения грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и тарифообразовании, с учетом этапов реформирования этого субъекта природной монополии Украины, могут быть использованы для разработки нормативных документов по формированию доходов филиалов ПАТ «Укрзалізниця».

Ключевые слова: доходы, распределение, ПАО «Укрзалізниця».

Marina Belinskaya, Ph.D.

(Head of the Department of Accounting, fiscal accounting, reporting and methodology of PJSC «Ukrzaliznytsia»)

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC BASES OF INCOMES FORMATION FOR REGIONAL BRANCHES AND BRANCHES OF THE PJSC «UKRZALIZNYTSYA» FOR PAY OF CARS USE ON SIDINGS

In the short term, as the realization of the next stage of reform Railway Transport of Ukraine JSC «Ukrzaliznytsia» create a transportation service or a full cargo company depending on the chosen option of the Company reforming the commercial sector. The analysis of recent research and publications proved that the issue of specific scientific

and theoretical aspects of income in the cargo transportation in cars are scarcely explored. The above necessitates the research and development of scientific and methodological approach of income of subsidiaries «Darnitsky wagon factory», «Panyutinsky wagon factory», «refrigerator cars kompaniia», «Striysky Carriages», «Center of Transport Service» Liski «and regional branches of PJSC «Ukrainian Railways» freight wagons are endowed with when providing services for the use of these cars on sidings and station tracks. In the research highlighted the costs to be offset by charges for using cars, the proposed formula for determining the income share of regional branches and branches that are endowed with freight cars, the income from fees for the use of cars to the station and sidings.

The proposed organizational and economic basis of determination of income regional affiliates and branches of PJSC «Ukrzaliznytsia» to provide services for the use of cars on sidings and tracks public, based on the legislative framework of Ukraine for freight traffic on rail transport and tariff setting, considering stages of reforming Ukraine natural monopoly entity can be used to develop normative documents of income of subsidiaries JSC «Ukrainian railways.»

Keywords: fee for cars, income distribution, JSC «Ukrainian railways».

Постановка проблеми. Процес реформування залізничного транспорту України з початком господарської діяльності ПАТ «Укрзалізниця» перебуває в активній фазі. Розробляється концепція утворення вантажної компанії, яка у найближчий час розпочне своє функціонування. Одночасно виникне питання щодо отримання доходу вагонною компанією від перевезення вантажів та надання послуг із цим пов'язаних. Одна з таких послуг, від надання яких, на сьогодні регіональні філії отримують дохід, є користування вагонами на коліях загального користування та під'їзних коліях. Отже, пунктом 8 статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» передбачено, що розрахунки відправників і одержувачів вантажу за користування рухомим складом здійснюються в порядку, передбаченому Статутом залізниць України, іншими актами законодавства України.

Відповідно до статті 119 Статуту залізниць України за користування вантажними вагонами і контейнерами, що належать ПАТ «Укрзалізниця», вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій вносять плату, порядок визначення якої встановлюється Правилами користування вагонами і контейнерами. Згідно з частиною II «Порядок користування вагонами і контейнерами» Правил користування вагонами і контейнерами, облік часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними провадиться на станціях відправлення та призначення вантажу тих регіональних філій, де розташовані ці станції. Постає проблемне питання, яким чином в умовах створення вагонної компанії, забезпечити справедливе формування доходу цієї компанії та регіональної філії. Проблема полягає у тому, що нормативно-правове забезпечення не змінено, і тому на його базі необхідно вжити організаційно-економічні заходи, які спрямовані на її вирішення [1-5].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні та практичні аспекти формування доходів залізничного транспорту в умовах реформування досліджували в своїх роботах такі українські вчені та практики як М.В.Макаренко, Н.М. Колесникова, В.В. Чорний, Н.І.Богомолова, Сенік Г.П. та інші вчені [6-12]. Проте, на сьогодні, малодослідженою є проблема розподілу отриманих ПАТ «Укрзалізниця» доходів відповідно до тарифів та плат, які визначені Збірником тарифів

на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, між учасниками процесу надання цих послуг [13].

Метою цієї статті є дослідження організаційно-економічних основ формування доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від плати за користування вагонами на під'їзних коліях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Внесок регіональної філії у надані послуги з користування вантажними вагонами та контейнерами полягає у здійсненні обліку часу користування рухомим складом та у нарахуванні плати за користування ним. Згідно з частиною 3 статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт» з урахуванням цього внеску мають формуватися доходи відповідної регіональної філії від плати за користування рухомим складом.

Облік часу користування вантажними вагонами здійснюється на підставі таких документів:

- пам'ятка про подавання/забирання вагонів форми ГУ-45;
- повідомлення про закінчення вантажних операцій з вагонами;
- акт про затримку вагонів форми ГУ-23а;
- акт загальної форми ГУ-23.

Ці документи складаються при наданні послуги з подавання/забирання вагонів на/з під'їзні колії, а трудовитрати, пов'язані з заповненням цих документів, враховуються при визначенні ставок збору за подачу й забирання вагонів на під'їзні колії та з під'їзних колій. На підставі перелічених документів та Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, працівник станції (товарний касир) складає Відомість плати за користування вагонами форми ГУ-46 на вагони, що подаються під навантаження та вивантаження [12]. Витрати станції ($E_g^{зал}$), пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46, у розрахунку на 1 вагон дорівнюють:

$$E_g^{зал} = 3 \times ((GTC_n \times t_{ваг} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ер} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заг} + \alpha_{зб}), \quad (1)$$

де GTC_n – годинна тарифна ставка працівника станції (товарного касира), грн;

$t_{ваг}$ – час, що витрачається на заповнення Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46 для 1 вагона, годин;

$\alpha_{прем}$ – відсоток (у частках) нарахування премії;

$\alpha_{ер}$ – відсоток (у частках) нарахування вислуги років;

$\alpha_{св}$ – доплата (у частках) за роботу у святкові дні;

α_n – доплата (у частках) за роботу у нічний час;

$\alpha_{ССВ}$ – нарахування (у частках) на заробітну плату (єдиний соціальний внесок);

$\alpha_{ад}$ – відсоток (у частках) адміністративних витрат по відношенню до заробітної плати для регіональної філії;

$\alpha_{заг}$ – відсоток (у частках) загальновиробничих витрат по відношенню до заробітної плати для регіональної філії;

$\alpha_{зб}$ – відсоток (у частках) витрат на збут по відношенню до заробітної плати для регіональної філії.

Облік часу користування контейнерами здійснюється на підставі пам'ятки про видачу/приймання контейнерів. Працівник станції (товарний касир) складає Відомість плати за користування контейнерами форми ГУ-46к на контейнери, що подаються під навантаження та вивантаження. Відомість плати за користування контейнерами складається у 3-х примірниках – 2 для залізниці і 1 для вантажовласника.

Витрати станції ($E_k^{зал}$), пов'язані з складанням Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к, у розрахунку на 1 контейнер дорівнюють:

$$E_k^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{кон} \times (1 + \alpha_{рем} + \alpha_{вр} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{СВ})) \times (1 + \alpha_{ад} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб}), \quad (2)$$

де $t_{кон}$ – час, що витрачається на заповнення Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к для 1 контейнера, годин.

Після утворення ПАТ «Українська залізниця» державні підприємства залізничного транспорту перетворилися у філії, які наділені певними основними засобами, а саме: філії «Дарницький вагоноремонтний завод», «Панютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод» – вантажними вагонами, філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» – контейнерами та платформами для перевезення контейнерів. Зазначені філії забезпечують утримання, експлуатацію та ремонти вантажних вагонів і контейнерів, а пов'язані з цим витрати мають бути компенсовані за рахунок доходів від вантажних перевезень в частині вагонної та контейнерної складових та доходів від плати за користування вантажними вагонами та контейнерами (в частині компенсування витрат, пов'язаних з утриманням, експлуатацією та ремонтом вагонів і контейнерів).

Ставка плати за користування вантажним вагоном або контейнером за 1 годину дорівнює:

$$P_{кор} = E_{комп} \times (1 + r), \quad (3)$$

де $E_{комп}$ – витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагоном або контейнером;

r – норматив рентабельності, який враховує необхідність отримання економічно обґрунтованого прибутку, у т.ч. й інвестиційної складової (що передбачено п. 4 статті 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення»).

Згідно зі статтею 5 Закону України «Про природні монополії» користування залізничними коліями, диспетчерськими службами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, відноситься до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, а згідно зі статтею 6 зазначеного Закону внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом відносяться до суміжних ринків [14]. Суміжні ринки регулюються відповідно до зазначеного Закону. При цьому відповідно до статті 1 зазначеного Закону, суміжний ринок – товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Згідно зі статтею 2 зазначеного Закону його дія поширюється на відноси-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ни, що виникають на товарних ринках України, які перебувають у стані природної монополії, та на суміжних ринках. Згідно зі статтею 8 зазначеного Закону предметом державного регулювання є ціни (тарифи) на товари, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій. Статтею 9 зазначеного Закону визначені принципи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, серед яких – принцип самоокупності суб'єкта природної монополії. Враховуючи, що самоокупність – принцип господарювання, за яким господарюючий суб'єкт всі свої витрати і видатки на виробництво і реалізацію товару покриває за рахунок коштів, одержаних від його реалізації, витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вагоном або контейнером, складаються з двох груп:

- витрат станції ($E_e^{зал}$), пов'язаних з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46 та витрат станції ($E_k^{зал}$), пов'язаних з складанням Відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к;
- витрат, які мають бути компенсовані філіям, наділеним вантажними вагонами та контейнерами.

Таблиця 1. Витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування вантажними вагонами

Час користування вагоном з 1 вантажною операцією	Час користування вагоном з 2 вантажними операціями	Витрати, які повинні компенсуватися за рахунок плати за користування вагоном
1	2	3
від 1 до 4 годин	від 1 до 8 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона
від 5 до 24 годин	від 9 до 28 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням
від 25 до 36 годин	від 29 до 36 годин	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням, втрачена вигода залізниць від вилучення вагона з перевезень
після 36 годин	після 36 години	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46; амортизаційні відрахування на відтворення вагона, витрати на деповський та капітальний ремонти, витрати на технічне обслуговування вагонів з відчепленням, втрачена вигода залізниць від вилучення вагона з перевезень, витрати на збільшення робочого парку вагонів

Зважаючи на вищезазначене, доходи, отримані за користування вантажними вагонами, мають бути розподілені між залізницями та іншими філіями, які наділені вантажними вагонами, пропорційно витратам залізниць та інших філій.

Виходячи з технології вантажних залізничних перевезень, фактичного часу користування вантажовласниками вагонами інвентарного парку, оцінки раціонального часу користування вантажовласниками вагонами інвентарного парку, чинного законодавства щодо ціноутворення на залізничному транспорті, ставки плати за користування вантажними вагонами інвентарного парку мають бути диференційованими та компенсувати дані витрати регіональних філій «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Донецька залізниця», «Придніпровська залізниця», «Південно-Західна залізниця», «Південна залізниця» та філій «Дарницький вагоноремонтний завод», «Панютинський вагоноремонтний завод», «Рефрижераторна вагонна компанія», «Стрийський вагоноремонтний завод»:

Амортизаційні відрахування (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ам}} = \frac{k_p \times Ц \times a}{8760}, \quad (4)$$

де k_p – коефіцієнт резерву вагонів;

$Ц$ – вартість нового вантажного вагона;

a – норма амортизаційних відрахувань на повне відтворення вагона;

8760 – кількість годин в одному році.

Витрати на деповський та капітальний ремонт вагона (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ДР,КР}} = \frac{Ц_K \times n_{\text{КР}} + C_D \times n_{\text{ДР}}}{T_{\text{сл}} \times 8760}, \quad (5)$$

де $Ц_K$ – вартість капітального ремонту одного вагона;

$n_{\text{КР}}$ – кількість капітальних ремонтів за нормативний термін служби вагона;

C_D – вартість деповського ремонту одного вагона;

$n_{\text{ДР}}$ – кількість деповських ремонтів за нормативний термін служби вагона;

$T_{\text{сл}}$ – нормативний термін служби вагона.

Витрати на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням (в розрахунку на 1 вагоно-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ТО}} = \frac{E_{\text{тех}}}{24 \sum nh}, \quad (6)$$

де $E_{\text{тех}}$ – річні витрати на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням;

$\sum nh$ – робочий парк загальний (середньодобовий)

Втрачена вигода у розрахунку на 1 вагоно-годину дорівнює:

$$B_{\text{ваг-год}} = \frac{D_{\text{ваг}}^0}{24}, \quad (7)$$

де $D_{\text{ваг}}^0$ – доходи від перевезень, які приносить 1 вантажний вагон інвентарного парку за добу.

Витрати, пов'язані із збільшенням робочого парку вагонів через збільшення часу користування інвентарними вагонами, складаються з додаткових інвестицій в вагонний парк (які слід враховувати через амортизаційні відрахування), додаткових витрат на капітальні та деповські ремонти, додаткових витрат на технічне обслуговування вантажних вагонів з відчепленням.

Виходячи з наведеного вище, у таблиці 2 наводяться формули для розрахунку частки доходів залізниці та філії, що наділена вантажними вагонами, від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, залежно від часу користування вантажним вагоном. Аналіз цих формул свідчить, що найбільша питома вага залізниць у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, припадає на перший часовий інтервал користування вагонами (для вагонів з однією вантажною операцією від 1 до 4 годин, для вагонів з 2 вантажними операціями – від 1 до 8 годин), а найменша питома вага залізниць у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях, припадає на четвертий часовий інтервал користування вагонами (для вагонів з однією вантажною операцією та для вагонів з 2 вантажними операціями – після 36 годин). Що стосується інших філій, які наділені вантажними вагонами, їх частка у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях буде найбільшою у четвертому часовому інтервалі та найменшою – у першому часовому інтервалі. Для уніфікації розподілу доходів від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях між залізницями та іншими філіями, які наділені вантажними вагонами, доцільно розрахувати середньозважені частки залізниць та філій у зазначених доходах для будь якого часового інтервалу.

Для розрахунку середньозважених часток залізниць та філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях необхідно розрахувати частку кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями по кожному часовому періоду у загальній кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях.

Загальна кількість вагонів з однією вантажною операцією ($V_{\text{заг}}^{od}$), що були в користуванні на під'їзних коліях, дорівнює

$$V_{\text{заг}}^{od} = V_1^{od} + V_2^{od} + V_3^{od} + V_4^{od}, \quad (8)$$

де V_1^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу (від 1 до 4 годин);

V_2^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу (від 5 до 24 годин);

V_3^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу (від 25 до 36 годин);

V_4^{od} – кількість вагонів з однією вантажною операцією, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу (понад 36 годин).

Загальна кількість вагонів з двома вантажними операціями (V_{zag}^{de}), що знаходились у користуванні на під'їзних коліях, дорівнює

$$V_{zag}^{de} = V_1^{de} + V_2^{de} + V_3^{de} + V_4^{de}, \quad (9)$$

де V_1^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу (від 1 до 8 годин);

V_2^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу (від 9 до 28 годин);

V_3^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу (від 29 до 36 годин);

V_4^{de} – кількість вагонів з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу (понад 36 годин).

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_1^e = \frac{V_1^{od} + V_1^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (10)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_2^e = \frac{V_2^{od} + V_2^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (11)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_3^6 = \frac{V_3^{od} + V_3^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (12)$$

Частка кількості вагонів з однією та з двома вантажними операціями, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_4^6 = \frac{V_4^{od} + V_4^{de}}{V_{zag}^{od} + V_{zag}^{de}} \quad (13)$$

Середньозважена частка залізниць у доходах від користування вагонами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

$$\beta_{зал}^6 = \alpha_1^{зал6} \times \gamma_1^6 + \alpha_2^{зал6} \times \gamma_2^6 + \alpha_3^{зал6} \times \gamma_3^6 + \alpha_4^{зал6} \times \gamma_4^6, \quad (14)$$

де $\alpha_1^{зал6}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у першому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_2^{зал6}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у другому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_3^{зал6}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у третьому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2);

$\alpha_4^{зал6}$ – частка доходів залізниці від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях у четвертому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2).

Середньозважена частка філій, які наділені вантажними вагонами, у доходах від користування вагонами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

$$\beta_{\phi}^6 = 1 - \beta_{зал}^6 \quad (15)$$

Таблиця 2. Визначення частки доходів залізниць та філій, що наділені вагонами, у доходах від плати за користування вантажними вагонами на під'їзних коліях

Час користування вагоном з 1 вантажною операцією	Час користування вагоном з 2 вантажними операціями	Витрати, які мають бути компенсовані залізниці	Витрати, які мають бути компенсовані філії, що наділена вантажними вагонами	Частка доходів залізниць за користування вантажними вагонами	Частка доходів філій, що наділена вантажними вагонами, від плати за користування вантажними вагонами
від 1 до 4 годин	від 1 до 8 годин	$E_e^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{ваз} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ар} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{а0} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб})$	$E_1^{ф6} = \frac{k_p \times Ц \times a}{8760}$	$\alpha_1^{залф6} = \frac{E_e^{зал}}{E_e^{зал} + E_1^{ф6}}$	$\alpha_1^{ф6} = \frac{E_1^{ф6}}{E_e^{зал} + E_1^{ф6}}$
від 5 до 24 годин	від 9 до 28 годин	$E_e^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{ваз} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ар} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{а0} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб})$	$E_2^{ф6} = \frac{k_p \times Ц \times a}{8760} + \frac{Ц_K \times n_{кр} + C_{дл} \times n_{лр} + E_{max}}{T_{св} \times 8760} + \frac{E_{max}}{24 \sum nh}$	$\alpha_2^{залф6} = \frac{E_e^{зал}}{E_e^{зал} + E_2^{ф6}}$	$\alpha_2^{ф6} = \frac{E_2^{ф6}}{E_e^{зал} + E_2^{ф6}}$
від 25 до 36 годин	від 29 до 36 годин	$E_e^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{ваз} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ар} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{а0} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб})$	$E_3^{ф6} = \frac{k_p \times Ц \times a}{8760} + \frac{Ц_K \times n_{кр} + C_{дл} \times n_{лр} + E_{max}}{T_{св} \times 8760} + \frac{D_{ваз}^0}{24 \sum nh} + \frac{D_{ваз}^0}{24}$	$\alpha_3^{залф6} = \frac{E_e^{зал}}{E_e^{зал} + E_3^{ф6}}$	$\alpha_3^{ф6} = \frac{E_3^{ф6}}{E_e^{зал} + E_3^{ф6}}$
після 36 годин	після 36 годин	$E_e^{зал} = 3 \times ((ГТС_n \times t_{ваз} \times (1 + \alpha_{прем} + \alpha_{ар} + \alpha_{св} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{ССВ})) \times (1 + \alpha_{а0} + \alpha_{заз} + \alpha_{зб})$	$E_4^{ф6} = 2 \times (\frac{k_p \times Ц \times a}{8760} + \frac{Ц_K \times n_{кр} + C_{дл} \times n_{лр} + E_{max}}{T_{св} \times 8760} + \frac{D_{ваз}^0}{24})$	$\alpha_4^{залф6} = \frac{E_e^{зал}}{E_e^{зал} + E_4^{ф6}}$	$\alpha_4^{ф6} = \frac{E_4^{ф6}}{E_e^{зал} + E_4^{ф6}}$

Висновок. Запропонований науково-методичний підхід до формування доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях та станційних коліях забезпечує розв'язання поставленої проблеми, оскільки в рамках наявної законодавчої бази створені умови справедливого розподілу доходів між учасниками надання зазначеної послуги. При розв'язанні проблеми враховані усі витрати, які несуть суб'єкти господарювання, що дозволяє стверджувати про покриття витрат отриманими доходами в повній мірі. Навіть у разі несвоєчасного підвищення тарифів до економічно обгрунтованого рівня покриття понесених витрат регіональними філіями та філіями ПАТ «Укрзалізниця» матиме максимально прозоре та рівномірне покриття отриманими доходами. Тому отриманий фінансовий результат від надання послуги за користування вагонами на під'їзних коліях та коліях загального користування буде позитивний.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
2. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264638/
3. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553.
4. Правила користування вагонами і контейнерами [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/
5. Статут залізничного транспорту загального користування Білоруської залізниці [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://brestlogistic.by/index.php?catid=246:31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article
6. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К., КУЕТТ, 2007. – 349 с.
7. Колесникова Н.М. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління/ Н.М.Колесникова, І.Г.Бакаєва, В.В.Чорний // Збірн. наук пр. ДЕ-ТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.54-57.
8. Макаренко М.В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М.В.Макаренко, Н.Е.Гончарок, Н.С.Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб.научн.тр. ИКТП-Центра. –Вып.4. – 1997. – С.103-117.
9. Богомоллова Н.І., Сенник Г. Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах// Збірн. наук пр. ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.41-50.
10. Сенник Г. Зміст механізму управління доходами від вантажних перевезень підприємств залізничного транспорту// Збірн. наук пр. ДЕТУТ, – Вип.26. – 2013.– С.119-127.
11. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / В.В. Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.
12. Чорний В.В. Науково-практичні підходи до визначення ставок плати за користування вантажними вагонами / В.В. Чорний, Н.М. Колесникова // Зб. наук. праць Держ. екон.-технолог. ун-ту тр-ту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 118–123.
13. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ним послуги (Тарифне керівництво №1) [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/
14. Закон України «Про природні монополії» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>

REFERENCES

1. The Law of Ukraine «About zaliznichny transport» [Electron resource] – Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>
2. Rules obslugovuvannya zaliznichnih pid'iznih koly, zatverdzeni mandats Ministerstva transport Ukraine od 21.11.2000 p. Number 644 [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264638/
3. The Law of Ukraine «About osoblivosti utvorennia publichnogo aktsionernogo tovaristva Zaliznicno-vo Transport zagalnoho koristuvannya» Vidomosti Verkhovna Rada of Ukraine (VVR), 2012, number 49, st.553.
4. Rules koristuvannya cars i containers [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/264149/
5. Statute Zaliznicnovo Transport zagalnoho koristuvannya Biloruskoї zaliznitsi [Electron resource] – Access mode: [? Http: //brestlogistic.by/index.php catid = 246: 31– & id = 340: 2014-01-24-12-06-57 & Itemid = 264 & option = com_content & view = article](http://brestlogistic.by/index.php?catid=246:31-&id=340:2014-01-24-12-06-57&Itemid=264&option=com_content&view=article)
6. Kolesnikova N.M. Teoriya adaptive harmonizatsiyogo mehanizmu tsinoutvorennia on zaliznichnomu transporti: [monograph] / NM Kolesnikov. – K., KUETT, 2007. – 349 p.
7. Kolesnikova N.M. Formuvannya dohodiv od zaliznichnih transported in the minds vertically integrovanoї Sistemi upravlinnya / N.M.Kolesnikova, I.G.Bakaeva, V.V.Chorny // Zbirn. Science etc.. DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.54-57.
8. Makarenko M.V. Methodological approaches to the integration of the various factors in the allocation of revenues from freight transportation / M.V.Makarenko, N.E.Goncharok, N.S.Sokolovskaya // Transport Complex of Ukraine: the economy, the organization, the development of: Sb.nauchn.tr. IKTP Center. -Vyp.4. – 1997. – S.103-117.
9. Bogomolov N.I., Senik G. Osoblivosti formuvannya dohodiv Zaliznicnovo transport in Suchasnyj ekonomichnih minds // Zbirn. Science etc.. DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.41-50.
10. Mr. Senik Zmist mehanizmu upravlinnya od vantazhnih income of companies carried Zaliznicnovo Transport // Zbirn. DETUT Sciences etc., -. Vip.26. – 2013.– S.119-127.
11. W. Chorniy Konkurentospromozhnist zaliznits on market analysis carried vantazhnih: teoriya, metodologiya practice: [monograph] / VV Nintendo. – K. : DETUT, 2012. – 401 p.
12. W. Chorniy Naukova-praktichni pidhodi to viznachennya rates for the koristuvannya vantazhnimi wagons / VV Chorniy, NM Kolesnikov // ST. Sciences. Prace keep. ekon. technologist. un-tu-tu tr: Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – 2011. – Vip. 17. – P. 118-123.
13. Zbirnik tarifiv transported to vantazhiv zaliznichnim transport in Ukraine that furrows it pov'yazani s Hotel (tariff kerivnitstvo №1) [Electron resource] – Access mode: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/collection_rates/
14. Law of Ukraine «About prirodni monopoliї» [Electron resource] – Access mode: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14/>

УДК 656.2:338

Марина Белінська

(начальник відділу Департаменту бухгалтерського, податкового обліку, звітності та методології ПАТ «Укрзалізниця»)

Ніна Колесникова, д.е.н., професор

Віктор Чорний, к.е.н.

НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ДОХОДІВ ФІЛІЙ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ВІД НАДАННЯ ПОСЛУГ ПО ПЛАТІ ЗА КОРИСТУВАННЯ КОНТЕЙНЕРАМИ

Реформування залізничного транспорту України та створення ПАТ «Українська залізниця» обумовлюють необхідність удосконалення організаційно-економічних та науково-методичних основ формування та розподілу доходів від надання послуг, у т.ч. й за користування контейнерами, якими наділена філія «Центр транспортного сервісу «Ліски», між філіями ПАТ «Українська залізниця». Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що питання стосовно окремих науково-теоретичних аспектів формування доходів при вантажних перевезеннях у контейнерах залишаються малодослідженими. Це обумовлює необхідність проведення досліджень та розробки науково-методичного підходу формування доходів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» та регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» при наданні послуги щодо користування контейнерами на під'їзних та станційних коліях. При проведенні досліджень виділено витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати за користування контейнерами, запропоновані формули для визначення частки доходів регіональних філій та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» у доходах від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях. Запропонований науково-методичний підхід щодо формування доходів отриманих від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях, може бути використаний для розробки нормативних документів з формування доходів філіями ПАТ «Українська залізниця».

Ключові слова: доходні надходження, формування доходів, розподіл доходів, плата за користування контейнерами, вантажні перевезення, залізничний транспорт.

© Белінська М., Колесникова Н., Чорний В., 2016

Марина Белинская, к.э.н.

(начальник отдела Департамента бухгалтерского, налогового учета, отчетности и методологии ПАО «Укрзалізниця»)

Нина Колесникова, д.э.н., профессор

Виктор Чёрный, к.э.н.

**НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ДОХОДОВ
ФИЛИАЛОВ ПАО «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ОТ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ПО
ОПЛАТЕ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРАМИ**

Реформирование железнодорожного транспорта Украины и создание ПАО «Укрзалізниця» обуславливают необходимость усовершенствования организационно-экономических и научно-методических основ формирования и распределения доходов от наданных услуг, в т.ч. и за пользование контейнерами, которыми наделена филия «Центр транспортного сервиса «Лиски», между филиями ПАО «Укрзалізниця». Анализ последних исследований и публикаций свидетельствует, что вопрос касательно отдельных научно-теоретических аспектов формирования доходов при грузовых перевозках в контейнерах остается малоисследованным. Это обуславливает необходимость проведения исследований и разработки научно-методического подхода формирования доходов филии «Центр транспортного сервиса «Лиски» и региональных филий ПАО «Укрзалізниця» при предоставлении услуг по использованию контейнеров на подъездных и станционных путях. При проведении исследований выделены расходы, которые должны быть компенсированы за счет платы за пользование контейнерами, предложены формулы для определения доли доходов региональных филий и филии «Центр транспортного сервиса «Лиски» в доходах от платы за пользование контейнерами на подъездных путях. Предложенный научно-методический подход по формированию доходов, полученных от платы за пользование контейнерами на подъездных путях, может быть использованный для разработки нормативных документов по формированию доходов филиями ПАО «Укрзалізниця».

Ключевые слова: доходные поступления, формирование доходов, распределение доходов, плата за пользование контейнерами, грузовые перевозки, железнодорожный транспорт.

Marina Belinskaya, Ph.D.

(Head of the Department of Accounting, fiscal accounting, reporting and methodology of PJSC «Ukrzaliznytsia»)

Nina Kolesnikova, Doctor of Economic Sciences, Professor

Viktor Cherniy, Ph.D.

SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO INCOME GENERATION OF BRANCHES OF PJSC «UKRZALIZNYTSIA» FROM PROVISION OF SERVICE FOR PAYMENT CONTAINERS USING

Reforming of Ukrainian rail and the creation of PJSC «Ukrzaliznytsia» necessitated the improvement of organizational and economic, scientific and methodical bases of formation and distribution of income from nadanah services, including and for the use of containers that are endowed with philia «Center of Transport Service» Liski «between filiyami PJSC» Ukrzaliznytsia». Analysis of recent research and publications shows that the question regarding the individual scientific and theoretical aspects of income generation at the container freight traffic remains maloissedovannym. This leads to the need for research and development of scientific-methodical campaign income generation philia «Center of Transport Service» Liski «and regional fily PJSC» Ukrzaliznytsia «in the provision on the use of container services podeznyh and station tracks. In conducting research allocated costs, which must be offset by a payment for using containers, offered the formula for determining the income share of the regional fily and philia «Center of Transport Service» Liski «income from fees for the use of containers on podeznyh ways. The proposed scientific and methodical campaign to form a revenue derived from fees for use of containers on podeznyh ways, Bat can be used to develop normative documents on formation filiyami income of PJSC «Ukrzaliznytsia».

Keywords: poslupleniya revenue, income generation, income distribution, for the use of container board, freight, rail transport.

Постановка проблеми. Враховуючи специфіку функціонування залізничного транспорту України як єдиного виробничо-технологічного комплексу, забезпечення ефективного функціонування ПАТ «Українська залізниця» вимагає в теперішній час постійного аналізу та контролю за витратами, а також доходами, якими ці витрати компенсуються. Це в першу чергу обумовлено тим, що згідно Закону України «Про природні монополії» до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, яка регулюється, відноситься користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, а до суміжних ринків, що також регулюються – внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій здійснюється на визначених зазначеним законом принципах, серед яких – принцип самоокупності суб'єктів природних монополій. В сукупності це обумовлює необхідність застосування в ПАТ «Українська залізниця» бюджетування, яке являє собою технологію планування, обліку, контролю та аналізу фінансових, ін-

формаційних і матеріальних потоків, а також отриманих результатів. При застосуванні бюджетування створюються центри відповідальності, серед яких обов'язковими є центр затрат, центр доходів, центр прибутку тощо. Отже, необхідним є визначення частки кожного структурного підрозділу у формуванні витрат, доходів та прибутку з метою забезпечення ефективного управління і витратами, і доходами, і врешті решт – прибутком [1-4].

Зазначене обумовлює необхідність розподілу доходів від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях суб'єктів перевізного процесу між структурними підрозділами, які несуть витрати, пов'язані з користуванням вагонами на під'їзних коліях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженнями проблеми формування та розподілу доходів від перевезень та надання послуг з цим пов'язаних займаються такі вітчизняні вчені як М.В.Макаренко, Н.М. Колесникова, Н.І.Богомолова, Є.М.Сич, Г.П.Сеник, В.В.Чорний, Н.М.Шмиголь та інші українські та зарубіжні вчені [5-12]. Проте, малодослідженими залишаються питання стосовно окремих науково-теоретичних аспектів формування доходів при вантажних перевезеннях у контейнерах. Актуальним є розробка методологічних основ визначення частки кожного виробничого структурного підрозділу ПАТ «Українська залізниця» у формуванні витрат, доходів та прибутку з метою забезпечення сталого функціонування залізничного транспорту та розвитку контейнерних перевезень.

Метою статті є розробка науково-методичного підходу формування доходів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» та регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» при наданні послуги щодо користування контейнерами на під'їзних та станційних коліях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виходячи з технології вантажних перевезень, фактичного часу користування вантажовласниками контейнерами інвентарного парку, оцінки раціонального часу користування вантажовласниками контейнерами інвентарного парку, чинного законодавства щодо ціноутворення на залізничному транспорті, ставки плати за користування контейнерами інвентарного парку мають бути диференційованими та компенсувати витрати регіональних філій «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Донецька залізниця», «Придніпровська залізниця», «Південно-Західна залізниця», «Південна залізниця» та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», надані у табл. 1. Амортизаційні відрахування (в розрахунку на 1 контейнеро-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{конт-год}}^{\text{ам}} = \frac{k_p^{\text{конт}} \times Ц^{\text{конт}} \times a}{8760}, \quad (1)$$

де $k_p^{\text{конт}}$ – коефіцієнт резерву контейнерів;

$Ц^{\text{конт}}$ – вартість нового контейнера;

a – норма амортизаційних відрахувань на повне відтворення контейнера;

8760 – кількість годин в одному році.

Витрати на поточний та капітальний ремонт контейнера (в розрахунку на 1 контейнеро-годину) дорівнюють:

$$e_{\text{ваг-год}}^{\text{ПР,КР}} = \frac{Ц_{\text{П}}^{\text{конт}} \times n_{\text{ПР}}^{\text{конт}} + C_{\text{Д}}^{\text{конт}} \times n_{\text{ДР}}^{\text{конт}}}{T_{\text{сл}}^{\text{конт}} \times 8760}, \quad (2)$$

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

де $C_{\Pi}^{\text{конт}}$ – вартість поточного ремонту одного контейнера;

$n_{\text{ПР}}^{\text{конт}}$ – кількість поточних ремонтів за нормативний термін служби контейнера;

$C_{\text{Д}}^{\text{конт}}$ – вартість деповського ремонту одного контейнера;

$n_{\text{ДР}}^{\text{конт}}$ – кількість деповських ремонтів за нормативний термін служби контейнера;

$T_{\text{сл}}^{\text{конт}}$ – нормативний термін служби контейнера.

Таблиця 1. Витрати, які мають бути компенсовані за рахунок плати з користування контейнерами

Час користування контейнером	Витрати, які повинні компенсуватися за рахунок плати за користування контейнером
1-й часовий інтервал (від 1 до 24 годин)	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46к; амортизаційні відрахування на відтворення контейнера
2-й часовий інтервал (понад 24 годин до 8 діб)	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46к; амортизаційні відрахування на відтворення контейнера, витрати на поточний та капітальний ремонт
3-й часовий інтервал (понад 8 діб до 15 діб)	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46к; амортизаційні відрахування на відтворення контейнера, витрати на поточний та капітальний ремонт, втрачена вигода залізниць від вилучення контейнера з перевезень
4-й часовий інтервал (понад 15 діб)	витрати станції, пов'язані з складанням Відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46к; амортизаційні відрахування на відтворення контейнера, витрати на поточний та капітальний ремонт, втрачена вигода залізниць від вилучення контейнера з перевезень, витрати на збільшення робочого парку контейнерів

Втрачена вигода у розрахунку на 1 контейнеро-годину дорівнює:

$$B_{\text{конт-год}} = \frac{D_{\text{конт}}^{\circ}}{24}, \quad (3)$$

де $D_{\text{конт}}^{\circ}$ – доходи від перевезень, які приносить 1 контейнер інвентарного парку за добу.

Витрати, пов'язані із збільшенням робочого парку контейнерів через збільшення часу користування, складаються з додаткових інвестицій в контейнерний парк (які слід враховувати через амортизаційні відрахування), додаткових витрат на поточні та деповські ремонти.

Виходячи з наведеного вище, у таблиці 5 наводяться формули для розрахунку частки доходів залізниці та філії, що наділена контейнерами, від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях, залежно від часу користування контейнером. Аналіз цих формул свідчить, що найбільша питома вага залізниць у доходах від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях припадає на перший

часовий інтервал користування контейнерами, а найменша питома вага залізниць у доходах від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях припадає на четвертий часовий інтервал користування контейнерами. Що стосується філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», її частка у доходах від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях буде найбільшою у четвертому часовому інтервалі та найменшою – у першому часовому інтервалі.

Для уніфікації розподілу доходів від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях між залізницями та філією «Центр транспортного сервісу «Ліски» доцільно розрахувати середньозважені частки залізниць та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» у зазначених доходах окремо для середньотонажних контейнерів (масою брутто 3 т та 5 т) та окремо для великовагових контейнерів (10-, 20-, 30- та 40-футових) для будь-якого часового інтервалу.

Враховуючи, що нормативні терміни служби, кількість капітальних та поточних ремонтів для всіх типів контейнерів однакові, у формулах в графу 3 таблиці 5 при визначенні витрат, які мають бути компенсовані філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», необхідно використовувати середньозважені значення вартості контейнера, вартості поточного ремонту контейнера, вартості капітального ремонту контейнера. Зважаючи на сказане, для середньотонажних контейнерів:

– середньозважена вартість контейнера ($Ц_{сер}^{конт}$) дорівнює:

$$Ц_{сер}^{конт} = Ц_3^{конт} \times \frac{K_3^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}} + Ц_5^{конт} \times \frac{K_5^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}}, \quad (4)$$

де $Ц_3^{конт}$ – вартість нового 3-тонного контейнера;

$Ц_5^{конт}$ – вартість нового 5-тонного контейнера;

$K_3^{заг}$ – загальна кількість 3-тонних контейнерів в філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»;

$K_5^{заг}$ – загальна кількість 5-тонних контейнерів в філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»;

– середньозважена вартість поточного ремонту ($Ц_{Псер}^{конт}$) контейнера дорівнює:

$$Ц_{Псер}^{конт} = Ц_{П3}^{конт} \times \frac{K_3^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}} + Ц_{П5}^{конт} \times \frac{K_5^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}}, \quad (5)$$

де $Ц_{П3}^{конт}$ – вартість поточного ремонту одного 3-тонного контейнера;

$Ц_{П5}^{конт}$ – вартість поточного ремонту одного 5-тонного контейнера;

– середньозважена вартість капітального ремонту ($С_{Дсер}^{конт}$) контейнера дорівнює:

$$С_{Дсер}^{конт} = С_{Д3}^{конт} \times \frac{K_3^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}} + С_{Д5}^{конт} \times \frac{K_5^{заг}}{K_3^{заг} + K_5^{заг}}, \quad (6)$$

де $С_{Д3}^{конт}$ – вартість капітального ремонту одного 3-тонного контейнера;

$С_{Д5}^{конт}$ – вартість капітального ремонту одного 5-тонного контейнера.

Таблиця 2. Визначення частки доходів залізниць та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» у доходах від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях

Час користування контейнером	Витрати, які мають бути компенсовані залізницю	Витрати, які мають бути компенсовані філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»	Частка доходів залізниць від плати за користування контейнерами	Частка доходів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» від плати за користування контейнерами
1-й часовий інтервал (від 1 до 24 годин)	$E_{\text{к}}^{\text{зал}} = 3 \times ((\text{ГТС}_n \times t_{\text{кон}} \times (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{\text{св}})) \times (1 + \alpha_{\text{об}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{зб}})$	$E_1^{\text{фк}} = \frac{k_p^{\text{коит}} \times \text{Ц}_{\text{коит}} \times a}{8760}$	$\alpha_1^{\text{залк}} = \frac{E_{\text{к}}^{\text{зал}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фк}}}$	$\alpha_1^{\text{фк}} = \frac{E_1^{\text{фк}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_1^{\text{фк}}}$
2-й часовий інтервал (понад 24 годин до 8 діб)	$E_{\text{к}}^{\text{зал}} = 3 \times ((\text{ГТС}_n \times t_{\text{кон}} \times (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{\text{св}})) \times (1 + \alpha_{\text{об}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{зб}})$	$E_2^{\text{фк}} = \frac{k_p^{\text{коит}} \times \text{Ц}_{\text{коит}} \times a}{8760} \times \frac{\text{Ц}_{\text{п}}^{\text{коит}} \times n_{\text{пр}}}{T_{\text{сл}}^{\text{коит}}}$	$\alpha_2^{\text{залк}} = \frac{E_{\text{к}}^{\text{зал}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фк}}}$	$\alpha_2^{\text{фк}} = \frac{E_2^{\text{фк}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_2^{\text{фк}}}$
3-й часовий інтервал (понад 8 діб до 15 діб)	$E_{\text{к}}^{\text{зал}} = 3 \times ((\text{ГТС}_n \times t_{\text{кон}} \times (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{\text{св}})) \times (1 + \alpha_{\text{об}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{зб}})$	$E_3^{\text{фк}} = \frac{k_p^{\text{коит}} \times \text{Ц}_{\text{коит}} \times a}{8760} \times \frac{\text{Ц}_{\text{п}}^{\text{коит}} \times n_{\text{пр}}}{T_{\text{сл}}^{\text{коит}}}$	$\alpha_3^{\text{залк}} = \frac{E_{\text{к}}^{\text{зал}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фк}}}$	$\alpha_3^{\text{фк}} = \frac{E_3^{\text{фк}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_3^{\text{фк}}}$
4-й часовий інтервал (понад 15 діб)	$E_{\text{к}}^{\text{зал}} = 3 \times ((\text{ГТС}_n \times t_{\text{кон}} \times (1 + \alpha_{\text{прем}} + \alpha_{\text{вр}} + \alpha_{\text{св}} + \alpha_n)) \times (1 + \alpha_{\text{св}})) \times (1 + \alpha_{\text{об}} + \alpha_{\text{заг}} + \alpha_{\text{зб}})$	$E_4^{\text{фк}} = 2 \times \left(\frac{k_p^{\text{коит}} \times \text{Ц}_{\text{коит}} \times a}{8760} + \frac{\text{Ц}_{\text{п}}^{\text{коит}} \times n_{\text{пр}}}{T_{\text{сл}}^{\text{коит}}} \right)$	$\alpha_4^{\text{залк}} = \frac{E_{\text{к}}^{\text{зал}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фк}}}$	$\alpha_4^{\text{фк}} = \frac{E_4^{\text{фк}}}{E_{\text{к}}^{\text{зал}} + E_4^{\text{фк}}}$

Для великовагових контейнерів:

– середньозважена вартість контейнера ($Ц_{сер}^{конт}$) дорівнює:

$$Ц_{вел}^{конт} = Ц_{20}^{конт} \times \frac{K_{10,20}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}} + Ц_{40}^{конт} \times \frac{K_{30,40}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}}, \quad (7)$$

де $Ц_{20}^{конт}$ – вартість нового 20-футового контейнера;

$Ц_{40}^{конт}$ – вартість нового 40-футового контейнера;

$K_{10,20}^{заг}$ – загальна кількість 10- та 20-футових контейнерів в філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»;

$K_{30,40}^{заг}$ – загальна кількість 30- та 40-футових контейнерів в філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»;

– середньозважена вартість поточного ремонту ($Ц_{Пвел}^{конт}$) контейнера дорівнює:

$$Ц_{Пвел}^{конт} = Ц_{П20}^{конт} \times \frac{K_{10,20}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}} + Ц_{П40}^{конт} \times \frac{K_{30,40}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}}, \quad (8)$$

де $Ц_{П20}^{конт}$ – вартість поточного ремонту одного 20-футового контейнера;

$Ц_{П40}^{конт}$ – вартість поточного ремонту одного 40-футового контейнера;

– середньозважена вартість капітального ремонту ($С_{Двел}^{конт}$) контейнера дорівнює:

$$С_{Двел}^{конт} = С_{Д20}^{конт} \times \frac{K_{10,20}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}} + С_{Д40}^{конт} \times \frac{K_{30,40}^{заг}}{K_{10,20}^{заг} + K_{30,40}^{заг}}, \quad (9)$$

де $С_{Д20}^{конт}$ – вартість капітального ремонту одного 20-футового контейнера;

$С_{Д40}^{конт}$ – вартість капітального ремонту одного 40-футового контейнера.

Для розрахунків середньозважених часток залізниць та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» у доходах від плати за користування контейнерами необхідно розрахувати частки контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях для кожного часового інтервалу.

Для середньотонажних контейнерів:

– загальна кількість 3-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях (\hat{E}_3^{eid}), дорівнює:

$$K_3^{кор} = K_3^1 + K_3^2 + K_3^3 + K_3^4, \quad (10)$$

де K_3^1 – кількість 3-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які були в користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу;

K_3^2 – кількість 3-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу;

K_3^3 – кількість 3-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу;

K_3^4 – кількість 3-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу;

– загальна кількість 5-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях (K_5^{kop}), дорівнює:

$$K_5^{kop} = K_5^1 + K_5^2 + K_5^3 + K_5^4, \quad (11)$$

де K_5^1 – кількість 5-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу;

K_5^2 – кількість 5-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу;

K_5^3 – кількість 5-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу;

K_5^4 – кількість 5-тонних контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу;

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{сер1}^{конт} = \frac{K_3^1 + K_5^1}{K_3^{kop} + K_5^{kop}} \quad (12)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{сер2}^{конт} = \frac{K_3^2 + K_5^2}{K_3^{kop} + K_5^{kop}}, \quad (13)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{сер3}^{конт} = \frac{K_3^3 + K_5^3}{K_3^{kop} + K_5^{kop}}, \quad (14)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{сер4}^{конт} = \frac{K_3^4 + K_5^4}{K_3^{кор} + K_5^{кор}}, \quad (15)$$

Для великовагових контейнерів:
 – загальна кількість 10- та 20-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які були у користуванні на під'їзних коліях ($K_{10,20}^{кор}$), дорівнює:

$$K_{10,20}^{кор} = K_{10,20}^1 + K_{10,20}^2 + K_{10,20}^3 + K_{10,20}^4, \quad (16)$$

де $K_{10,20}^1$ – кількість 10- та 20-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу;

$K_{10,20}^2$ – кількість 10- та 20-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу;

$K_{10,20}^3$ – кількість 10- та 20-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу;

$K_{10,20}^4$ – кількість 10- та 20-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу;

– загальна кількість 30- та 40-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях ($K_{30,40}^{заг}$), дорівнює:

$$K_{30,40}^{кор} = K_{30,40}^1 + K_{30,40}^2 + K_{30,40}^3 + K_{30,40}^4, \quad (17)$$

де $K_{30,40}^1$ – кількість 30- та 40-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу;

$K_{30,40}^2$ – кількість 30- та 40-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу;

$K_{30,40}^3$ – кількість 30- та 40-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу;

$K_{30,40}^4$ – кількість 30- та 40-футових контейнерів філії «Центр транспортного сервісу «Ліски», які знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу;

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом першого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{вел1}^{конт} = \frac{K_{10,20}^1 + K_{30,40}^1}{K_{10,20}^{кор} + K_{30,40}^{кор}} \quad (18)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом другого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{вел2}^{конт} = \frac{K_{10,20}^2 + K_{30,40}^2}{K_{10,20}^{кор} + K_{30,40}^{кор}} \quad (19)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом третього часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{сер3}^{конт} = \frac{K_3^3 + K_5^3}{K_3^{кор} + K_5^{кор}} \quad (20)$$

– частка контейнерів, що знаходились у користуванні на під'їзних коліях протягом четвертого часового інтервалу, дорівнює:

$$\gamma_{вел4}^{конт} = \frac{K_{10,20}^4 + K_{30,40}^4}{K_{10,20}^{кор} + K_{30,40}^{кор}} \quad (21)$$

Середньозважена частка залізниць у доходах від користування контейнерами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

– для середньотонажних контейнерів

$$\beta_{зал}^{контсер} = \alpha_{сер1}^{залк} \times \gamma_{сер1}^{конт} + \alpha_{сер2}^{залк} \times \gamma_{сер2}^{конт} + \alpha_{сер3}^{залк} \times \gamma_{сер3}^{конт} + \alpha_{сер4}^{залк} \times \gamma_{сер4}^{конт}, \quad (22)$$

де $\alpha_{сер1}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування середньотонажними контейнерами на під'їзних коліях у першому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{сер2}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування середньотонажними контейнерами на під'їзних коліях у другому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{сер3}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування середньотонажними контейнерами на під'їзних коліях у третьому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{сер4}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування середньотонажними контейнерами на під'їзних коліях у четвертому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 табл. 2);

– для великовагових контейнерів

$$\beta_{зал}^{контвел} = \alpha_{вел1}^{залк} \times \gamma_{вел1}^{конт} + \alpha_{вел2}^{залк} \times \gamma_{вел2}^{конт} + \alpha_{вел3}^{залк} \times \gamma_{вел3}^{конт} + \alpha_{вел4}^{залк} \times \gamma_{вел4}^{конт}, \quad (23)$$

де $\alpha_{вел1}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування великоваговими контейнерами на під'їзних коліях у першому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{вел2}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування великоваговими контейнерами на під'їзних коліях у другому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{вел3}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування великоваговими контейнерами на під'їзних коліях у третьому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 4 таблиці 2);

$\alpha_{вел4}^{залк}$ – частка доходів залізниці від плати за користування великоваговими контейнерами на під'їзних коліях у четвертому часовому інтервалі (розраховується за формулою, наданою у графі 5 таблиці 2).

Середньозважена частка філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» від користування контейнерами на під'їзних коліях для будь якого часового інтервалу дорівнює:

– для середньотонажних контейнерів:

$$\beta_{\phi}^{контсер} = 1 - \beta_{зал}^{контсер} \quad (24)$$

– для великовагових контейнерів:

$$\beta_{\phi}^{контвел} = 1 - \beta_{зал}^{контвел} \quad (25)$$

Висновок. На підставі розробленого науково-методичного підходу створено основу для забезпечення формування доходів регіональних філій та філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» від користування контейнерами на під'їзних коліях. Науково-обґрунтований розподіл доходів від плати за користування контейнерами на під'їзних коліях та розробка відповідних розпорядчих документів ПАТ «Українська залізниця» буде сприяти й забезпеченню подальшого організаційного розвитку, оскільки є частиною методичної основи для створення на базі філій в майбутньому залежних господарських товариств ПАТ «Українська залізниця». Отримані результати є необхідними та вчасними для створення науково-методичної основи забезпечення подальшого розвитку ПАТ «Українська залізниця».

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про природні монополії» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
2. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735 «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
5. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
6. Колесникова Н.М. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління/ Н.М.Колесникова, І.Г.Бакаєва, В.В.Чорний // Збірн. наук пр. ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С. 54-57.
7. Макаренко М.В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М.В.Макаренко, Н.Е.Гончарок, Н.С.Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб.научн.тр. ИКТП-Центра. –Вип.4. – 1997. – С.103-117.
8. Богомолова Н.І., Сенник Г.Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах// Збірн. наук пр. ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С. 41-50.

9. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика:[монографія] / В.В.Чорний.-К.:ДЕТУТ,2012.-401 с.
10. Белінська М.Г. Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту /М.Г.Белінська// Збірн. наук. Праць за матеріалами міжнар.наук.-практ конф., 11-12 квітня 2013 р.– К.:ДЕТУТ,2013.– С. 48-50.
11. Шмиголь Н.М. Економічна суть доходів та доходності в системі управління підприємством / Н.М.Шмиголь // Держава та регіон: наук.-виробн. журнал.– Сер. «Економіка та підприємництво». – Запоріжжя: Вид-тво Класичного наукового університету. – 2009. – Вип.3 7. – С. 221-225.
12. Чорний В.В. Науково-практичні підходи до визначення ставок плати за користування вантажними вагонами / В.В. Чорний, Н.М. Колесникова // Зб. наук. праць Держ. екон.-технолог. ун-ту тр-ту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 118–123.

REFERENCES

1. Zakon UkraYini «Pro prirodni monopolii» [Elektronniy resurs] – Rezhim dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
2. Zakon UkraYini «Pro osoblivosti tvorenniya publichnogo aktsionernogo tovaristva zaliznichnogo transportu zagalnoho koristuvannya», Vidomosti Verhovnoyi Radi UkraYini (VVR), 2012, # 49, st.553.
3. Postanova Kabinetu Ministriv UkraYini vid 25 chervnya 2014 r. # 200 «Pro tvorenniya publichnogo aktsionernogo tovaristva «UkraYinska zaliznitsya».
4. Postanova Kabinetu Ministriv UkraYini vid 2 veresnya 2015 r. # 735 «Pitannya publichnogo aktsionernogo tovaristva «UkraYinska zaliznitsya».
5. Kolesnikova N.M. Teoriya adaptivno-garmonizatsiynogo mehanizmu tslnoutvorenniya na zaliznichnomu transporti: [monografiya] / N.M. Kolesnikova.
6. Kolesnikova N.M. Formuvannya dohodiv vid zaliznichnih perevezhen v umovah vertikalno-integrovannoyi sistemi upravlinnya/ N.M.Kolesnikova, I.G.BakaEva, V.V.Chorniy // Zbirn. nauk pr. DETUT. Seriya «Ekononika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.54-57.
7. Makarenko M.V. Metodicheskie podhody k uchetu razlichnykh faktorov pri raspredelenii dohodov ot gruzovykh perevozok / M.V.Makarenko, N.E.Goncharok, N.S.Sokolovskaya // Transportniy kompleks Ukrainyi: ekonomika, organizatsiya, razvitie: Sb.nauchn.tr. IKTP-Tsentra. –Vyip.4. – 1997. – S.103-117.
8. Bogomolova N.I., Sennik G.Osoblivosti formuvannya dohodiv zaliznichnogo transportu v suchasniy ekonomichniy umovah// Zbirn. nauk pr. DETUT. Seriya «Ekononika i upravlinnya». – Vip.18. – 2011. – S.41-50.
9. Chorniy V.V. Konkurentospromozhnist zaliznits na rинku vantazhniy perevezhen: teoriya, metodologiya, praktika:[monografiya] / V.V.Chorniy.-K.:DEUT,2012.-401 s.
10. Belinska M.G.Suchasniy plhdid do formuvannya dohodiv vid osnovnoyi diyalnosti zaliznichnogo transportu /M.G.Belinska// Zbirn. nauk. Prats za materlalami mlzhar.nauk.-prakt konf., 11-12 kvitnya 2013 r.– K.:DEUT,2013.– S. 48-50.
11. Shmigol N.M. Ekonomichna sut dohodiv ta dohodnosti v sistemі upravlinnya pidpriemstvom/ N.M.Shmigol // Derzhava ta region: nauk.-virobn. zhurnal.– Ser. «Ekononika ta pidpriemnitstvo».– Zaporizhzhya: Vid-tvo Klasichnogo naukovogo unversitetu.-2009.– Vip.3 7.– S.221-225.
12. Chorniy V.V. Naukovo-praktichni plhdodi do viznachennya stavok plati za koristuvannya vantazhnimi vagonami / V.V. Chorniy, N.M. Kolesnikova // Zb. nauk. prats Derzh. ekon.-tehnolog. un-tu tr-tu: Seriya «Ekononika i upravlinnya». – 2011. – Vip. 17. – S. 118–123.c.

УДК 338.47

*Анастасія Божок, к.е.н.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**ПРОЕКТ «ЕКОНОМІЧНИЙ ПОЯС ШОВКОВОГО ШЛЯХУ»
В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ РОЗВИТКУ
СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ**

Стаття присвячена дослідженню стратегії масштабного проекту «Економічний пояс Шовкового шляху» як нової форми поглиблення співробітництва Китаю, держав Центральної Азії, Росії та Європи. Зазначається, що залучення України до даних проектів дозволить розбудувати найкоротший шлях сполучення між країнами Східної Азії та Європи; значно скоротити терміни доставки вантажів та їх збереження.

Представлена програма дій розвитку проекту «Економічний пояс Шовкового шляху». Визначені потенційні можливості та проблеми успішної реалізації даного проекту. Проаналізовано транзитно-логістичний потенціал України та проблеми її залучення до Економічного поясу Шовкового шляху.

Розглянуто сучасний стан та перспективи українсько-китайського співробітництва. Представлена динаміка зовнішньої торгівлі між Україною та КНР. Визначені фактори, що сприятимуть збільшенню обсягів транзитних перевезень вантажів та подальшій інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія».

Встановлені групи ризиків даного проекту. Запропоновано перейти до надання повного спектру транспортно-логістичних послуг, інтегруючи в собі морські, авіа– та автоперевезення, портову та аеропортову інфраструктуру, а також мережу терміналів у єдину структуру за принципом «єдиного вікна», провести реформи інвестиційного законодавства України, прийняти проект Антикризового інвестиційного кодексу України, який має забезпечити гарантії інвесторам та більш чіткі правила інвестиційної діяльності в Україні.

Ключові слова: Економічний пояс Шовкового шляху, залізничний транспорт, проект, інфраструктура, інвестиції.

© Божок А., 2016

Анастасия Божок, к.э.н.

(доцент каф. «Экономика и предпринимательство»,

Государственный экономико-технологический университет транспорта)

**ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»
В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ
МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**

Статья посвящена исследованию стратегии масштабного проекта «Экономический пояс Шелкового пути» как новой формы углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии, России и Европы. Отмечается, что участие Украины в данных проектах позволит создать кратчайший путь сообщения между странами Восточной Азии и Европы; значительно сократить сроки доставки грузов и их сохранность.

Представлена программа действий развития проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Определены потенциальные возможности и проблемы успешной реализации данного проекта. Проанализированы транзитно-логистический потенциал Украины и проблемы ее привлечения к Экономическому поясу Шелкового пути.

Рассмотрено современное состояние и перспективы украинско-китайского сотрудничества. Представлена динамика внешней торговли между Украиной и КНР. Определены факторы, способствующие увеличению объемов транзитных перевозок грузов и дальнейшей интеграции Украины в транспортную систему «Европа-Азия».

Установлены группы рисков данного проекта. Предложено перейти к оказанию полного спектра транспортно-логистических услуг, интегрируя в себе морские, авиа – и автоперевозки, портовую и аэропортовую инфраструктуру, а также сеть терминалов в единую структуру по принципу «единого окна», провести реформы инвестиционного законодательства Украины, принять проект Антикризисного инвестиционного кодекса Украины, который должен обеспечить гарантии инвесторам и более четкие правила инвестиционной деятельности в Украине.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, железнодорожный транспорт, проект, инфраструктура, инвестиции.

Anastasiia Bozhok, Ph.D,

(associate Professor of Department «Economics and Entrepreneurship»,

State Economy and Technology University of Transport)

**ECONOMIC BELT OF SILKROAD PROJECT IN THE CONTEXT OF THE
STRATEGIC PRIORITIES OF WORD ECONOMY DEVELOPMENT**

The article is devoted to the strategy of large-scale project «Economic belt of Silk road» as a new form of deepening cooperation of China, the Central Asian States, Russia and Europe. It is noted that Ukraine's participation in these projects will allow to create shortest way of communication between Eastern Asia and Europe; to reduce considerably terms of cargoes delivery and their safety.

A program for development of the project «Economic belt silk road» presents. Potential opportunities and challenges to the successful implementation of this project are identified. Transport and logistic potential of Ukraine and problems of her involvement in the Silk road Economic zone are analyzed.

The modern condition and prospects of Ukrainian-Chinese cooperation were considered. The dynamics of foreign trade between Ukraine and China was presented. The factors promoting increase of volumes of transit transportations of cargoes and further Ukraine's integration into the transport system, «Europe-Asia» were determined.

Established risk groups for this project. The proposed move to providing a full range of transportation and logistics services, integrating in itself the sea, air and road transport, port and airport infrastructure, and a network terminal in a single structure on the principle of «one window», to reform investment legislation of Ukraine to adopt the draft anti-Crisis investment code of Ukraine, which will provide guarantees to investors and clearer rules of investment activity in Ukraine.

Keywords: Economic belt of Silk road, railway transport, project, infrastructure, investments.

Постановка проблеми. Загальновідомо, що стратегічним пріоритетом розвитку України є активна євроінтеграція, яка супроводжується зміною зовнішніх та внутрішніх факторів розвитку національної економіки, підвищуючи значення зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту. Україна прагне стати учасником «Нового економічного поясу – Великий шовковий шлях» у Чорноморсько-Балтійському регіоні» із залученням країн Балтії, Вещеградської четвірки, Румунії, Болгарії, Білорусі, Грузії. Слід також зазначити, що європейські країни виявляють зацікавленість у реалізації проекту «Економічний пояс Шовкового шляху» та, з огляду на нині обмежені фінансові можливості Європейського Союзу, не заперечують економічну підтримку Китаю щодо участі в даному проекті України. Приєднання України до формату «16+1» матиме суттєві переваги як з точки зору взаємодії з Китаєм, так і щодо реалізації європейського вектору свого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Велику увагу різним аспектам розвитку міжнародних транспортних коридорів та участі України у проектах економічного поясу приділяє В.Л. Дикань [1, 2]. Вирішенню проблем інтеграції залізничного транспорту до європейської транспортної системи приділяють увагу Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривошшин, І.П. Федорко, В.М. Осовик та ін. [3]. Можливості участі України у проекті «Один пояс – один шлях», а також роль і місце у ньому європейських держав досліджують В. Поворозник, В. Перебийніс [4]. У роботах вказаних авторів викладено ґрунтовний матеріал для вирішення зазначених проблем. При цьому важливо зазначити, що трансформаційні процеси, які здійснюються у світовій економіці, прагнення України приєднатись до даного проекту, а також пов'язані з ним проблеми – вартість, час та безпека перевезень, потребують пошуку шляхів їх вирішення.

Метою статті є дослідження транспортної стратегії Китаю на євразійському просторі, визначення потенційних можливостей, проблем та пов'язаних з ними ризиків успішної реалізації проекту «Економічний пояс Шовкового шляху».

Виклад основного матеріалу дослідження. У 2013 році президент Китаю Сі Цзіньпін анансував масштабний проект «Економічний пояс Шовкового шляху» як нову форму поглиблення співробітництва Китаю, держав Центральної Азії, Росії та Європи. Проект «Економічний пояс Шовкового шляху» передбачає нову модель регіональної співпраці на основі інноваційної ідеї, за якою поєднані у єдине ціле «Шовковий шлях» і «Економічний пояс». Економічний пояс Шовкового шляху

розглядається не тільки як транзитно-транспортний проект та напрям прискорення розвитку західних районів Китаю та Євразії, але і як стратегія економічного розвитку цілої низки держав, що містить у собі проекти з розвитку інфраструктури, промисловості, торгівлі та сфери послуг [5].

КНР зазначає таку загальну ініціативу відродження Шовкового шляху: «Спільне створення «Одного поясу та одного шляху» стимулюватиме вільне, але впорядковане пересування чинників виробництва, також високоефективний розподіл ресурсів і глибоке злиття ринків. Проект надасть можливість країнам, що розташовані Шовковим шляхом, скоригувати свою економічну політику в бік більш масштабного, високорівневого та глибокого регіонального співробітництва, спільно сформувати структуру відкритого, толерантного, збалансованого й усім вигідного регіонального економічного співробітництва» [5].

Ключовим завданням даного проекту є забезпечення швидкісного товароруку між Європою та Азією, а саме: західна частина Китаю має бути з'єднана масштабним залізничним сполученням із Центральною Азією, а через неї – із Середньою Азією і Європою. Передбачається створення портової інфраструктури, сполученої із залізничними коліями [5].

Програма дій розвитку проекту «Економічний пояс Шовкового шляху» складається з таких пунктів:

- 1) міждержавне співробітництво, посилення координації держав регіону в політичній сфері;
- 2) інфраструктурна інтеграція, інтенсифікація будівництва єдиної дорожньої мережі;
- 3) розвиток і зниження витрат торгівлі шляхом ліквідації торговельних бар'єрів, підвищення швидкості і якості економічних операцій;
- 4) фінансова інтеграція, тобто збільшення валютних потоків за рахунок переходу на розрахунки в національних валютах;
- 5) посилення ролі міжнародної дипломатії, науково-культурні обміни, туризм, охорона здоров'я тощо.

Варто зазначити, що більше 30 країн уклали угоди про приєднання до проекту «Один пояс – один шлях».

Ще з 20 країнами Китай співпрацює над будівництвом окремих промислових проектів. Передбачається фінансова підтримка Китаєм країн, які беруть участь у даному проекті. Утворені нові інституції: Фонд Шовкового шляху, Азійський банк інфраструктурних інвестицій. Фонд Шовкового шляху формується з китайських коштів (на основі валютних резервів, Китайської інвестиційної компанії, Китайського імпортно-експортного банку, Державного банку розвитку Китаю), які використовуватимуться для будівництва Економічного пояса Шовкового шляху. Також КНР надаватиме підтримку у навчанні 20 тис. фахівцям протягом п'яти років для роботи з реалізації стратегії.

На сьогодні першочерговою складовою реалізації проекту є інфраструктурна. Великий Шовковий шлях передбачає декілька маршрутів із західних районів КНР в напрямку ключових центрів економічної активності в Європі і Південній Азії протяжністю від 8,5 до 11 тис. км. Передбачається, що Північний маршрут пройде через територію Казахстану і Транссибірську магістраль. Морські маршрути задіють казахський порт Актау, а також порти у Каспійському морі (Махачкала, Баку), що забезпечують доступ у кавказький регіон, Туреччину і чорноморський басейн. Південні маршрути пролягають територією Киргизії, Узбекистану, Туркменістану, Ірану та Пакистану, забезпечуючи вихід до Індійського океану в районі Перської затоки [4]. Реалізація проекту «Економічний пояс Шовкового шляху» має безліч

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

перспективних можливостей, а також певні геополітичні та економічні ризики. З метою структурованого аналізу проекту Нового Шовкового шляху розглянемо вплив факторів зовнішнього середовища у табл. 1.

Таблиця 1. Можливості та перешкоди успішності реалізації проекту «Економічний пояс Шовкового шляху»

Сильні сторони	Можливості
<ul style="list-style-type: none"> - скорочення строків постачання вантажів, мінімальна затримка на кордонах; - прагматичний підхід країн до реалізації проектів Шовкового шляху; - фінансовий супровід реалізації проектів в сфері транспортної інфраструктури та інших сумісних проектів з країнами Центральної Азії; - спільна логістична база; - вирішення проблеми високих тарифів на перевезення шляхом завантаження у зворотньому напрямку, консолідація вантажопотоків; - уніфікація документообігу, узгоджена технологія роботи митних та інших контролюючих служб; - організація відповідного сервісу на маршрутах слідування; - створення інформаційного обміну між учасниками. 	<ul style="list-style-type: none"> - посилення механізмів багатостороннього формату регіонального співробітництва (в Азіатсько-Європейському регіоні) через посередництво Економічного поясу Великого Шовкового шляху слід активно нарощувати економічне співробітництво зі своїми партнерами; - розвиток тісних економічних зв'язків, розширення національних і регіональних ринків, розвиток співробітництва між євразійськими народами; - заощадження величезних інвестицій від яких виграють сектора та галузі економіки країн; - розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, розвиток таких галузей як фінанси, логістика, оптова торгівля, промислове виробництво, отже будуть створені передумови для формування зони вільної торгівлі міст за маршрутом проекту; - масштабний рух товарів та послуг створить поле економічної взаємозалежності, що означає більше довіри та менше конфліктів між країнами; - сприяння обміну ідеями та посилення комунікацій людей через кордони
Слабкі сторони	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - застосування політичних міркувань в економічній логіці в сфері транспорту та транзиту товарів і енергії; - жорсткі національні вимоги для перевезення товарів, що є причиною уповільнення вантажопотоків; - відсутність необхідних фінансових ресурсів у країн для реалізації крупних проектів; - відсутність безпеки в деяких районах та їх кордонах (Авганістан, Кавказ, Україна), що стало причиною того, що деякі маршрути не використовуються; - високі політичні ризики; - російсько-американські та російсько-європейські відносини у зв'язку з напруженістю через події в Україні після кримської кризи; - європейський регіон є ареною політичної та економічної конкуренції світових держав; - наявність конкуруючих проектів: проект Євразійської інтеграції під патронатом РФ; 	<ul style="list-style-type: none"> - кризові явища, які передаються з однієї країни до іншої, вимагають вибудувати систему захисту від економічних ризиків, посилення протекційних мір у міжнародній торгівлі, що призводить до багато- чисельних торгових бар'єрів; - геополітичне протистояння (суперництво) між низкою країн; - зростання загроз безпеки

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Новоосманський проект Турції; проект «Новий шовковий шлях», лобійований США; ініційований Китаєм проект формування Економічного Шовкового шляху

Для України Китай є одним з найважливіших стратегічних партнерів серед країн світу у торгово-економічному та інвестиційному співробітництві. У 2015 р. друге місце в експортних перевезеннях України посів Китай – 24 млн т (+2,1 млн т проти 2014 р.) (рис. 1).

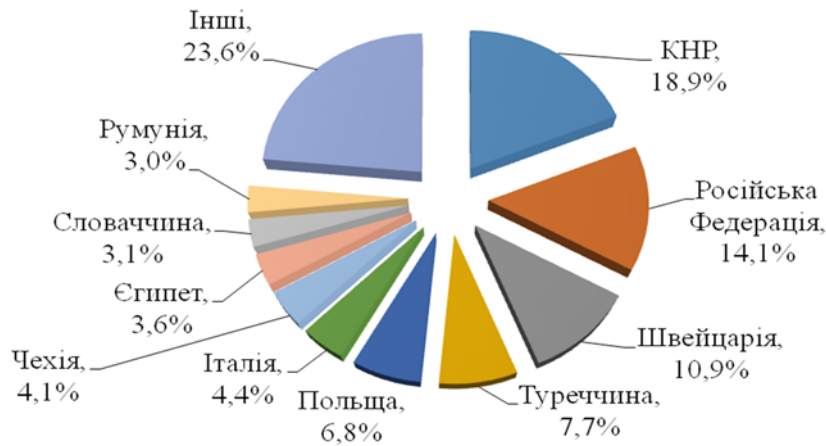


Рис. 1. Структура експортних перевезень вантажів за країнами призначення в 2015 році [3]

Однак останні два роки простежується тенденція щодо скорочення обсягів зовнішньої торгівлі між Україною та Китаєм через кризу української економіки, яка характеризується зменшенням обсягу промислового виробництва та платоспроможного попиту. У 2015 р. товарообіг між Україною і КНР склав 7,07 млрд дол. США, тобто менше аналогічного показника проти 2014 р. на 17,7%. При цьому експорт товарів з України склав 3,557 млрд дол. США (зростання на 2,1%), а імпорт – 3,517 (зменшення на 31,1%) (рис. 2).

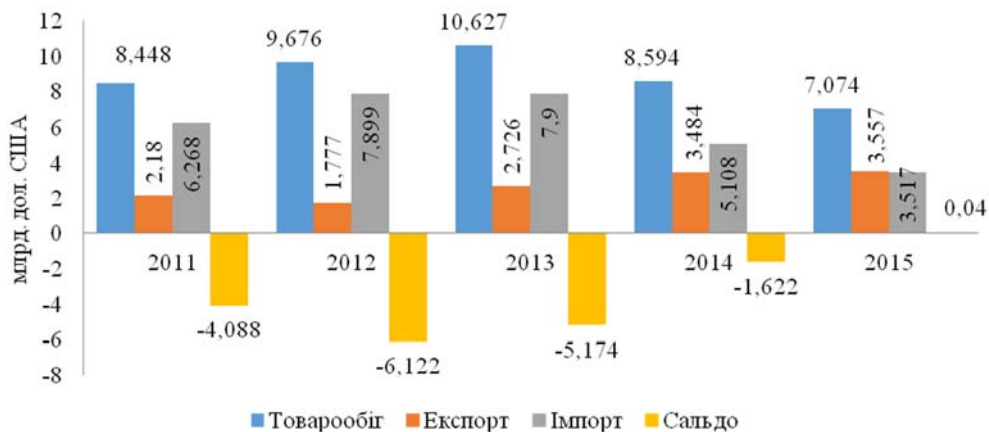


Рис. 2. Обсяги торгівлі між Україною та КНР

Традиційно, основу експорту з України до Китаю складають мінеральні продукти, АПК та харчова промисловість, а також транспортні засоби та запасні частини (рис. 4). В Україні найбільш затребуваними є технічна продукція, товари легкої промисловості та прокат. Структура імпорту товарів між Україною та Китаєм у 2015 р. представлена на рис. 4.

Частка України в обсягах щорічного імпорту КНР займає 0,18%, українські аграрії використовують свої можливості на китайському ринку на 7,5%.

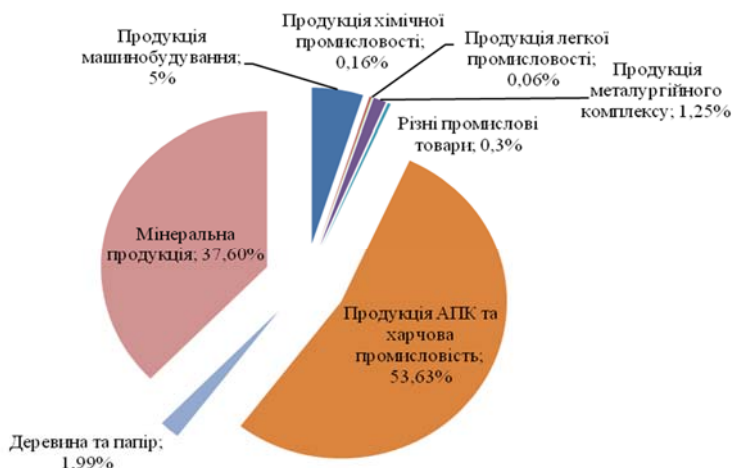


Рис. 4. Структура експорту товарів між Україною та Китаєм у 2015 р. [7]

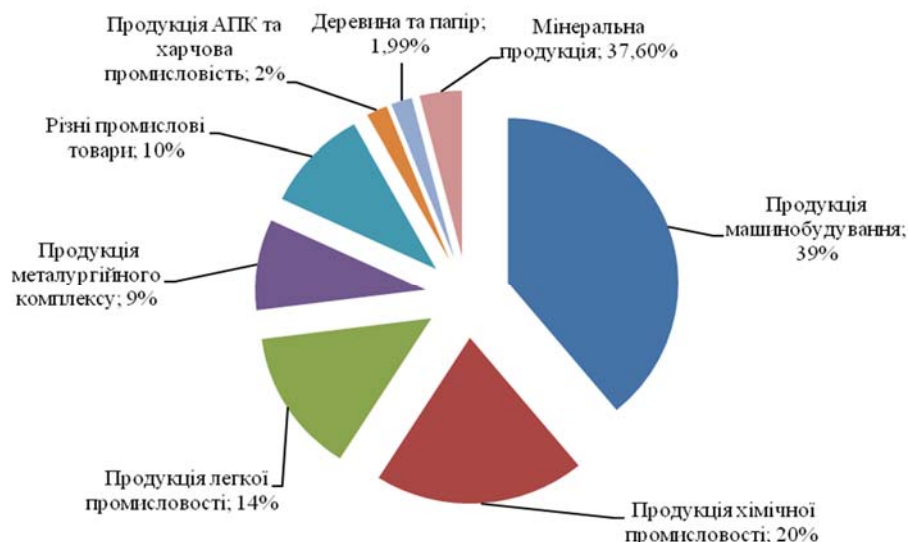


Рис. 5. Структура імпорту товарів між Україною та Китаєм у 2015 р. [7]

Ключовим джерелом збільшення експорту товарів, покращення рівня економічного розвитку України, відродження промислового сектору економіки, залучення додаткових коштів є активна участь України в міжнародній системі товарообміну.

Цього можливо досягти за рахунок розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів, формування потужної транспортно-логістичної системи, переходу на нові технології перевезень, створення швидкісних магістралей та ефективного використання транзитного потенціалу країни.

Збільшенню обсягів транзитних перевезень вантажів та подальшій інтеграції України до транспортної системи «Європа-Азія» сприяють такі фактори:

- геоелекономічне розташування України, що робить її перспективним транзитним хабом;

- активні торговельно-елекономічні зв'язки із сусідніми країнами;

- угода про асоціацію з ЄС, який щорічно імпортує китайської продукції на 300 млрд дол., тобто значна частина товарного потоку може бути спрямована через територію України;

- наявність розгалуженої залізничної мережі та незамерзаючих чорноморських портів, а також системи автомобільних доріг;

- зацікавленість китайського бізнесу, який планує вийти на європейський ринок, у будівництві виробничих потужностей на українській території, оскільки вона користується преференціальними умовами експорту до ЄС.

Відзначимо євразійський напрямок, що представляє економічний інтерес для України та виділимо економічні коридори Нового Шовкового шляху: China-Pakistan corridor; Bangladesh-China-India-Myanmar corridor; Indochina Peninsula corridor; New Eurasian Landbridge; China-Mongolia-Russia corridor. Для України стратегічне значення має саме China – Central Asia – West Asia corridor, через Туреччину, Південний Кавказ і країни Центральної Азії [8].

Залучення України до даних проєктів дозволить розбудувати найкоротший шлях сполучення між країнами Східної Азії та Європи; значно скоротити терміни доставки вантажів та їх збереження.

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

Територією України проходить центральна вісь міжнародних транспортних коридорів, в межах яких визначені такі основні залізничні маршрути, які можуть стати частиною української ділянки магістралі «Лісабон-Шанхай»:

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

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

- 3) Ізов / Ягодин (кордон з Польщею – Ковель–Здолбунов–Шепетовка–Козятин–Київ–Полтава–Харків–Куп'янськ–Тополі (кордон з РФ). Протяжність маршруту 1167 км. [1].

Таким чином, Україна може стати повноправним учасником коридору з потенціалом 10 млн. тонн вантажів на рік. Однак, необхідно зазначити, що для даного проєкту мають місце такі групи ризиків:

- політична нестабільність через змінюваність влади за результатами виборів;

– ризики безпеки, порушення територіальної цілісності, а також економічні кризи. Транспортні коридори проходять через регіони, де спостерігаються збройні конфлікти, а також є загрози тероризму й сепаратизму;

– досвідчена постановка пріоритетів, щоб уникнути розпилення сил і засобів при реалізації масштабних проектів.

Таким чином, для пом'якшення даних ризиків Україні необхідно продемонструвати зміцнення політичної співпраці на найвищому рівні, підтвердити готовність до реалізації визначених у програмах і договорах напрямків співробітництва. Постійно вивчати китайський досвід та стежити за його змінами, а також будувати відносини з КНР не за «пострадянською моделлю, а на засадах європейських підходів.

Висновки та пропозиції. Адаптуючись до сучасних вимог європейського ринку, необхідно перейти від залізничного сервісу до надання повного спектру транспортно-логістичних послуг, інтегруючи в собі морські, авіа– та автоперевезення, портову та аеропортову інфраструктуру, а також мережу терміналів у єдину структуру за принципом «єдиного вікна, створити сприятливі умови для експортного та транзитного потенціалу України.

Для підготовки до реалізації масштабних проектів в рамках ініціативи створення Шовкового шляху необхідно провести реформи інвестиційного законодавства України, прийняти проект Антикризисового інвестиційного кодексу України, який має забезпечити гарантії інвесторам та більш чіткі правила інвестиційної діяльності в Україні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дикань В.Л. Економічний пояс Шовкового шляху в контексті стратегічних пріоритетів розвитку економіки України. // XI Науково-практична міжнародна конференція «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика», (Харків, 11-13 червня 2015 р.). – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – С. 6-7.
2. Дикань В.Л. Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України / Л.В. Дикань // Українські залізниці. 2014. – С. 24-27.
3. Ейтутіс Г.Д., Кривошшин О.М., Федорко І.П., Осовик В.М. та ін. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України: монографія / Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривошшин, І.П. Федорко, В.М. Осовик та ін. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2016. – 256 с.
4. Поворозник В., Перебийніс В. «Проект один пояс – один шлях»: можливості для України. / В. Поворозник, В. Перебийніс. / Міжнародний центр перспективних досліджень (МЦПД), 2015. – 31 с.
5. Шевченко М. Из Китая в Украину: новый Шелковый путь [Электронный ресурс] / М. Шевченко // Униан: інформаційне агентство. – Режим доступу: <http://economics.unian.net/finance/1552361-iz-kitaya-v-ukrainu-noviy-shelkoviy-put.html>.
6. Федоришина Є. Шовковий шлях: політика чи економіка [Електронний ресурс] / Є. Федоришина / Економіческие известия. – Режим доступу: <http://eizvestia.com/uk/ekonomika-ukr/full/785-shovkoviy-shlyah-politika-chi-ekonomika>.
7. Зовнішньоекономічна діяльність [Електронний ресурс] / Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Шевырев И. Три года Шёлкового пути [Электронный ресурс] / И Шевырев / Политические известия. – Режим доступу: http://izvestia.kiev.ua/blog/show/84135#disqus_thread

REFERENCES

1. Dikan V.L. Ekonomichnyi poyas Shovkovogo shlyahu v kontekstI strategIchnih prIoritativ rozvitku ekonomiki UkraYini. // XI Naukovo-praktichna mIzhnarodna konferentsiya «Mizhnarodni transportni koridori ta korporativna logIstika», (HarkIv, 11-13 chervnya 2015 r.). – HarkIv: UkrDUZT, 2015. – S. 6-7.
2. Dikan V.L. PrIoritetnIst ta strategIchna znachushIst transportnoYi sistemi dlya ekonomiki UkraYini / L.V. Dikan // UkraYinskI zalIznitsI. 2014. – S. 24-27.
3. EytutIs G.D., KrivopIshin O.M., Fedorko I.P., Osovik V.M. ta In. Teoretiko-prikladnI osnovi reformuvannya zalIznichnogo transportu UkraYini: monografIya / G.D. EytutIs, O.M. KrivopIshin, I.P. Fedorko, V.M. Osovik ta In. – Nizhin: TOV «Vidavnitstvo «Aspekt-Polligraf», 2016. – 256 s.

4. Povoroznik V., PerebiynIs V. «Proekt odin poyas – odin shlyah»: mozhlivostI dlya UkraYini. / V. Povoroznik, V. PerebiynIs. / MIzhnarodniy tsentr perspektivnih doslidzhen (MTsPD), 2015. – 31 s.
 5. Shevchenko M. Iz Kitaya v Ukrainu: noviyi Shelkoviyiy put [Elektronniy resurs] / M. Shevchenko // Unian: informatsionnoe agenstvo. – Rezhim dostupu: <http://economics.unian.net/finance/1552361-iz-kitaya-v-ukrainu-noviyi-shelkoviyiy-put.html>.
 6. Fedorishina E. Shovkoviy shlyah: polItika chi ekonomIka [Elektronniy resurs] / E. Fedorishina/ Ekonomicheskie izvestiya. – Rezhim dostupu: <http://eizvestia.com/uk/ekonomika-ukr/full/785-shovkoviy-shlyah-politika-chi-ekonomika>.
 7. ZovniShnoekonomIchna dIyalnIst [Elektronniy resurs] / Derzhavna sluzhba statistiki UkraYini. – Rezhim dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
 8. Shevyirev I. Tri goda ShYolkovogo puti [Elektronniy resurs] / I Shevyirev / Politicheskie izvestiya. – Rezhim dostupu: http://izvestia.kiev.ua/blog/show/84135#disqus_thread.
- УДК 338.47; 656.2; 339.138:316.77*

*Анна Брайковська, к.е.н., доц.,
(доцент кафедри менеджменту, Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

*Марина Васечко, магістр
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Реформування транспортної системи України відповідно до вимог ЄС обумовлює необхідність удосконалення підходів до управління залізничним транспортом.

Встановлено, що прогнозованими результатами реформування залізничного транспорту стануть скорочення витрат на підвищення продуктивності праці, а саме: підвищення рівня використання транзитного потенціалу; збільшення обсягів перевезень на 20-25%; відносно зменшення собівартості перевезень на 15%; зменшення обсягів питомих витрат енергоресурсів на тягу поїздів на 15%; підвищення продуктивності праці в 1,6 раза.

Визначено, що особливої актуальності набуває питання ефективності господарської діяльності кожного з підприємств ПАТ «Українська залізниця».

У статті розглянуті особливості та виявлені шляхи підвищення ефективності локомотивного господарства в умовах реформування залізничного транспорту.

При оцінці витрат експлуатації як основи економічної оцінки локомотивного господарства та його структурних підрозділів виходять з положення, що на них впливає багато факторів. В конкретній системі управління будь-який з елементів витрат повинен класифікуватися з точки зору його керованості (керовані, слабо керовані, помірно керовані, вирішуючі фактори).

Вдосконалення планування на транспорті в сучасних умовах припускає розвиток економічних методів управління, підвищення наукової обґрунтованості показників, норм і нормативів, забезпечення збалансування планів перевезень з

планами роботи рухомого складу, усунення втрат транспортних ресурсів і вантажів, підвищення ефективності та якості роботи.

Ключові слова: ПАТ «Укрзалізниця», реформування залізничного транспорту, ефективність підприємств транспорту, ефективність експлуатації рухомого складу, локомотивне господарство

© *Брайковська А., Васечко М., 2016*

Анна Брайковская, к.э.н., доц.

(доцент кафедры менеджмента, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Марина Васечко, магистр

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

Реформирование транспортной системы Украины в соответствии с требованиями ЕС обуславливает необходимость совершенствования подходов к управлению железнодорожным транспортом.

Установлено, что прогнозируемыми результатами реформирования железнодорожного транспорта станут сокращение расходов на повышение производительности труда, а именно: повышение уровня использования транзитного потенциала; увеличение объемов перевозок на 20-25%; относительное уменьшение себестоимости перевозок на 15%; уменьшение объемов удельных расходов энергоресурсов на тягу поездов на 15%; повышение производительности труда в 1,6 раза.

Определено, что на сегодня особую актуальность приобретает вопрос эффективности хозяйственной деятельности каждого из предприятий ОАО «Украинская железная дорога».

В статье рассмотрены особенности и выявлены пути повышения эффективности локомотивного хозяйства в условиях реформирования железнодорожного транспорта.

При оценке расходов эксплуатации как основы экономического состояния локомотивного хозяйства и его структурных подразделений исходят из утверждения, что на них влияет множество факторов. В конкретной системе управления любой из элементов затрат должен классифицироваться с точки зрения управляемости (управляемые, слабо управляемые, умеренно управляемые, разрешающие факторы).

Совершенствование планирования на транспорте в современных условиях предполагает развитие экономических методов управления, повышение научной обоснованности показателей, норм и нормативов, обеспечение баланса пла-

нов перевозок с планами работы подвижного состава, устранения потерь транспортных ресурсов и грузов, повышение эффективности и качества работы.

Ключевые слова: ПАО «Укрзалізниця», реформирование железнодорожного транспорта, эффективность предприятий транспорта, эффективность эксплуатации подвижного состава, локомотивное хозяйство.

*Braikovska Anna, Ph.D., associate professor
(associate professor of the management chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Vasechko Marina, master
(State Economy and Technology University of Transport)*

ENSURING EFFECTIVENESS OF LOCOMOTIVE DEPOTS RAILWAYS IN CONDITIONS OF REFORMING THE INDUSTRY

Reform of Ukrainian transport system must comply with the EU requirements and makes it necessary to improve approaches to the management of railway transport.

Predicted results of reforming the railway transport will reduce costs to increase productivity, such as: increase the use of transit potential; An increase in traffic volumes by 20-25%; The relative decrease in transportation costs by 15%; The decrease in unit energy costs for hauling by 15%; Increasing productivity by 1.6 times.

At present, the issue of efficiency of economic activity of each of the companies of JSC «Ukrainian Railways» becomes acute urgency.

The article describes the features and identified ways to improve locomotive economy in the conditions of reforming of railway transport.

Using the operating costs as a basis for economic evaluation of locomotive economy and its business units is based on the premise that they are multi-factorial phenomenon. In particular the control system of any of the cost elements to be classified in terms of controllability (controlled, poorly controlled, moderately controlled, allowing factors).

Improved planning of transport requires the development of economic management, improving the scientific validity of indicators, norms and regulations, ensuring the balance of transport plans with rolling work plans, eliminate waste and cargo transport resources, increasing the efficiency and quality of work.

Keywords: Ukrainian Railways, railway reform, the efficiency of transport companies, operating efficiency of rolling stock, locomotive establishment.

Постановка проблеми. Реформа залізничного транспорту здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. [1] згідно з планами імплементації деяких актів законодавства ЄС у

сфері залізничного транспорту [2]. Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі. Вже 1 грудня 2015 року свою господарську діяльність розпочала нова компанія – Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», державна реєстрація якої відбулася 21 жовтня 2015 року [3]. Це важливий етап реформування залізничної галузі, який виведе її на новий рівень розвитку та надання клієнтам послуг і сервісу європейської якості.

На сьогодні доопрацьовується нова редакція Закону України «Про залізничний транспорт» спільно з європейськими партнерами та з урахуванням положень актів законодавства ЄС, імплементація яких визначена Угодою про асоціацію. Це передбачає проведення заходів щодо інвентаризації та оцінки майна підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, а також господарських товариств, 100% акцій яких вноситься до статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця». Внаслідок кризової ситуації у зв'язку з анексією Російською Федерацією Автономної Республіки Крим та агресією на території Сходу України, облік державного майна підприємств та установ залізничного транспорту здійснюється в тому числі згідно з постановою № 604 Кабінету Міністрів України «Про особливості здійснення інвентаризації та обліку майна на окупованих територіях та в зоні проведення антитерористичної операції».

Основним завданням другого етапу реформи стане формування вертикально-інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця» [4], а саме:

- розділення фінансових рахунків кожного виду діяльності, що підвищить прозорість фінансових потоків в Укрзалізниці;
- підвищення ефективності управління за рахунок забезпечення можливості визначення ефективності кожного виду діяльності;
- визначення видів діяльності, які є непрофільними для Укрзалізниці;
- проведення аналізу витрат на кожний вид діяльності та розробка Методики розрахунку кожної складової тарифу;
- встановлення реальної суми перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, а отже, забезпечення державної підтримки збиткових видів перевезень та ліквідація перехресного субсидування.

У сучасних умовах реформування транспортної системи надзвичайно актуальним залишається питання ефективності господарської діяльності кожного з підприємств ПАТ «Українська залізниця».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням особливостей господарської діяльності підприємств залізничного транспорту займалися такі вітчизняні вчені як: Пасічник В. І., Бараш Ю. С., Колесникова Н. М., Богомолова Н.І., Гудкова В. П. та інші.

Моцна І. В. узагальнила підходи до ефективності функціонування підприємства [5]. Ефективність функціонування підприємства є комплексною характеристикою існування соціально-економічної системи. Для її визначення варто застосовувати комплексний підхід, який включає сукупність критеріїв оцінки ефективності функціонування підприємства: результативність його витрат, цільову результативність та конкурентоспроможність.

Градобоєв Є. В. розглядає ефективність не тільки як здатність суб'єкта господарювання отримувати більшу кількість корисних благ у розрахунку на одиницю ресурсів, які використовувались, а й як здатність підприємства розвиватися й досягати мети, зберігаючи збалансовану взаємодію всіх своїх підсистем [8].

Мельник В. О. та Журавель Г. В. обґрунтували доцільність застосування бюджетування як ефективного методу складання тактичних планів у межах стратегічного

планування діяльності підприємств залізничного транспорту [6].

Спираючись на міжнародний досвід, Польова В. В. розробила стратегічну карту і збалансовану систему показників ефективності, які охоплюють усі сфери діяльності залізничного транспорту України, відповідають його стратегічним цілям, цілям-цінностям і можуть бути використані для оцінки якості роботи вищого керівного складу [9].

Мета та наукова новизна. Виявлення шляхів підвищення ефективності локомотивного господарства в умовах реформування залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Реформування транспортної системи України відповідно до вимог ЄС обумовлює необхідність удосконалення підходів до управління залізничним транспортом. Зокрема набувають актуальності оцінювання виробничо-господарської діяльності усіх структурних підрозділів за ключовими показниками ефективності.

На рис. 1 представлено схему ПАТ «Укрзалізниця» після завершення реформ. До дочірніх ПАТ «Укрзалізниця» належать такі підприємства: діагностики колійної інфраструктури; механізації колійних робіт; науково-дослідних та конструкторських робіт; воєнізованої охорони та інші. Регіональні філії поділяються на: Південно-західну, Південну, Придніпровську, Львівську, Одеську та Донецьку (станом на червень 2015 р.). Функціональні філії: матеріально-технічне забезпечення; головний інформаційно-обчислювальний центр; центральна станція зв'язку; медичного забезпечення; Центр професійної підготовки; приміських перевезень. Залежні акціонерні товариства за видами діяльності поділяються на: вантажні перевезення, пасажирські перевезення на внутрішньому та міжнародному сполученні, ремонт і сервісне обслуговування рухомого складу, будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури [7].



Рис. 1. Принципова схема ПАТ «Укрзалізниця» після завершення реформ [7].

Для оцінювання ефективності діяльності транспортних підприємств можна запропонувати як універсальні ключові показники ефективності, так і специфічні. До універсальних КРІ транспортних компаній можна віднести: виручку від реалізації, прибуток до вирахування відсотків і податків (ЕВІТДА), рентабельність послуг транспортних компаній, частка доходів від перевезень у загальній сумі доходів підприємства, продуктивність праці, рентабельність активів, операційний прибуток, коефіцієнт оборотності тощо. Для транспортного підприємства ключовими показниками ефективності можуть бути: відношення порожнього пробігу до навантаженого; дохід на одну вантажну операцію; технічна швидкість, яка вимірюється в км/рік; доходи від експортно-імпортних операцій; частка замовлень

постійних клієнтів; штрафи при перевезеннях тощо.

Прогнозованими результатами реформування залізничного транспорту стануть скорочення витрат на підвищення продуктивності праці, а саме:

- підвищення рівня використання транзитного потенціалу; – збільшення обсягів перевезень на 20–25%; – відносне зменшення собівартості перевезень на 15%; – зменшення обсягів питомих витрат енергоресурсів на тягу поїздів на 15%; – підвищення продуктивності праці в 1,6 раза [7].

Експлуатаційна діяльність локомотивного депо спрямована на здійснення перевезення вантажів і пасажирів тяговим рухомим складом і на забезпечення безпеки руху поїздів.

Вся робота рухомого складу з перевезення вантажів і пасажирів розподіляється за такими видами руху:

- пасажирський рух – до нього належать роботи з пасажирськими поїздами, в тому числі далекого та міського і приміського сполучень;
- вантажний рух – до нього належать роботи з вантажними поїздами усіх категорій, у тому числі з вивізними та передаточними;
- господарський рух – до нього належать роботи, пов'язані з перевезенням вантажів для потреб залізничного транспорту;
- маневровий рух – це виконання маневрової роботи, пов'язаної з формуванням та розформуванням вагонів на станціях, подача і забирання вагонів з місця завантаження та вивантаження.

Ефективність експлуатації рухомого складу залізничного транспорту багато в чому залежить від методів його технічного обслуговування та ремонту. Ключові показники ефективності перевезень – безпека руху, збереження вантажів, технічна швидкість – безпосередньо залежать від показників ефективності господарської діяльності локомотивних і вагоно-ремонтних депо та пунктів технічного обслуговування вагонів.

Робота локомотивів оцінюється показниками використання рухомого складу. Показники використання локомотивів, у свою чергу, діляться на об'ємні – це пробіг в локомотиво-кілометрах, час роботи в локомотиво-годинах, обсяг перевезень у млн тонно-кілометрів бруто, які характеризують обсяги планової і здійсненої роботи, та якісні показники, котрі дозволяють оцінити ступінь використання роботи локомотивного парку за часом, швидкістю, продуктивністю праці.

Локомотивне та вагоно-ремонтне господарство має забезпечити економне використання рухомого складу шляхом якісного виконання ремонтів, ефективної роботи підприємств тощо. Для цього формується належна виробнича база, що включає депо, пункти технічного обслуговування та інші підрозділи.

Головне завдання локомотивного господарства – своєчасно, стійко і якісно забезпечувати постійно зростаючі перевезення вантажів і пасажирів тяговим рухомим складом і локомотивними бригадами, гарантувати безпеку і точне дотримання графіка руху поїздів. Для цього всі структурні підрозділи локомотивного господарства мають:

- здійснювати надійну експлуатацію, технічне утримання і ремонт тепловозів, електровозів, електросекцій, дизель-поїздів, автомотрис, кранів на залізничному ходу та деповського обладнання;
- ефективно використовувати нові локомотиви, що надходять, а також удосконалювати і модернізувати існуючі локомотиви;
- організовувати раціональне використання всіх видів ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових);
- удосконалювати управління виробництвом;

– готувати кадри і підвищувати їхню кваліфікацію.

На разі серед основних завдань господарської діяльності локомотивного депо зазначаються такі:

– забезпечення виконання планів перевезення вантажів і пасажирів при безумовному забезпеченні безпеки руху, екологічної безпеки, схоронності перевезення вантажів, технічних засобів;

– постійне забезпечення підвищення рівня безпеки руху поїздів – як одного з найбільш важливих якісних показників роботи залізничного транспорту;

– підвищення постійної роботи з попередження причин, що призводять до порушень безпеки руху поїздів, приділяючи особливу увагу своєчасному якісному виконанню робіт з технічного обслуговування і ремонту локомотивів та моторвагонного рухомого складу;

– забезпечення технічно справного стану локомотивного парку та моторвагонного рухомого складу, надійної роботи в експлуатації;

– забезпечення перевезень кваліфікованими локомотивними бригадами, підвищення технічного рівня локомотивних і ремонтних бригад;

– виконання поточного ремонту і технічного обслуговування локомотивів та моторвагонного рухомого складу відповідно з діючими правилами і положеннями; упровадження раціональних режимів керування поїздами з дотриманням установленого часу ходу;

– розвиток, утримання у справному стані й раціональне використання виробничих устаткувань і пристроїв, упровадження нових досягнень науки, техніки, передового досвіду, максимальне застосування виробничих потужностей, підвищення рівня механізації трудових процесів;

– забезпечення строгого виконання Правил технічної експлуатації залізниць України, наказів, інструкцій і вказівок Укрзалізниці, розробка і здійснення заходів щодо попередження катастроф, аварій і порушень у роботі;

– здійснення заходів щодо охорони природи, економії палива та електроенергії;

– виробництво теплової енергії, транспортування її магістральними та місцевими тепловими мережами й постачання теплової енергії.

Порядок фінансування локомотивного депо за роботи і послуги із забезпечення виконання процесу перевезень здійснюється за затвердженим службою локомотивного господарства кошторисом витрат на його утримання. Згідно із статутом, локомотивне депо має право:

– володіти, користуватися основними засобами, реалізовувати і ліквідувати їх тільки з дозволу Міністерства транспорту та зв'язку України та Укрзалізниці у порядку, встановленому чинним законодавством;

– придбати для власного споживання необхідні товарно-матеріальні цінності, за наявності зайвих – реалізовувати підприємствам і приватним особам у встановленому законом порядку;

– кошти, отримані від реалізації виконаних робіт, товарів, послуг, зараховувати на банківський рахунок і використовувати їх для виплати заробітної плати й інших невідкладних потреб за погодженням із службою локомотивного господарства.

Наразі ступінь зносу основних засобів виробництва залізничного транспорту перевищує поріг економічної безпеки. Експлуатація морально застарілих виробничих засобів призводить до зменшення обсягів надання послуг, підвищення собівартості та погіршення якості цих послуг тощо. Від успішної роботи локомотивного господарства багато в чому залежить ефективність роботи всього залізничного транспорту. Для освоєння обсягів вантажних перевезень треба планомірно збільшувати середню масу вантажних поїздів, а також швидкості їх руху. Однак водіння велико ваго-

вих і довгосоставних поїздів можливо тільки технічно справними локомотивами і досвідченими локомотивними бригадами. Зростання маси поїздів і швидкості їх руху сприяють також освоєння нових типів локомотивів, модернізація експлуатованих, оснащення їх сучасними телемеханічними пристроями управління режимом тяги і гальмування при проведенні з'єднаних поїздів та ін.

Актуальність підвищення ефективності використання основних засобів у локомотивному депо вимагає орієнтуватись на такі техніко-економічні показники:

- фондоддача технологічного обладнання, яка безпосередньо залежить від його вартості, часу роботи і середнього денного виробітку;
- фондоозброєність праці, яка розраховується за відношенням середньорічної вартості промислово-виробничих основних засобів до середньооблікової чисельності робітників у найбільшу зміну;
- коефіцієнт забезпеченості основними засобами;
- коефіцієнт оборотності засобів – характеризує ефективність використання підприємства наявних ресурсів та показує, наскільки зміни в активах пов'язані із змінами доходу (виручки) від реалізації;
- коефіцієнт оновлення основних засобів свідчить про рівне оновлення основних засобів у звітному період.

Використання експлуатаційних витрат як основи економічної оцінки локомотивного господарства та його структурних підрозділів виходить з того положення, що вони є багатофакторним явищем. В конкретній системі управління будь-який з елементів витрат має класифікуватися з точки зору його керованості (керовані, слабо керовані, помірно керовані, вирішуючі фактори).

Вдосконалення планування на транспорті в сучасних умовах припускає розвиток економічних методів управління, підвищення наукової обґрунтованості показників, норм і нормативів, забезпечення збалансування планів перевезень із планами роботи рухомого складу, усунення втрат транспортних ресурсів і вантажів, підвищення ефективності та якості роботи.

Висновки та пропозиції. Наразі значний рівень зношеності інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту України з великою нестачею інвестицій для відновлення гальмують розвиток транспортної галузі. Реалізація Програми реформування залізничного транспорту дозволить підвищити інвестиційну привабливість галузі, забезпечити її стабільну та ефективну діяльність, а також створити організаційно-правові та економічні умови для залучення інвестицій та проведення техніко-технологічної модернізації галузі.

Позитивно вплине на ефективність підприємств ремонтного та сервісного обслуговування рухомого складу удосконалення підходів до бюджетування, управління згідно із збалансованими показниками ефективності, а також впровадження сучасних ІТ-технологій, зокрема calls-технологій, які забезпечують контроль стану обладнання локомотивів і вагонів протягом усього життєвого циклу (т. з. електронної «історії хвороби») – від проектування до списання – із забезпеченням зворотного зв'язку за результатами експлуатації та діагностування. Детальний розгляд кожного з напрямів підвищення ефективності управління підприємствами локомотивного господарства потребує подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 [Постанова Кабінета Міністрів України від 16 грудня 2009 № 1390] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>
2. Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту [Розпорядження КМУ від 26 листопада 2014 № 1148]
3. Від сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» розпочинає господарську діяльність [Електронний ресурс]/ Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/415178 – Заголовок з екрану. – Перевірено 19.08.16
4. Корпоратизація Укрзалізниці – перший крок реформи залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту України: Реформи залізничного транспорту. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>
5. *Моцна І.В.* Теоретичні аспекти визначення сутності понять «ефективність виробництва» та «ефективність функціонування підприємства» / *Комунальне господарство міст – 2011.* – С. 207-215
6. *Мельник В. О.* Бюджетування в системі стратегічного планування діяльності підприємств залізничного транспорту/ *В. О. Мельник, Г.В. Журавель // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 183-185.*
7. Реформа залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Національна Рада Реформ. Презентація Міністерства інфраструктури транспорту від червня 2015 – Режим доступу: http://reforms.in.ua/sites/default/files/imce/6.1_reforma_ukrzaliznyci_nrc_0.pdf
8. *Градобоев Е. В.* Особенности оценки эффективности деятельности промышленных предприятий: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / *Е.В.Градобоев.* – Иркутск, 2009. – 24 с.
9. *Польова В. В.* Збалансована система показників ефективності: світовий досвід та рекомендації щодо застосування на залізничному транспорті України / *В. В. Польова // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління».* – 2014. – Вип. 29 – С. 135-147.

REFERENCES

1. Derzhavna tsilova prohrama reformuvannya zaliznychnoho transportu na 2010-2019 [State Program of reforming the railway transport for 2010-2019] Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine, 16.12.2009 № 1390. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>
2. Pro skhvalennia rozroblenykh Ministerstvom infrastruktury planiv implementatsii deiakykh aktiv zakonodavstva YeS z pytan zaliznychnoho transportu [Approval of the plans developed by the Ministry of Infrastructure of the implementation of certain acts of the EU legislation on rail transport] Direction of the Cabinet of Ministers of Ukraine, 26.11.2014 № 1148.
3. Vidsোধodni PAT «Ukrzaliznytsia» rozpochynaie hospodarsku diialnist [From today PJSC «Ukrzaliznytsia» begins economic activity] Web. Available at: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/415178 – aholovok z ekranu. – Perevireno 19.08.16
4. Korporytazytsiia Ukrzaliznytsi – pershyi krok reformy zaliznychnoho transportu [Corporatization of Ukrzaliznytsia – first step in the reform of rail transport] / Ministerstvo transportu Ukrainy: Reformy zaliznychnoho transportu. [Ministry of Transport of Ukraine: the reform of rail transport.]– Available at: <http://mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>
5. *Motsna I.V.* Teoretychni aspekty vyznachennia sutnosti poniat «efektyvnist vyrobnytstva» ta «efektyvnist funktsionuvannya pidpriemstva» [Theoretical aspects of the definition of the essence of the concepts of «efficiency» and «effectiveness of the functioning of the company»] / *Komunalne gospodarstvo mist [Utilities cities] – 2011.* – С. 207-215
6. *Melnyk V. O.* Biudzhetuвання v systemi stratehichnogo planuvannya diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Budgeting in system of strategic planning of railway transport]/ *V. O. Melnyk, H.V. Zhuravel// Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti [Journal of Transport Economics and Industry] – 2009. – № 28. – С. 183-185.*
7. Reforma zaliznychnoho transportu [The reform of rail transport] / Natsionalna Rada Reform [National Council reform]. Presentation of the Ministry of Transport Infrastructure, 06.2015 – [Web] Available at: http://reforms.in.ua/sites/default/files/imce/6.1_reforma_ukrzaliznyci_nrc_0.pdf
8. *Hradoboev E. V.* Osobennosti otsenki effektivnosti deiatelnosti promishlennikh predpriyatii [Features of evaluating the performance of the industrial enterprises]: the thesis abstract on competition of a scientific degree of candidate of economic sciences: special. 08.00.05 «Economics and management of national economy»/ *E.V.Hradoboev.* – Irkutsk, 2009. – 24 p.

9. *Polova V. V.* Zbalansovana systema pokaznykiv efektyvnosti: svitovyi dosvid ta rekomendatsii shchodo zastosuvannya na zaliznychnomu transporti Ukrainy [Balanced Scorecard: world experience and recommendations for use on the railways of Ukraine] / V. V. Polova // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnia» [Collection of scientific works SETUT. A series of «Economics and Management»]– 2014. – Vol. 29 – P. 135-147.

УДК 311.108.2+656.2

*Валентина Вертель, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Анастасія Швець
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ДОСЛІДЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ВАНТАЖНОЇ РОБОТИ ДИРЕКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті розглянута проблема посилення спеціалізації станцій для підвищення ефективності вантажної роботи дирекції. Проаналізовані існуючі інструменти, що дозволяють підвищити спеціалізацію станцій, враховуючи основні показники та динаміку експлуатаційної роботи дирекції. Ретельно досліджено організацію вантажної роботи, проведено порівняльну характеристику станцій кожного класу, а також обґрунтовано можливість підвищення ефективності вантажної роботи Київської дирекції залізничних перевезень. Розроблені пропозиції щодо посилення спеціалізації для кожного класу станцій. На станціях 1 та 4 класів необхідно відокремити пасажирські станції від вантажних; таким чином покращиться якість обслуговування та безпека руху. На станціях 2 та 3 класів – планувати вантажно-розвантажувальні роботи так, щоб максимально скоротити простій вагонів, для більш ефективної роботи. На станціях 5 класу основну увагу потрібно приділити якості надаваних послуг в перевезенні шляхом поліпшення інфраструктури. Запропоновані рекомендації щодо посилення спеціалізації станцій приведуть до покращення основних показників роботи Київської дирекції залізничних перевезень, скоротять простій вагонів на станціях та під вантажними операціями, а також підвищать якість надаваних послуг шляхом скорочення часу обробки вагонів.

Ключові слова: залізничний транспорт, спеціалізація станцій, вантажні станції, дирекція залізничних перевезень, простій вагона, класність станції.

© Вертель В., Швець А., 2016

Валентина Вертель, к.э.н.

(доцент каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Анастасия Швець

(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье рассмотрена проблема усиления специализации станций для повышения эффективности грузовой работы дирекции. Проанализированы существующие инструменты, позволяющие повысить специализацию станций, учитывая основные показатели и динамику эксплуатационной работы дирекции. Тщательно исследована организация грузовой работы, проведена сравнительная характеристика станций каждого класса, а также обоснована возможность повышения эффективности грузовой работы Киевской дирекции железнодорожных перевозок. Разработаны рекомендации относительно усиления специализации для каждого класса станций. На станциях 1 и 4 классов необходимо отделить пассажирские станции от грузовых; таким образом улучшится качество обслуживания и безопасность движения. На станциях 2 и 3 классов – планировать погрузочно-разгрузочные работы так, чтобы максимально сократить простой вагонов, для более эффективной работы. На станциях 5 класса основное внимание нужно уделить качеству предоставляемых перевозочных услуг путем улучшения инфраструктуры. Предложены рекомендации относительно усиления специализации станций, которые будут способствовать улучшению основных показателей работы Киевской дирекции железнодорожных перевозок, сократят время простоя вагонов на станциях и под погрузочными работами, а также повысят качество предоставляемых услуг путем сокращения времени обработки вагонов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, специализация станций, грузовые станции, дирекция железнодорожных перевозок, простой вагона, классность станций.

Valentyna Vertel, PhD

(associate professor, Management department,

State Economy and Technology University of Transport)

Anastasiia Shvets

(master, State Economy and Technology University of Transport)

FREIGHT WORK ORGANIZATION RESEARCH AT DIRECTION OF RAILWAY TRANSPORTATIONS

The article considers the problem of greater stations specialization to improve the efficiency of freight transportation at the direction. Analyzed existing tools which allow increasing the specialization of stations, taking into account the main indicators and exploitation dynamics at the direction. Thoroughly researched freight organization, the comparative stations characteristic for each class, as well as the possibility of increasing the work efficiency of Kyiv Direction of railway transportation. The recommendations concerning the strengthening of expertise for each class stations. At stations 1 and 4 classes there is necessary to separate passenger from freight stations, thus improving the quality of service and traffic safety. At stations 2 and 3 classes – schedule loading and unloading so as to reduce simple cars to work more effectively. At stations 5 class, the main attention should be paid to provide by improving the quality of services in the transport infrastructure. The recommendations concerning the strengthening of specialized stations that will improve the basic performance of the Kiev management of rail transportation, reduce the idle time of cars at stations and for loading operations as well as enhance the quality of services by reducing processing time of wagons.

Keywords: railway transport, specialty stations, freight stations, Directorate for railway transport, simple car, the class of the station.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є складною системою технологічних підрозділів і технічних засобів, які повинні забезпечити перевезення вантажів із максимально можливою продуктивністю, мінімальною собівартістю та гарантованою безпекою руху. З цього і виникає головна проблема, що станції займаються всіма видами робіт. Саме це сприяє неефективності виконуваних робіт по станціях. Таким чином, необхідно значну увагу приділяти спеціалізації станцій, аби досягти більш ефективної продуктивності. Якщо кожен клас станцій буде виконувати один вид робіт, це підвищить як продуктивність, так і безпеку руху і зменшить витрати на забезпечення операційної роботи станцій.

Для дирекції залізничних перевезень найкращою формою спеціалізації роботи станції є відокремлення пасажирських станцій від вантажних. Це дозволить ліквідувати багаторазову переробку вагонів, прискорити їх обіг, поліпшити використання технічних засобів, раціонально розставити штат працівників. При спеціалізації станцій зазвичай визначають порядок пропуску через вузол транзитних поїздів, а також розподіляють між станціями сортувальну і вантажну роботу та обслуговування пасажирських перевезень. Тобто, чим більше потягів прослідують через станції, чим більше вагонів буде оброблено, чим менший час простою вагонів на станціях – тим більше будуть задоволені вантажовідправники.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку залізничного транспорту присвячено багато наукових праць зарубіжних і вітчизняних учених, таких як: Н. Богомолової, І. Сидоренко, О. Дейнеки [1], В. Ільчука, І. Дедової та І. Бессонової [2]. Питаннями управління вагонопотоками і розробкою плану формування вантажних поїздів займалися такі вчені [3]: Є. Ветухов, В. Акулінічев, К. Бернгард, І. Васильєв, Є. Сотніков, М. Трихунков, П. Грунтов, В. Персіанов, В. Болотний, М. Правдін, О. Смехов, Н. Шабалін.

Велику увагу також приділили вантажним перевезенням, такі автори як: Я. Запара, Д. Ломотько, А. Маслак, В. Парунакян, О. Синікова, Г. Шелехань, Ю. Дяченко [4].

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій з питань удосконалення процесу обробки вагонопотоків на станціях показав, що [5]:

1) при розрахунку плану формування поїздів недостатньо враховується оснащеність станцій;

2) зіставлення витрат вагоно-годин на станціях формування відбувається з економією вагоно-годин при прослідкуванні попутних технічних станцій без переробки;

3) основна увага приділяється оптимізації процесу розформування складу потягів і значно менше – пошуку ефективних рішень з раціонального розподілу роботи між станціями з урахуванням можливої повторної переробки вагонів у їх кінцевих пунктах прямування.

Проблема спеціалізації станцій є актуальною на сьогоднішній день для залізниці, бо поділення станцій на класи спрощує виконання операцій та безпосередньо підвищує ефективність виконуваних робіт. Першим, хто її дослідив, був Селянинов Г. Т. [9] у 1938 р.

Метою статті є дослідження організації вантажної роботи Київської дирекції залізничних перевезень та підвищення її ефективності, шляхом посилення спеціалізації станцій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Київська дирекція залізничних перевезень є однією з організаційних ланок на залізничному транспорті [6], яка здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти у визначеному регіоні та іншу виробничу діяльність з метою одержання прибутку (доходу).

Київська дирекція залізничних перевезень станом на 01.01.2015 р. складається із 62 станцій. Ці станції, у свою чергу, поділяються на класи: станції 1 класу (8 %), 2 класу (13 %), 3 класу (19 %), 4 класу (24 %) та 5 класу (36 %), структуру яких зображено на рис. 1.

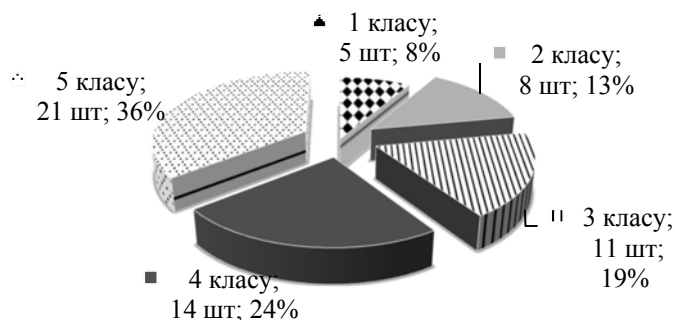


Рис. 1. Кількість станцій кожного класу по Київській дирекції залізничних перевезень станом на 01.01.2015 р.

Джерело: Звіт про фінансово-господарську діяльність ДТГО «Південно-Західна Залізниця».

Станції 1 класу, окрім вантажної роботи, здійснюють обслуговування пасажирів, підготовку рухомого складу до перевезень і організацію руху поїздів.

Станції 2 класу – це безпосередньо вантажні роботи (прийом, зважування, зберігання, навантаження, вивантаження, сортування, видача вантажів).

Станції 3 класу – вантажні (виконують операції з вантажами і вантажними вагонами) та проміжні роботи (пропуск, відчеплення, подача, прибирання вагонів).

Станції 4 класу – призначені для пропуску, схрещення, обгону поїздів, проведення маневрів зі збірними поїздами, для посадки і висадки пасажирів, прийому, видачі, навантаження і вивантаження багажу.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Станції 5 класу – вантажні операції, посадка і висадка пасажирів, прийом, видача, навантаження і вивантаження багажу, поштові операції, в деяких випадках завантаження і формування маршруту відправника.

Для розвозу місцевого вантажу на станціях вузла й на дільницях Київської дирекції використовують вивізні локомотиви й локомотивні бригади, які обслуговують вивізні та збірні поїзди. Показники експлуатаційної роботи, за станціями 5 класів, наведено у табл. 1.

Таблиця 1. Динаміка показників експлуатаційної роботи станцій Київської дирекції залізничних перевезень

Види робіт на станціях	Класність станції				
	1	2	3	4	5
2014					
Навантаження, вагонів	9752	6660	17277	10047	3910
Відправлення, вагонів	507782	173891	168267	25864	6044
Вивантаження, вагонів	84102	51505	42399,6	9411	1382
Простій під 1 вант. операцією	270,6	460,7	552,5	624	607,2
Простій місцевого вагона	276	449,3	568,3	633,3	605
2013					
Навантаження, вагонів	10914	495359	94143	267,6	273,1
Відправлення, вагонів	6378	114362	39271	384,6	390,7
Вивантаження, вагонів	15958	16645	71578	602,9	614,3
Простій під 1 вант. операцією	12701	26762	9194	749	550,9
Простій місцевого вагона	6095	10341	2575	628,4	629,6
2012					
Навантаження, вагонів	12731	512974	94785	186,7	194,9
Відправлення, вагонів	9965	140030	50635	264	270,3
Вивантаження, вагонів	15532	179249	79281	471,7	477,2
Простій під 1 вант. операцією	12709	31007	12662	393,6	484,1

Джерело: Звіт про фінансово-господарську діяльність ДТГО «Південно-Західна залізниця»

Динаміку показників експлуатаційної роботи станцій Київської дирекції залізничних перевезень, у розрізі за три роки, зображено на рис. 2.

Навантаження вагонів переважає у 2012 р., 2 класу, що наочно зображено на рис. 2. Також бачимо, що по вивантаженню вагонів за 2012 р. переважає перший клас станцій, порівняно із станціями інших класів 2013 та 2012 рр.

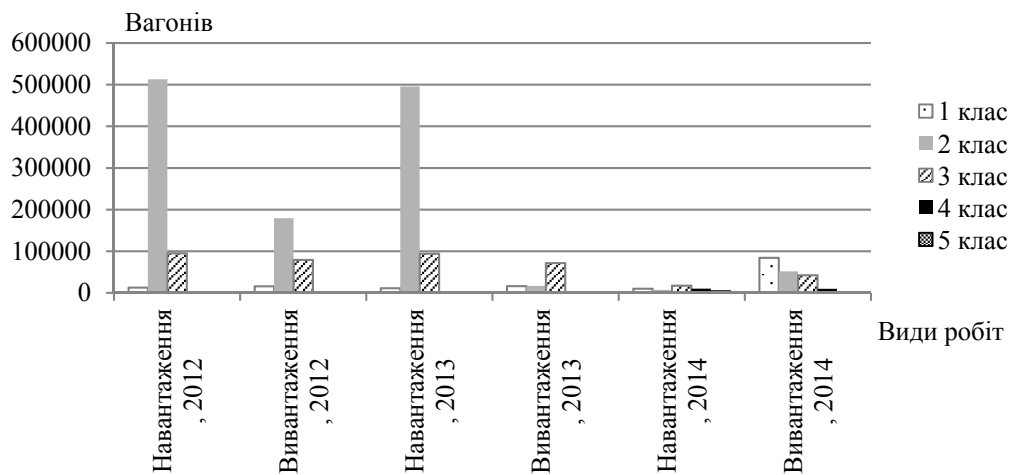


Рис. 2. Динаміка експлуатаційної роботи станцій Київської дирекції залізничних перевезень

Джерело: Звіт про фінансово-господарську діяльність ДТГО «Південно-Західна Залізниця»

Також графік підтверджує значний спад обробки вагонів по кожному класу станцій починаючи з 2013 р. Станції 5 класу виконують незначну кількість операцій, що не перевищує в середньому 3 % по виконанню операцій з навантаження та 0,5 % по операціях вивантаження.

Простій вагонів призводить до зменшення продуктивності роботи. Простій вагона – це час перебування вагона на станції під вантажними або технічними операціями або в очікуванні цих операцій [7]. Динаміку простою вагонів під 1 вантажною операцією Київської дирекції за 3 роки, наглядно зображено на рис. 3.

Час, що витрачається вагоном на простій на станціях, є одним з основних елементів обороту вагона – найважливішого показника використання вагонного парку. Вимірюється у годинах. Згідно з рис. 3, простій вагонів переважає в 2012 р. на станціях другого класу. У 2013 р. також на станціях 2 класу, у порівнянні з іншими класами, велика кількість простоїв, що призводить до неефективності роботи. Проте в 2014 р. можна побачити значне скорочення вагонів під 1 вантажною операцією на станціях всіх класів.

Динаміка простою місцевих вагонів, що переважає у 2013 р. на станціях другого класу, а також велика кількість простою за 2012 р. також на станціях другого класу. Але в 2014 р. вагоно-години значно зменшились, і найменший показник на станціях першого класу. Скорочення часу перебування вагона на станції веде до прискорення їх обігу. 80 % часу обороту вагона припадає на простій на станції. Зменшення простою вагонів обумовлює економію вагоно-годин.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

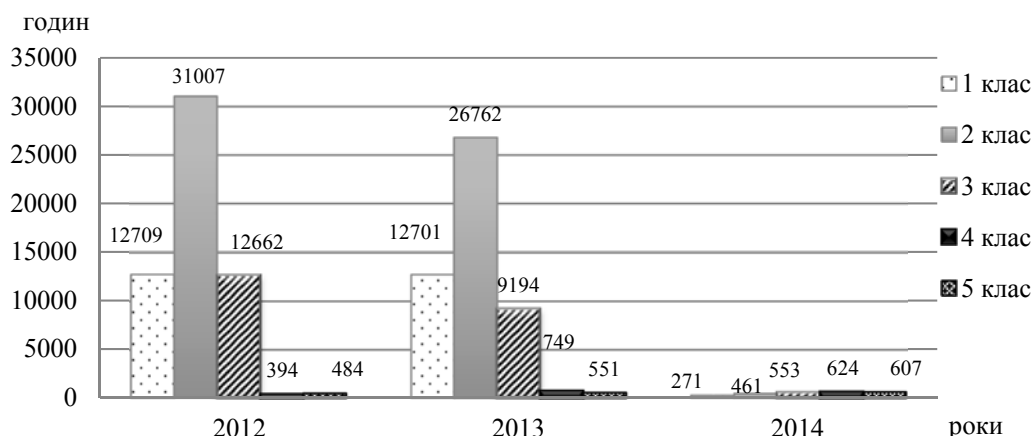


Рис.3. Динаміка простою вагонів під 1 вантажною операцією Київської дирекції залізничних перевезень

Джерело: Звіт про фінансово-господарську діяльність «Південно-Західна залізниця».

Динаміку простою місцевих вагонів на станціях Київської дирекції за три роки зображено на рис. 4.

Дирекція, щоб скоротити простій вагонів на станціях, вживає певні заходи. Перш за все – це вдосконалення технології роботи сортувальних станцій. На станціях масового навантаження створено пункти з підготовки вагонів. Тут, безпосередньо на станціях, здійснюється поточний ремонт понад 60 % несправних піввагонів, що виключає їхній порожній пробіг.

Переваги та недоліки (за шкалою від 0 до 5) спеціалізації кожного класу станцій Київської дирекції залізничних перевезень наведені в табл. 2.

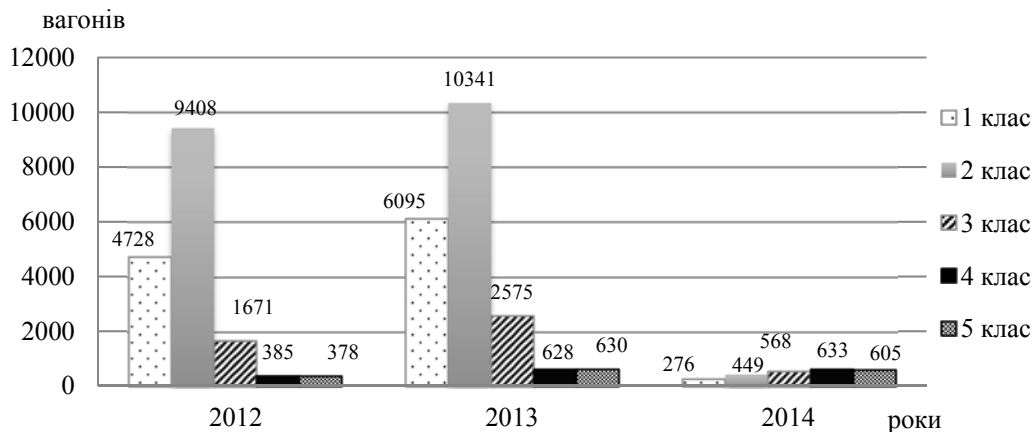


Рис.4. Динаміка простою місцевих вагонів на станціях Київської дирекції залізничних перевезень

Джерело: Звіт про фінансово-господарську діяльність ДТГО «Південно-Західна залізниця».

Таблиця 2. Переваги та недоліки спеціалізації кожного класу станцій

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Клас станцій	Пасажирські перевезення	Вантажні перевезення
1 клас	+5	+4
2 клас	0	+5
3 клас	0	+5
4 клас	+3	+5
5 клас	+3	+5

Джерело: розроблено авторами.

Висновки та пропозиції. Для підвищення ефективності вантажних перевезень необхідно посилити спеціалізацію станцій, впроваджуючи передові технології організації їх роботи, постійно удосконалювати організацію процесу перевезень та управління ним, прискорювати розробки та впровадження автоматизованої системи управління залізничним транспортом.

Для дирекції залізничних перевезень найкращим для роботи станції є відокремлення пасажирських станцій від вантажних. На пасажирських станціях тоді доцільно буде створювати відповідну інфраструктуру для покращення якості обслуговування пасажирів, а на вантажних, при плануванні вантажно-розвантажувальних робіт, максимально скоротити простій вагонів.

На станціях першого класу необхідно приділяти більше уваги на якість надання послуг у пасажирських перевезеннях. На станція другого класу – оновлення та вдосконалення рухомого складу для здійснення вантажних робіт. На станціях третього класу потрібно удосконалити технологічний процес, а також скоротити тривалість виробничого циклу. Для станцій, які належать до четвертого класу було б доречно приділити більше уваги на якість ремонтного обслуговування. На станціях п'ятого класу – підвищення професійно-кваліфікаційного рівня обслуговуючого персоналу та забезпечення максимального завантаження виробничої потужності для мінімізації витрат.

Впровадження удосконаленої технології обробки вагонопотоків підвищить ефективність функціонування роботи Київської дирекції залізничних перевезень у сфері перевезення експортно-імпортних вантажів за рахунок прискорення обробки вагонів на шляху прямування від вантажовідправника до вантажоодержувача.

Використання стопорних пристроїв дозволяє скоротити непродуктивні простой локомотивів, бригад і вагонів. У техніко-економічних розрахунках необхідно враховувати витрати, пов'язані з простоями в очікуванні технологічних операцій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дейнека О.Г. Інноваційно-інвестиційні підходи до розвитку галузі залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 22. – С.54-55.
2. Бессонов И.В., Дедова И.Н. Ранжирование инновационных проектов на железнодорожном транспорте // Транспорт: наука, техника, управление. – 2007. – № 11. – С. 30-34.
3. Інструктивні вказівки з організації вагонопотоків на залізницях України: Наказ Укрзалізниці 29.12.2004 р. № 1028-ЦЗ. – Київ: ТОВ «Швидкий рух», 2005. – 100 с.
4. Дяченко Ю. Ф. Методичні аспекти забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2007. – № 17–18. – С. 34-37.
5. Акулиничев В. М. Организация вагонопотоков. – Москва : Транспорт, 1979. – 224 с.
6. Положення про Київську дирекцію залізничних перевезень Державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця», 2006 р. – 19 с.

7. Васильев Н. Н., Исаакян О. Н., Рогинский Н. О., Смолянский Я. Б., Сокович В. А. Технический железнодорожный словарь. – М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство. – [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/railway/>.
8. Сычев В. А. Управление предприятиями на железнодорожном транспорте. Социальное содержание издержек и их структура // Вагонный парк. – 2012. – № 5. – С. 53–57.
9. Козаченко Д. М. Розвиток теоретичних основ оцінки техніко-експлуатаційної ефективності та безпеки функціонування сортувальних гірок: дис. д-ра техн. наук : 05.22.20 / Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д. – 2011. – 210 с.

REFERENCES

1. Deyneka O.H. Innovatsiyno-investytsiyni pidkhody do rozvytku haluzi zaliznychnoho transportu // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2008. – № 22. – p.54-55.
2. Bessonov Y.V., Dedova Y.N. Ranzhyrovanye ynnovatsyonnykh proektov na zheleznodorozhnom transporte // Transport: nauka, tekhnika, upravleniye. – 2007. – № 11. – p. 30-34.
3. Instruktyvni vkazivky z orhanizatsiyi vahonopotokiv na zaliznytsyakh Ukrainy: Nakaz Ukrzaliznytsi 29.12.2004 № 1028-TsZ. – Kyiv: TOV «Shvydkyy rukh», 2005. – 100 p.
4. Dyachenko Yu. F. Metodichni aspekty zabezpechennya konkurentospromozhnosti zaliznychnoho transportu // Visnykekonomiky transportu i promyslovosti, 2007. – № 17–18. – P. 34-37
5. Akulynychev, V. M. Orhanyzatsyya vahonopotokov. – M: Transport, 1979. – 224 p.
6. Polozhennya pro Kyyvivs'ku dyrektsiyu zaliznychnykh perevezen' Derzhavnogo terytorial'no-haluzevoho ob'yednannya «Pivdenno-Zakhidna Zaliznytsya», 2006. – 19 p.
7. Vasilev N. N., Isaakyan O. N., Roginskiy N. O., Smolyanskiy Ya. B., Sokovich V. A. Tehnicheskiy zheleznodorozhnyiy slovar. M.: Gosudarstvennoe transportnoe zheleznodorozhnoe izdatelstvo. [Electronic resource]: Access mode: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/railway/>
8. Sychev V.A. Upravlenie predpriyatiyami na zheleznodorozhnom transporte. Sotsyalnoe sodержanie izderzhkek i ikh struktura / V. A. Syichev // Vagonnyiy park. – 2012. – № 5. – P. 53–57.
9. Kozachenko D.M. Rozvytok teoretychnykh osnov otsinky tekhniko-ekspluatatsiinoi efektyvnosti ta bezpeky funktsionuvannya sortovalnykh hirok Dokt, Diss. – Dnipropetrovsk, 2011. – 210 p.

УДК (334.02, 504.054) : 656.2

*Зоряна Двуліт, к.е.н., доц., докторант, проф. кафедри «Менеджмент»
(Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ)*

**СТРУКТУРНО-ДИНАМІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАНУ ЕКОНОМІКО-
ЕКОЛОГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Дістав подальшого розвитку структурно-динамічний аналіз, а саме: стану економіко-екологічного управління підприємствами залізничного транспорту України. Він містить такі структурно-динамічні аналізи за 2007-2015 роки: складу та структури елементів рухомого складу інвентарного парку залізниць; експлуатаційного вантажообігу бруто рухомого складу залізниць; обсягів споживання дизельного палива тепловозною тягою; обсягів викидів забруднюючих речовин і парникових газів тепловозами як пересувними джерелами забруднення атмосферного повітря.

Встановлена спадна рівномірна тенденція скорочення інвентарного парку рухомого складу Укрзалізниці за 2007-2015 роки, що становила в середньому щорічно 1,17 %. Структурно-динамічний аналіз експлуатаційного вантажообігу бруто показав дуже нерівномірні тенденції зміни як складу, так і питомої ваги для тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, електросекцій за досліджуваний період. Їх щорічні середні темпи скорочення становили 4,33%.

Тепловози наносять найбільш згубний вплив на навколишнє природне середовище, порівняно з іншими елементами рухомого складу інвентарного парку підприємств залізничного транспорту, забруднюючи атмосферне повітря шляхом згорання дизельного палива, споживання якого приводить в рух тепловозну тягу. Враховуючи цей факт, автором проведено аналіз складу, структури та зміни динаміки споживання палива цим видом рухомого складу залізниць як пересувними джерелами забруднення довкілля. Виявлена нерівномірність щорічних темпів скорочення показників зростання кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто та обсягів споживання дизпалива за період з 2007 року по 2015 рік в середньому, відповідно, на 1,8 %, 8,37 % та 7,72 %. Вперше обґрунтована, з підтвердженням розрахунками та проведеним структурно-динамічним аналізом, необхідність визначення взаємозв'язку кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто, обсягів споживання дизпалива та величини забруднення атмосферного повітря основними забруднюючими речовинами та парниковими газами. Це дає змогу планувати і прогнозувати обсяги споживання палива, обсяги викидів забруднюючих речовин і парникових газів, а також розраховувати розмір екологічного податку до державного бюджету України та планувати заходи і складати бюджети щодо природокористування і природоохоронної діяльності залізниць України.

Ключові слова: економіко-екологічне управління, підприємства залізничного транспорту, структурно-динамічний аналіз, пересувні джерела забруднення.

© Двуліт З.П., 2016

*Зоряна Дзулит, к.э.н., доц., докторант, проф. кафедри «Менеджмент»
(Государственный экономико-технологический университет транспорта,
г. Киев)*

СТРУКТУРНО-ДИНАМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Получил дальнейшее развитие структурно-динамический анализ, а именно: состояния экономико-экологического управления предприятиями железнодорожного транспорта Украины. Он включает следующие структурно-динамические анализы за 2007-2015 годы: состава и структуры элементов подвижного состава инвентарного парка железных дорог; эксплуатационного грузооборота брутто подвижного состава железных дорог; объемов потребления дизельного топлива тепловозной тягой; объемов выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов тепловозами как передвижными источниками загрязнения атмосферного воздуха.

Установлена нисходящая равномерная тенденция сокращения инвентарного парка подвижного состава железных дорог Украины за 2007-2015 годы, составляющая в среднем ежегодно 1,17%. Структурно-динамический анализ эксплуатационного грузооборота брутто показал очень неравномерные тенденции изменения как состава, так и удельного веса для тепловозов, электровозов, дизель-поездов, электросекций за исследуемый период. Их ежегодные средние темпы сокращения составили 4,33%.

Тепловозы наносят наиболее пагубное влияние на окружающую среду по сравнению с другими элементами подвижного состава инвентарного парка предприятий железнодорожного транспорта, загрязняя атмосферный воздух путем сгорания дизельного топлива, потребление которого приводит в движение тепловозную тягу. Учитывая этот факт, автором проведен анализ состава, структуры и изменения динамики потребления топлива этим видом подвижного состава железных дорог как передвижными источниками загрязнения окружающей среды. Обнаружена неравномерность ежегодных темпов сокращения показателей роста количества тепловозов, эксплуатационного грузооборота брутто и объемов потребления дизтоплива за период с 2007 года по 2015 год в среднем, соответственно, на 1,8%, 8,37% и 7,72%. Впервые обоснована, с подтверждением расчетами и проведенным структурно-динамическим анализом, необходимость определения взаимосвязи количества тепловозов, эксплуатационного грузооборота брутто, объемов потребления дизтоплива и величины загрязнения атмосферного воздуха основными загрязняющими веществами и парниковыми газами. Это позволяет планировать и прогнозировать объемы потребления топлива, объемы выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов, а также рассчитывать размер экологического налога в государственный бюджет Украины, планировать мероприятия и составлять бюджеты по природопользованию и природоохранной деятельности железных дорог Украины.

Ключевые слова: экономико-экологическое управление, предприятия железнодорожного транспорта, структурно-динамический анализ, передвижные источники загрязнения.

*Zoriana Dvulit,
PhD Economics, Doctoral Student, Prof. of the Department «Management»
(State Economic and Technological
University of Transport, Kyiv)*

**STRUCTURAL AND DYNAMIC ANALYSIS OF ECONOMIC
AND ENVIRONMENTAL MANAGEMENT OF UKRAINIAN RAILWAY
TRANSPORT ENTERPRISES**

Abstract. Structural and dynamic analysis had got the further development, namely the state of economic and environmental management of Ukrainian railway transport enterprises. It includes the following structural and dynamic analysis for the years 2007-2015: composition and structure elements of the rolling stock of the railways inventory park; the operational freight turnover of railway transport enterprises; volume of consumption of diesel fuel of locomotive traction; volume the emissions of pollutants and greenhouse gases by locomotives as mobile sources of air pollution.

Established the evenly downward reduction tendency of inventory park rolling stock UZ for 2007-2015, which amounted on average every year – 1.17%. Structural and dynamic analysis of operational freight turnover showed very uneven trends in both composition and specific weight for diesel locomotives, electric locomotives, diesel trains, electric sections for research period. Their annual average rate of decline amounted to 4.33%.

The diesel locomotive causing the most devastating impact on the environment than other elements of the rolling stock inventory park of railway enterprises park, polluting the air by burning diesel fuel consumption which drives the locomotive traction. Given this fact the author analyzes the composition, structure and change dynamics of fuel consumption for this type of rolling stock as mobile sources of pollution. They revealed the uneven pace of decline in annual growth in the number of locomotives, the operational freight turnover and volume of diesel consumption for the period 2007 to 2015 in average: 1.8%; 8.37%; 7.72%. For the first time proved that was confirmed by calculations and by conducted structural and dynamic analysis, the need to determine the relationship of locomotives quantity, the operational freight turnover, the volume of diesel consumption and volume of air pollution of major pollutants and greenhouse gases. This allow to plan and predict the consumption of fuel, emissions of pollutants and greenhouse gases, and calculate the amount of environmental tax to the Ukrainian state budget and to plan the events and budget the natural resources and environmental protection activities of Ukrainian railways.

Keywords: economic and ecological management, railway transport enterprises, structural and dynamic analysis, mobile sources of pollution.

Постановка проблеми. Економіко-екологічне управління (ЕЕУ) сталим розвитком підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) в першу чергу має ґрунтуватися на вивченні його динаміки та структури стану цього складного напрямку діяльності залізниць. Це вимагає формування відповідної системи показників, застосування специфічних методів вивчення залежностей для виявлення основних тенденцій у сфері ЕЕУ ПЗТ та їх прогнозування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним і прикладним проблемам природоохоронної діяльності, зменшенню негативного впливу на довкілля присвячені наукові праці багатьох вітчизняних і зарубіжних учених-економістів. Зокрема варто зазначити дослідження О. Ф. Балацького, І. К. Бистрякова, Б. Г. Бурдіяна, Б. В. Буркінського, П. П. Борщевського, О. О. Веклич, Б. М. Данилишина, С. І. Дорогунцова, О. Л. Кашенко, Я. В. Ковалю, Є. І. Коржаневської, П. І. Лаперчука, М. В. Макаренка, М. М. Маслової, В. С. Міщенко, А. В. Молчанова, Л. А. Мурав'я, Н. В. Пахомової, В. Ф. Протасова, М. Ф. Реймерса, В. Г. Сахаєва, В. М. Трегобчук, М. Т. Трудової, М. І. Фашевського, Т. С. Хачатурова, М. А. Хвесика, Л. Г. Чернюк та ін. Проте вони в основному стосуються загальної характеристики впливу господарської діяльності на довкілля або організаційно-економічних механізмів природоохоронної діяльності окремих галузей господарства [1, с. 183]. Проблеми взаємозв'язку навколишнього природного середовища (НПС) із залізничним транспортом, організаційно-економічних основ залізничного транспорту, його природоохоронної діяльності досліджували у своїх працях такі вчені, як: Л. О. Бакаєв, М. М. Чеховська, М. В. Макаренко, Є. М. Сич та ін. [1, с. 184].

Проблеми забруднення НПС відображено у працях науковців і фахівців як вітчизняних, так і закордонних, зокрема: О. Ф. Балацького, Б. Г. Бурдіяна, В. В. Глухова, І. М. Грабинського, Б. М. Данилишина, В. К. Данилка, А. Д. Думнова, Є. В. Казанської, Є. І. Коржаневської, Т. В. Лісочкіної, В. С. Міщенко, М. А. Пінігіна, Є. В. Прокопова, В. Г. Сахаєва, М. Т. Трудової та ін. [1, с. 210]. Однак, незважаючи на численні розробки, актуальним залишається питання вивчення впливу діяльності ПЗТ на НПС на основі ретроспективного аналізу та дослідження показників кон'юнктури. У попередніх дослідженнях уже розглядалися окремі питання з даної проблематики [2-11], та подальше вивчення ЕЕУ сталого розвитку ПЗТ потребує системного підходу до дослідження стану ЕЕУ ПЗТ, основу якого становить структурно-динамічний аналіз.

Мета статті. Здійснити структурно-динамічний аналіз стану ЕЕУ ПЗТ, який передбачає такі його складові: структурно-динамічний аналіз елементів рухомого складу інвентарного парку залізниць; структурно-динамічний аналіз експлуатаційного вантажообігу бруто рухомого складу залізниць; структурно-динамічний аналіз обсягів дизельного палива, спожитого тепловозами; структурно-динамічний аналіз обсягів викидів забруднюючих речовин і парникових газів тепловозами як пересувними джерелами забруднень.

Виклад основного матеріалу. Якщо розглядати в цілому інвентарний парк рухомого складу Укрзалізниці за 2007-2015 роки, то простежується їхня спадна рівномірна тенденція. Середній коефіцієнт зростання за 2007-2015 роки становить 0,9883 (98,83%). Тобто, в середньому щорічно в період з 2007 року по 2015 рік інвентарний парк рухомого складу скорочувався на 1,17%.

У 2007 році загальна кількість тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій становила 6154 од. В наступному 2008 році вона збільшилася на 54,5 од., або 0,86%. Така тенденція спостерігалася до 2012 року. За 2011 рік склад досягнув значення 6229 од., а вже з наступного року спостерігалася стійка спадна тенденція. Так, за 2015 рік загальна кількість становила 5601 од. порівняно з 6103,5 од. у 2012 році, тобто, за 4 роки відбулося зменшення на 502,5 од., або 8,97%.

Варто зазначити, що таку динаміку мали загалом усі чотири елементи інвентарного парку 6 залізниць України за 2007-2015 роки. Якщо розглядати динаміку кожного елемента, а саме: тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій, то простежується їхня нерівномірна тенденція. Зокрема, кількість тепловозів, в тому числі: маневрових (ЧМЕЗ, ЧМЕ2, ЧМЕЗЕ, ЧМЕЗТ, ЧМЕ5, ТГК2, ТГМ23, ТГМ23Б,

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ТГМ23В), пасажирських (ТЕП 70, ТЕП150, М62, М62М, 2М62, 2М62У) і вантажних (ТЕМ18, 2ТЕ10У, 2ТЕ10УТ, 2ТЕ116, 2ТЕ10М), збільшувалася упродовж 2007-2009 років та становила, відповідно, 2488 од., 2491 од. та 2493,5 од. Отже, за 2009 рік їхнє збільшення порівняно з 2007 роком склало 5,5 од. (0,22%).

Починаючи з 2010 року до 2015 року включно спостерігалася стійка спадна тенденція кількості тепловозів. Так, за 2014 рік їх нараховувалося 2151,5 од. порівняно з 2490,75 од. у 2010 році, тобто, зменшилося на 339,25 од., або 13,62%.

Щодо динаміки питомих ваг тепловозів у загальній кількості рухомого складу, то їхня частка з 2007 року по 2015 рік мала спадну тенденцію з 40,43% до 38,41%.

В загальному кількість електровозів, в тому числі: вантажних (ВЛ8, ВЛ10, ВЛ11, ВЛ11м, ВЛ11м/6, ВЛ11м/5, ВЛ80к, ВЛ80с, 2ЕЛ5, 2ЕС5К), пасажирських (ЧС2, ЧС7, ДЕ1, ВЛ60п/к, ВЛ60к, ЧС8, ЧС4, ВЛ40у) і вантажопасажирських (2ЕЛ4, ВЛ80Т, ВЛ82м, ДС3), теж мала спадну тенденцію упродовж досліджуваного періоду, окрім 2010 року, коли відбулося їхнє незначне збільшення на 3 од. А динаміка питомих ваг, навпаки, мала тенденцію до збільшення з 29,56% за 2007 рік до 30,71% за 2015 рік.

Дизель-поїзди мали за 2007-2010 роки практично незмінний склад (відповідно, 326; 325,5; 325,5; 326 од.), та вже з 2011 року відбулася тенденція до зниження їхньої кількості з 323 од. за 2011 рік до 300,5 од. за 2015 рік. Частка дизель-поїздів у загальному змінювалася нерівномірно, а саме: упродовж двох років (за 2007 та 2008 роки) вона зменшувалася; упродовж двох наступних 2009-2010 років була без змін; у 2011 році вона зменшилася і становила 5,19%, а починаючи з 2012 року по 2015 рік зростала з 5,21% до 5,37%.

Склад електросекцій змінювався упродовж 9 років по-різному. Так, з 2007 року по 2009 рік мало місце зростання їхньої кількості з 1521 од. до 1589 од., або на 68 од. За 2010 рік їхня кількість не змінилася, але вже з 2011 року по 2015 рік теж спостерігалася спадна тенденція, яка була притаманна і для всіх інших видів рухомого складу. Загалом кількість електросекцій з 2007 по 2015 роки зменшилася на 92 одиниці, або 6,05%.

Динаміку кількості елементів рухомого складу інвентарного парку залізниць України за 2007-2015 роки представлено на рис. 1.

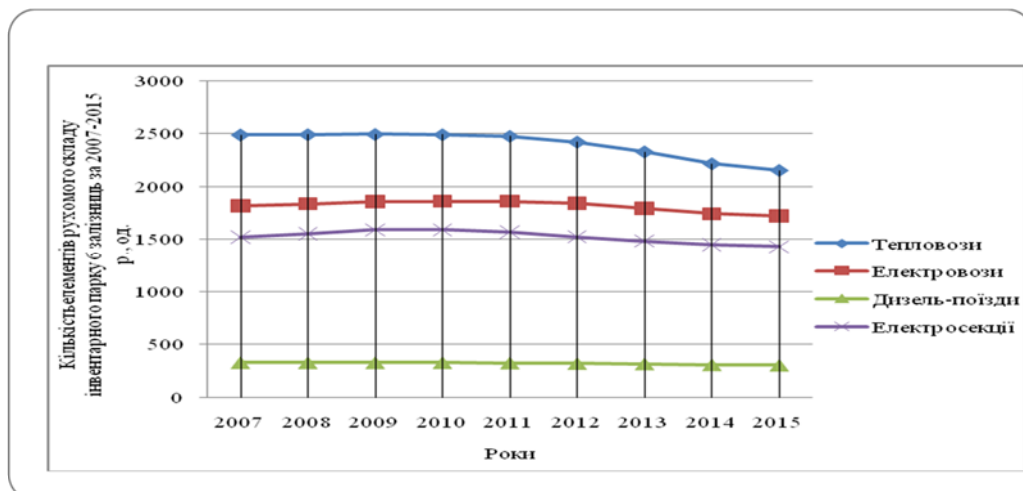


Рис. 1. Динаміка кількості елементів рухомого складу інвентарного парку залізниць України за 2007-2015 роки

Джерело: складено автором

Проведені прогнози розрахунки показали, що за умови збереження існуючих тенденцій, які якісно апроксимуються поліномом 2 степеня для тепловозів та дизель-поїздів, а для електровозів та електросекцій поліномом 3 степеня, буде мати місце стрімке подальше зниження кількості рухомого складу інвентарного парку залізниць України.

Другим елементом системи аналітичних показників є структурно-динамічний аналіз динаміки і структури експлуатаційного вантажообігу бруutto. Як зазначається І. М. Гойхманом у другій частині «Статистика перевезень вантажів і пасажирів» навчального посібника «Статистика залізничного транспорту», для розрахунку показників експлуатаційної діяльності підприємств залізничного транспорту вихідним показником виступає експлуатаційний вантажообіг бруutto. Цей показник є мірою характеристики обсягів перевізної роботи, що враховує фактичну відстань переміщення вантажу та розраховується на момент здійснення перевезення.

В загальному вантажообіг розраховується як добуток обсягів перевезень вантажів на відстань перевезення. Для розрахунку показника експлуатаційного вантажообігу бруutto необхідно просумувати перемножені масу бруutto поїзда, включаючи масу тари рухомого складу на довжину пройдених поїздо-дільниць.

Експлуатаційний вантажообіг бруutto розрізняють за напрямками перевезення, родами руху, типами тяги та поїздо-дільницями.

Він характеризує об'єм перевізної роботи з урахуванням фактичної відстані переміщення вантажу, визначається на основі даних маршрутів машиніста на момент здійснення перевезення і належить до періоду, в якому було виконано перевезення чи окрема його частина, розраховується як сума добутоків маси бруutto поїзда (разом з масою тари рухомого складу) на довжину пройдених поїздо-дільниць. Експлуатаційний вантажообіг бруutto розмежовується за типами тяги (електровози і тепловози), родом руху (вантажний, пасажирський, господарський), поїздо-дільницями і напрямком перевезень: в прямому і зворотному напрямках.

Аналіз складу та структури експлуатаційного вантажообігу бруutto 6 залізниць України за елементами рухомого складу за 2007-2015 роки засвідчив таке. Простежується стійка тенденція до його зменшення з 2007 року по 2015 рік по 6 залізницях з 532 199,2 млн ткм бруutto до 373 578,8 млн ткм бруutto, або на 158 620,4 млн ткм бруutto чи на 29,8%. В розрізі елементів рухомого складу інвентарного парку за досліджуваний період склад і структура експлуатаційного вантажообігу бруutto змінювався по-різному. Проаналізуємо зміну структури цього показника за складовими інвентарного парку. Так, питома вага тепловозів у загальному обсязі у 2007 році становила 16,67%, упродовж наступних семи років відбувався спад їхньої частки, а у 2015 році зростання до 11,8% (коефіцієнт зростання 2015 року порівняно з 2014 роком становив 1,0491).

Експлуатаційний вантажообіг бруutto електровозів з 2007 року по 2009 рік зменшився на 72 175,8 млн ткм бруutto, що становило 17,35%. З 2010 року спостерігалось зростання експлуатаційного вантажообігу бруutto, яке тривало два роки. А вже з 2012 року знову була спадна тенденція до 2015 року включно, яка досягнула в останньому році значення в 309 939,8 млн ткм бруutto порівняно з 412 305,7 млн ткм бруutto за 2011 рік, або 24,83%.

Натомість, частка експлуатаційного вантажообігу бруutto електровозів в загальному обігу мала зростаючу тенденцію з 2007 року по 2014 рік включно з 78,18% до

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

84,6%, а за 2015 рік відбувся спад їхньої питомої ваги до 82,97%. Отже, з наведеного вище бачимо, що хоча відбувалося зменшення експлуатаційного вантажообігу бруutto упродовж трьох років, з 2012 по 2014, проте їхня частка за цей період збільшувалася з 84,38% до 84,6%.

Експлуатаційний вантажообіг бруutto дизель-поїздів зменшився з 4360,3 млн ткм бруutto до 2975,7 млн ткм бруutto, або 31,75%. Таке зменшення відбувалося по всіх роках за винятком 2008 року, де мало місце зростання на 224,8 млн ткм бруutto порівняно з 2007 роком.

Електросекції, як і дизель-поїзди, в складі та структурі свого експлуатаційного вантажообігу бруutto за 2007-2015 роки мали таку саму тенденцію. Але їхня частка в загальному експлуатаційному вантажообігу бруutto 6 залізниць України змінилася з 4,33% до 4,44%. Хоча таке зростання не було рівномірним, адже з 2010 року по 2012 рік вона була спадною з 4,62% до 4,01%, а вже з 2013 року знову почала зростати з 4,13% до 4,44% за 2015 рік.

Отже, структурно-динамічний аналіз експлуатаційного вантажообігу бруutto показав дуже нерівномірні тенденції зміни як складу, так і питомої ваги тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, електросекцій за досліджуваний період.

Відтак коефіцієнти зростання експлуатаційного вантажообігу бруutto для тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій змінювалися упродовж 2007-2015 років по-різному.

Динаміка експлуатаційного вантажообігу бруutto рухомим складом залізниць України у 2007-2015 роках представлена на рис. 2.

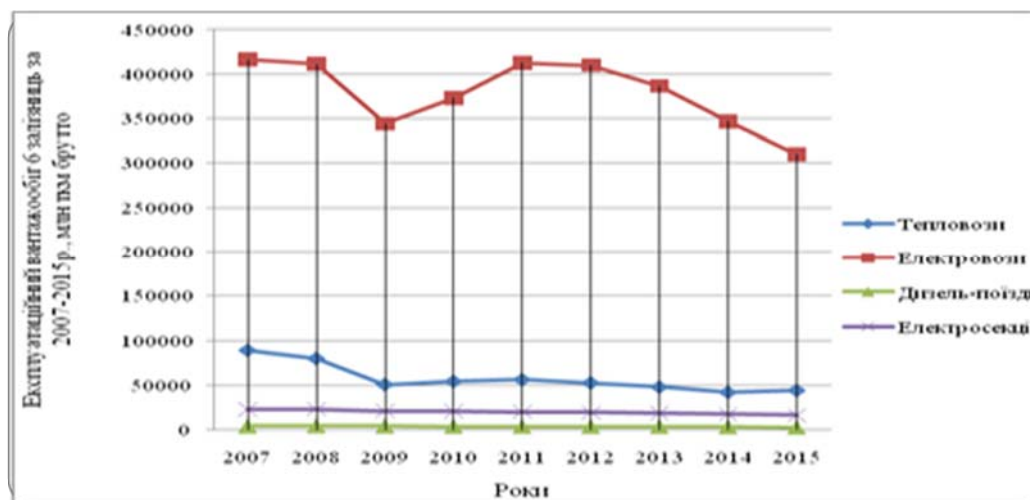


Рис. 2. Динаміка експлуатаційного вантажообігу бруutto рухомим складом залізниць України у 2007-2015 роках

Джерело: складено автором

Як видно з графіків, для всіх 4 елементів рухомого складу простежується спадна залежність. Це підтверджується коефіцієнтами детермінації, які становили для різних елементів рухомого складу за досліджуваний період значення від 0,7698 (76,98%) до 0,9747 (97,47%). Цей статистичний показник використовується в статистичних моделях як міра залежності варіації залежної змінної від варіації незалежних змінних. Він вказує міру варіації експлуатаційного вантажообігу бруutto, яка зумовлена змінами в часі.

Прогнозні показники обсягів експлуатаційного вантажообігу бруто для всіх 4 досліджуваних елементів рухомого складу мають чітку спадну тенденцію, в тому числі і для тепловозів, незважаючи на їхнє збільшення за 2015 рік порівняно з попереднім роком.

Отже, структурно-динамічний аналіз кількості елементів рухомого складу та їхнього експлуатаційного вантажообігу бруто за 2007-2015 роки засвідчив таке.

Аналізуючи останній досліджуваний рік бачимо, що і загальна кількість інвентарного парку, і їхній експлуатаційний вантажообіг бруто зменшується, причому різними темпами. У 2015 році порівняно з 2014 роком коефіцієнт зростання становив 0,9804 (98,04%) за кількістю, а за вантажообігом – 0,9123 (91,23%). Структурні зміни теж відбулися по-різному для цих 2 показників. Середній коефіцієнт зростання за ці роки становив 0,9567 (95,67%) для експлуатаційного вантажообігу бруто, за кількістю інвентарного парку – 0,9883 (98,83%). Отже, в середньому щорічно в період з 2007 року по 2015 рік включно кількість інвентарного парку скорочувалася на 1,17%, а експлуатаційний вантажообіг бруто на – 4,33%.

На фоні зменшення питомої частки тепловозів у загальному парку динаміка структури вказує на стрибкоподібну її зміну за аналізований період часу.

Враховуючи той факт, що тепловози чинять найбільш згубний вплив на НПС, порівняно з іншими елементами рухомого складу інвентарного парку ПЗТ, забруднюючи атмосферне повітря шляхом згорання дизельного палива, споживання якого приводить в рух тепловозну тягу, вважаємо за необхідне проведення аналізу складу, структури та зміни динаміки споживання палива цим видом рухомого складу залізниць як пересувними джерелами забруднення довкілля. Це дозволить більш детально дослідити причинно-наслідкові зв'язки та залежності між експлуатаційним вантажообігом бруто та впливом на довкілля, між залежною та незалежними змінними нашої майбутньої моделі. Також це дасть змогу встановити тісноту зв'язку між обсягами споживання палива тепловозами та їх експлуатаційним вантажообігом бруто.

Аналізуючи та порівнюючи середні темпи зростання кількості елементів рухомого складу із середніми темпами зростання вантажообігу бруто за 2007-2015 роки, приходимо до таких висновків.

1. Середній коефіцієнт зростання кількості тепловозів становив 0,9820 (98,2%), а його експлуатаційного вантажообігу бруто – 0,9163 (91,63%). Звідси, щороку в середньому темпи скорочення тепловозів становили 1,8%, а темпи скорочення їхньої перевізної роботи – 8,37%. Отже, кількість інвентарного парку тепловозів скорочувалася не такими стрімкими темпами, як темпи їхнього експлуатаційного вантажообігу бруто. Відтак, при одночасному зменшенні їхньої кількості за 2015 рік порівняно з 2010 роком, збільшувався їхній вантажообіг бруто, що означає більшу зношуваність цього виду рухомого складу ПЗТ. Це, у свою чергу, призводить до штучного зростання витрат залізницями за рахунок збільшення амортизаційних відрахувань, що, відповідно, впливає на зростання тарифів на перевезення. Тобто, змінюється структура собівартості за рахунок амортизаційних витрат. Експлуатаційний вантажообіг бруто скорочується більш стрімкими темпами, ніж кількість рухомого складу. Звідси, отримуємо висновок, що тепловозами здійснюється за аналізований період (2007-2015 роки) щоразу менша транспортна робота, хоча їхня кількість майже не змінюється.

2. Середній темп зростання кількості електровозів становив 0,993 (99,3%), а його експлуатаційного вантажообігу бруто – 0,9639 (96,39%). Звідси, щороку в середньому темпи скорочення електровозів становили 0,7%, а темпи скорочення їхньої перевізної роботи – 3,61%. Отже, перевізна робота скорочувалася більш ніж

в 5 разів швидше, аніж їхня кількість. Аналогічно, як і для тепловозів, спостерігається така ж тенденція: стрімкіші темпи скорочення експлуатаційного вантажообігу бруто, аніж їхньої кількості.

3. Середній темп зростання кількості дизель-поїздів становив 0,9899 (98,99%), а їхнього експлуатаційного вантажообігу бруто – 0,9534 (95,34%). Звідси, щороку в середньому темпи скорочення дизель-поїздів становили 1,01%, а темпи скорочення їхньої перевізної роботи – 4,66%. Отже, експлуатаційний вантажообіг бруто скорочувався майже в чотири з половиною рази швидше, аніж їхня кількість.

4. Середній темп зростання кількості електросекцій становив 0,9923 (99,23%), а його експлуатаційного вантажообігу бруто – 0,9596 (95,96%). Звідси, щороку в середньому темпи скорочення електросекцій становили 0,77%, а темпи скорочення їхньої перевізної роботи – 4,04%. Отже, простежується така ж тенденція, як і для тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, щодо стрімкіших темпів скорочення експлуатаційного вантажообігу бруто порівняно з їхньою кількістю. Так, експлуатаційний вантажообіг бруто електросекцій скорочувався в два з половиною рази швидше, аніж їхня кількість.

5. В середньому за період з 2007 року по 2015 рік коефіцієнт зростання кількості інвентарного парку тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій становив 0,9883 (98,83%). Тобто, щорічно в середньому їхня кількість скорочувалася на 1,17%. В середньому за цей період коефіцієнт зростання експлуатаційного вантажообігу бруто тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій становив 0,9567 (95,67%). Тобто, щорічно в середньому їхня кількість скорочувалася на 4,33%. Аналізуючи динаміку експлуатаційного вантажообігу бруто, бачимо тенденцію стрімкіших темпів скорочення як по кожному виду рухомого складу, так і разом по всіх видах. Це свідчить про те, що має місце тенденція перевозити менше тією ж кількістю рухомого складу, що зумовлює, відповідно, збільшення додаткових витрат.

З метою визначення співвідношення та взаємозв'язку кількості тепловозів, їхнього експлуатаційного вантажообігу бруто та розміру впливу на довкілля нами здійснено аналіз динаміки обсягів та структури споживання дизпалива тепловозною тягою залізниць.

Основою для такого аналізу слугували розрахунки, задекларовані у попередніх дослідженнях автора [4] та викладені у монографії [1, с. 223-227]. Здійснена нами раніше економіко-екологічна оцінка впливу викидів забруднюючих речовин та парникових газів в атмосферне повітря від тепловозної тяги за 2007-2015 роки дає можливість провести структурно-динамічний аналіз обсягів палива дизельного палива, спожитого рухомим складом ПЗТ за зазначений період в розрізі залізниць України як ПЗТ.

Динаміка споживання дизпалива залізницями України різна. Всього по 6 залізницях за досліджуваний період відбулося зменшення обсягів споживання палива тепловозами, тобто спостерігається тенденція до скорочення обсягів споживання палива залізницями. Щоправда, така структура не властива для всіх 6 залізниць. Хоча споживання дизельного палива у 2015 році порівняно з 2007 роком мало для кожної з них спадну тенденцію, їхня структура в розрізі років не мала стабільного характеру до зменшення. При розгляді структуру споживання палива залізницями окремі залізниці демонструють, що їхня динаміка та структура споживання змінювалася по різному: в одних частка зростала, в інших, навпаки, – зменшувалася.

Аналіз обсягів споживання палива залізницями України за 9 років з 2007 року по 2015 рік засвідчує, що найбільшим споживачем була Одеська залізниця, будучи упродовж 7 років у 2008-2014 роках на першому місці та у 2007 році і 2015 році на

другому місці; а найменше споживала Придніпровська залізниця, будучи 5 разів, у 2009 році та упродовж 2011-2014 років, на останньому шостому місці, у 2007-2008 роках і 2010 році на 5-му місці та в 2015 році піднявшись на 4-те місце. Друге місце підсумково за аналізований період за обсягами споживання палива посідала Львівська залізниця, хоча по окремих роках вона здебільшого займала 3-тє місце – 5 разів упродовж 2007–2009 років та у 2012–2013 роках, однак мала 1-ше місце у 2015 році та 2-ге місце тричі: у 2010–2011 роках і 2014 році. Третє місце в середньому за 2007–2015 роки мала Південна залізниця, щоправда обсяги споживання нею палива упродовж цих 9 років виявили поступово спадаючу динаміку: так, у 2007 році вона займала 1-ше місце, у 2008 році і 2009 році – 2-ге місце, у 2010 році – 3-тє місце, у 2011 році і 2012 році – 4-те місце, а у 2013–2015 роках опустилась аж на 5-те місце, що свідчить про тенденцію вагомих позитивних структурних зрушень. Четверте місце в середньому за аналізований період посідала Донецька залізниця, притому 4-те місце вона займала незмінно упродовж 4-х років у 2007-2010 роках, у 2011 році піднялась на 3-тє місце, а у 2012-2013 роках навіть на 2-е місце, однак у 2014 році знову повернулась на 4-те місце, а у 2015 році навіть опустилась на останнє 6-те місце. П'яте місце загалом упродовж 2007–2015 років посідала Південно-Західна залізниця, однак за аналізований період простежується висхідна динаміка обсягів споживання палива нею: так, у 2007–2008 роках і 2010 році вона займала 6-те місце, у 2009 році і 2011–2012 роках – 5-те місце, у 2013 році – 4-те місце, а в 2014–2015 роках вона піднялась уже на 3-тє місце. З-поміж усіх показників обсягів споживання палива по шести залізницях упродовж 2007–2015 років найвищий показник був на Одеській залізниці у 2013 році (22,67 %), а найнижчий – на Придніпровській залізниці теж у 2013 році (10,85 %). Поза тим, аналіз обсягів споживання палива залізницями України за 2007–2015 роки виявляє вагомі коливання часток таких обсягів по різних роках по кожній із шести залізниць, а саме: найбільші коливання простежуються у частках обсягів споживання палива Південною (в межах 8,76 % – від 13 % у 2014 році до 21,76 % у 2007 році) та Донецькою (в межах 6,3 % – від 12,65 % у 2014 році до 18,95 % у 2012 році) і Львівською (в межах 5,53 % – від 16,62 % у 2008 році до 22,15 % у 2014 році) залізницями, а найменші – Одеською (в межах 2,35 % – від 20,32 % у 2007 році до 22,67 % у 2013 році) та Придніпровською (в межах 3,31 % – від 10,85 % у 2013 році до 14,16 % у 2014 році) і Південно-Західною (в межах 3,76 % – від 12,51 % у 2008 році до 16,27 % у 2013 році) залізницями.

У ході аналізу обсягів споживання палива залізницями України упродовж 2007–2015 років нами було визначено коефіцієнти зростання таких обсягів: так, найбільший спад споживання палива становив 25,77 % у 2009 році порівняно з 2008 роком, а найбільший зріст споживання палива становив 4,56 % у 2010 році порівняно з 2009 роком. Спад споживання палива зафіксовано і в більшості інших періодів, а саме: на 15,56 % у 2014 році порівняно з 2013 роком, на 8,09 % у 2008 році порівняно з 2007 роком, на 7,88 % у 2013 році порівняно з 2012 роком, на 6,94 % у 2012 році порівняно з 2011 роком, на 0,07 % у 2015 році порівняно з 2014 роком, а зріст споживання палива виявлено ще у 2011 році порівняно з 2010 роком – на 1,98 %. Відтак, у середньому коефіцієнт скорочення обсягів споживання палива становить щорічно 7,72 %, однак загалом вказані коефіцієнти зростання обсягів споживання палива показали нерівномірність у щорічних темпах скорочення обсягів споживання палива.

Автором був проведений також аналіз показників структурних зрушень по шести залізницях у 2015 році порівняно з 2007 роком. Найбільші негативні структурні зрушення виявлені на Південній залізниці, а саме: -4,30 п.п., а найбільші позитивні

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

структурні зрушення – на Південно-Західній залізниці, а саме: 1,44 п.п. По інших залізницях встановлено такі показники структурних зрушень: -0,29 п.п. на Придніпровській; 0,87 п.п. на Донецькій; 1,10 п.п. на Одеській; 1,19 п.п. на Львівській.

Динаміку обсягів споживання дизельного палива залізницями у 2007–2015 роках представлено на рис. 3.

В основному в цілому по шести залізницях України обсяги споживання дизельного палива мають спадаючу тенденцію. Причому особливостями динаміки споживання дизпалива на всіх залізницях є нелінійні динамічні залежності, що може бути пояснено істотними структурними зрушеннями в обсягах споживання дизпалива цими залізницями за період з 2007 року по 2015 рік.

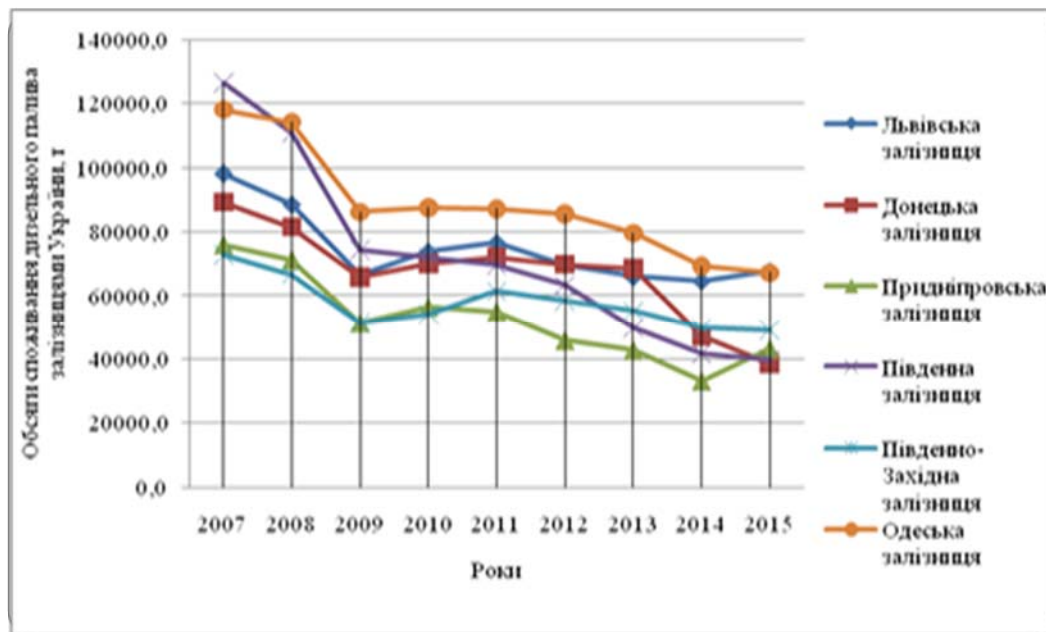


Рис. 3. Динаміка споживання дизельного палива залізницями України за період з 2007 року по 2015 рік

Джерело: складено автором

Аналіз структурних зрушень вказує на те, що структурні зміни щодо збільшення частки споживання дизпалива стосуються усіх шести залізниць. Вони демонструють нелінійний тренд у динаміці обсягів споживання палива. Ця нелінійна динаміка пов'язана із поведінкою Укрзалізниці як складної системи, що можна побачити через зміни в її структурі.

Зведені коефіцієнти зростання кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто та обсягів споживання палива наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Порівняльний аналіз коефіцієнтів зростання кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто та обсягів споживання дизельного палива за 2007-2015 роки

Елемент рухо-	Середній	Середній коефіцієнт	Середній
---------------	----------	---------------------	----------

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

мого складу інвентарного парку залізниць	коефіцієнт зростання кількості рухомого складу	зростання експлуатаційного вантажообігу брутто	коефіцієнт зростання обсягів споживання дизпалива
Тепловози	0,982	0,9163	0,9228

Джерело: складено автором

Потреба у структурно-динамічному аналізі обсягів викидів забруднюючих речовин і парникових газів пересувними джерелами забруднень залізниць викликана необхідністю визначення кореляційних зв'язків між обсягами палива, спожитого рухомим складом, та його транспортною роботою (експлуатаційний вантажообіг брутто). Відповідно до затверджених наказами Державного комітету статистики України № 452 від 13.11.2008 р. «Методики розрахунку викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від транспортних засобів» та № 303 від 15.09.2003 р. «Методики розрахунку викидів шкідливих речовин у повітря від авіаційного, водного та залізничного транспорту» [12; 13] вхідними даними для визначення обсягів викидів забруднюючих речовин у повітря є: витрати палива на роботу двигунів тепловозів і питомі викиди забруднюючих речовин і парникових газів з одиниці дизельного палива, використаного тепловозами. Власне усереднені питомі викиди забруднюючих речовин та парникових газів, які надходять у повітря під час роботи залізничного транспорту, подані в цій методиці. Тому обсяги викидів забруднюючих речовин і парникових газів за роками змінюються пропорційно – відповідно до їхніх усереднених питомих ваг. Відтак, наведені моделі динаміки викидів оксиду вуглецю, неметанових летких органічних сполук, метану, діоксиду азоту, сажі, оксиду азоту, аміаку, вуглекислого газу, діоксиду сірки та бенз(а)пірену та їхні прогностні значення до 2017 року, представлені на рис. 4 та рис. 5, демонструють нормативний характер структури забруднюючих речовин і парникових газів, яка є сталою і незмінною.

Вони є симетричні, адже кожна із забруднюючих речовин та парникових газів має таку ж тенденцію, як і обсяги споживання дизельного палива залізницями України в цілому. Прогностні значення для всіх забруднюючих речовин мають спадну характеристику, адже цілком залежать від обсягів споживання дизпалива тепловозами України.

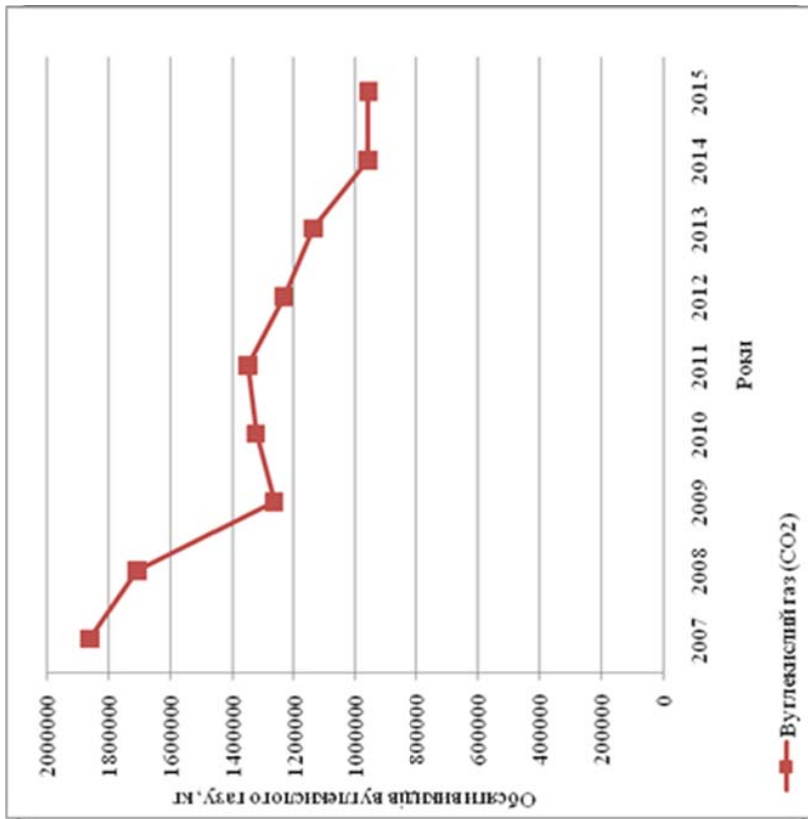


Рис. 5. Динаміка викидів вуглекислого газу тепловозною тягою залізниць України у 2007-2015 роках
Джерело: складено автором

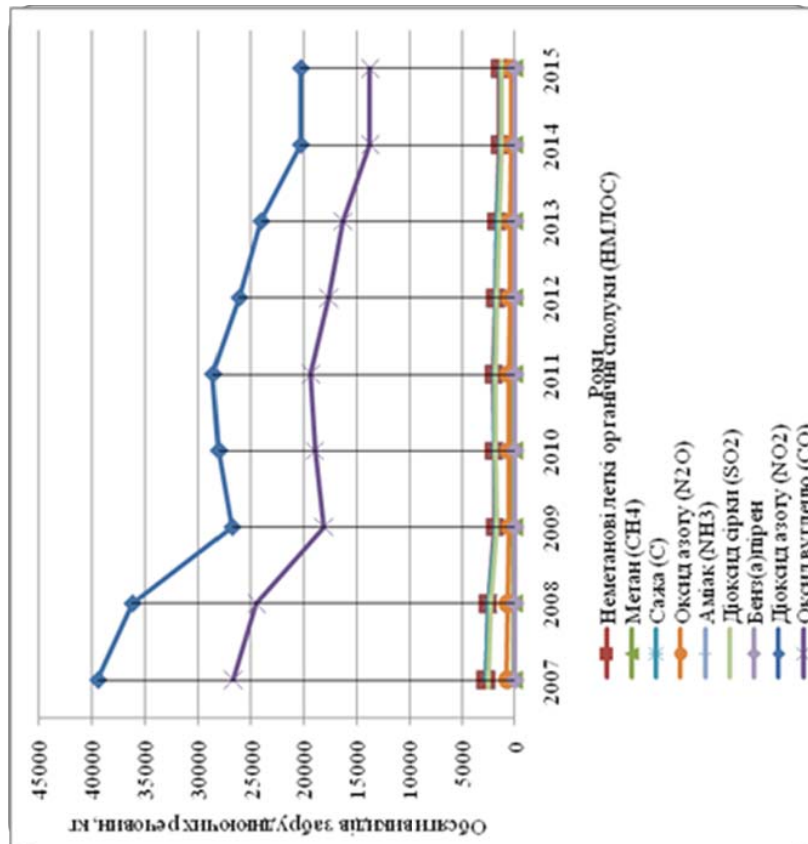


Рис. 4. Динаміка викидів основних забруднюючих речовин тепловозною тягою залізниць України у 2007-2015 роках
Джерело: складено автором

Висновки та пропозиції. На основі проведеного дослідження, використовуючи сучасний математичний інструментарій, був здійснений структурно-динамічний аналіз стану ЕЕУ ПЗТ, який продемонстрував наступне. В цілому простежується спадна рівномірна тенденція скорочення інвентарного парку рухомого складу Укрзалізниці за 2007-2015 роки. Середній коефіцієнт зростання за цей період становив 0,9883 (98,83%). Тобто, в середньому щорічно в період з 2007 року по 2015 рік інвентарний парк рухомого складу скорочувався на 1,17%. Проведені прогнози розрахунки показали, що за умови збереження існуючих тенденцій буде мати місце стрімке подальше зниження кількості рухомого складу інвентарного парку залізниць України.

Структурно-динамічний аналіз експлуатаційного вантажообігу бруто показав дуже нерівномірні тенденції зміни як складу, так і питомої ваги для тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, електросекцій за досліджуваний період. Середній коефіцієнт зростання експлуатаційного вантажообігу бруто за ці роки становив 0,9567 (95,67%). Отже, в середньому щорічно в період з 2007 року по 2015 рік експлуатаційний вантажообіг бруто скорочувався на 4,33%. Прогнозні показники обсягів експлуатаційного вантажообігу бруто для всіх 4 досліджуваних елементів рухомого складу мають чітку спадну тенденцію, в тому числі і для тепловозів, не зважаючи на їх збільшення за 2015 рік порівняно з попереднім роком.

Кількість інвентарного парку тепловозів, електровозів, дизель-поїздів, електросекцій за аналізований період скорочувалася не такими стрімкими темпами, як їхній експлуатаційний вантажообіг бруто. Відтак, при одночасному зменшенні їхньої кількості збільшувався їхній вантажообіг бруто, що означає більшу зношуваність рухомого складу ПЗТ. Це в свою чергу призводить до штучного зростання витрат залізницями за рахунок збільшення амортизаційних відрахувань, що в свою чергу впливає на зростання тарифів на перевезення. Відтак, змінюється структура собівартості за рахунок амортизаційних витрат. Експлуатаційний вантажообіг бруто скорочується більш стрімкими темпами, ніж кількість рухомого складу. Отже, тепловозами, електровозами, дизель-поїздами, електросекціями здійснюється менша транспортна робота, притому їхня кількість майже не змінюється. Це свідчить про те, що має місце тенденція перевозити менше тією ж кількістю рухомого складу, що зумовлює, натомість, збільшення додаткових витрат.

В результаті аналізу середніх коефіцієнтів зростання кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто та обсягів споживання дизпалива за період з 2007 року по 2015 рік було виявлено, що вони мали непропорційні значення та становили, відповідно: 0,982 (98,2%); 0,9163 (91,63%); 0,9228 (92,28%). Отже, для тепловозної тяги маємо такі значення цих коефіцієнтів, які свідчать про те, що найстрімкішими темпами зменшувався експлуатаційний вантажообіг бруто – щорічно в середньому за досліджуваний період на 8,37%, а обсяги споживання дизельного палива – на 7,72%. Найменшими темпами скорочувалася кількість тепловозів, адже щорічно в середньому цей показник становив 1,8%. Звідси й впливає, що мала місце нерівномірність темпів скорочення цих трьох згаданих вище показників.

Оскільки тепловозною тягою чиниться найбільш згубний вплив на НПС, вперше було обґрунтовано необхідність визначення взаємозв'язку кількості тепловозів, експлуатаційного вантажообігу бруто, обсягів споживання дизпалива та величини забруднення атмосферного повітря основними забруднюючими речовинами та пар-

никовими газами, що підтверджено розрахунками та проведеним аналізом динаміки викидів останніх.

В основному в цілому по 6 залізницях України обсяги споживання дизельного палива мають спадаючу тенденцію. Причому, особливостями динаміки споживання дизпалива на усіх залізницях є нелінійні динамічні залежності, що може бути пояснено істотними структурними зрушеннями в обсягах споживання дизпалива цими залізницями за період з 2007 по 2015 роки. Необхідно відзначити, що основним фактором, що впливає на обсяги споживання палива є не тільки час та режим роботи двигуна, а й експлуатаційний вантажообіг бруто.

Аналіз структурних зрушень вказує на те, що структурні зміни щодо збільшення частки споживання дизпалива стосуються усіх 6 залізниць. Вони демонструють нелінійний тренд в динаміці обсягів споживання палива. Ця нелінійна динаміка пов'язана із поведінкою Укрзалізниці як складної системи, що можна побачити через зміни в її структурі. Прогнозні значення для всіх забруднюючих речовин мають спадну характеристику, адже цілком залежать від обсягів споживання дизпалива тепловозами України.

Комплексний та системний підходи до досліджуваної проблематики, в тому числі за допомогою структурно-динамічного аналізу, дають можливість побудувати моделі та рівняння регресії, а це дасть змогу планувати та з великою ймовірністю прогнозувати обсяги споживання палива, а відтак і обсяги викидів забруднюючих речовин та парникових газів. Це дозволить у подальшому розраховувати розмір екологічного податку до державного бюджету України, а також планувати заходи та складати бюджети щодо природокористування і природоохоронної діяльності залізниць України.

Для повноти ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ, окрім вже здійсненого структурно-динамічного аналізу стану ЕЕУ ПЗТ України, надалі буде проведено експертне опитування фахівців-екологів, на підставі якого буде розраховано інтегральний показник впливу пересувних джерел забруднення ПЗТ на довкілля. Проведений аналіз є необхідним інформаційним підґрунтям для створення моделі ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ на основі інтегрального оцінювання впливу рухомого складу залізниць як пересувних джерел забруднення довкілля.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Двуліт З. П.* Економіко-екологічне управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту : теорія, методологія, практика [Текст] : монографія / З. П. Двуліт. – К., 2016. – 424 с.
2. *Двуліт З. П.* Вплив залізничного транспорту на навколишнє природне середовище / З. П. Двуліт // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології (24-25 березня 2011 р.) : матеріали V міжнародної науково-практичної конференції. – Сер. «Техніка, технологія». – К. : ДЕТУТ, 2011. – С. 290-291.
3. *Двуліт З. П.* Впровадження системи екологічного керування для вирішення завдань охорони довкілля підприємствами залізничного транспорту / З. П. Двуліт // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (17 листопада – 14 грудня 2014 р.) : дев'ята міжнародна науково-практична конференція. – К. : ЕКУЗТ, 2014. – С. 224-226 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/79#overlay-context=node/2>. – Загол. з екрана.
4. *Двуліт З. П.* Еколого-економічна оцінка впливу викидів забруднюючих речовин та парникових газів в атмосферне повітря від рухомого складу залізничних підприємств України / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2015. – Вип. 32. – С. 52-65.

5. *Двуліт З. П.* Еколого-економічне управління залізничним транспортом, орієнтоване на сталий (гармонійний) розвиток / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 20. – С. 98-106.
6. *Двуліт З. П.* Економіко-екологічні аспекти впливу залізничного транспорту на довкілля / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 18. – Ч. 2. – С.132-143.
7. *Двуліт З. П.* Економічні механізми природокористування та природоохоронної діяльності на підприємствах залізничного транспорту / З. П. Двуліт // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (30 червня – 1 липня 2015 р.) : Х ювілейна міжнародна науково-практична конференція. – Одеса : ЕКУЗТ, 2015. – С. 139-141.
8. *Двуліт З. П.* Забруднення атмосферного повітря як один з видів впливу залізничного транспорту на довкілля / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 21-22. – Ч. 2. – С. 99-103.
9. *Двуліт З. П.* Інструментарій системного аналізу для еколого-економічного управління підприємствами залізничного транспорту України / З. П. Двуліт // Вестник БелГУТа: наука и транспорт. Научно-практический журнал. – Гомель : БЕЛГУТ, 2015. – № 2 (31). – С. 114-119.
10. *Двуліт З. П.* Методические подходы к экономической и экологической оценке эффективности природоохранной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта / З. П. Двуліт // Развитие экономической науки на транспорте: устойчивость развития железнодорожного транспорта (9 июня 2015 г.) : IV международная научно-практич. конф. / Под общ. ред. Н. А. Журавлевой. – С.-Пб. : ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. – С. 30-31.
11. *Двуліт З. П.* Методичні підходи до оцінки еколого-економічного управління системою охорони атмосферного повітря / З. П. Двуліт // Збірник науково-технічних праць «Науковий вісник» Національного лісотехнічного університету України. – Львів, 2015. – Вип. 25.05. – С. 237-246.
12. *Про затвердження* Методики розрахунку викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від транспортних засобів : [наказ Держкомстатистики України № 452 від 13.11.2008 р.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uazakon.com/documents/date_3a/pg_gmcywc/pg2.htm. – Загол. з екрана.
13. *Про затвердження* Методики розрахунку викидів шкідливих речовин у повітря від авіаційного, водного та залізничного транспорту : [наказ Держкомстатистики України № 303 від 15.09.2003 р.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua-info.biz/legal/baseze/ua-cmwche.htm> – Загол. з екрана.

REFERENCES

1. *Dvulit Z. P.* Ekonomiko-ekologichne upravlinnya stalym rozvytkom pidpryemstv zaliznychnogo transportu : teoriya, metodologiya, praktyka [Tekst] : monografiya [Economic and environmental sustainability management of railway enterprises: theory, methodology, practice [Text]: monograph] / Z. P. Dvulit. – K., 2016. – 424 s.
2. *Dvulit Z. P.* Vplyv zaliznychnogo transportu na navkolyshe pryrodne seredovysche [The impact of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnyh system v umovah reformuvannya zaliznychnogo transportu: upravlinnya, ekonomika i tehnologiyi (24-25 bereznya 2011 r.) : materialy V mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi. – Ser. «Tehnika, tehnologiya». – K. : DETUT, 2011. – S. 290-291.
3. *Dvulit Z. P.* Vprovadzhennya systemy ekologichnogo keruvannya dlya vyrishennya zavdan ohorony dovkillya pidpryemstvami zaliznychnogo transportu [The introduction of environmental management to meet the challenges of environmental protection enterprises of railway transport] / Z. P. Dvulit // Problemy ekonomiky ta upravlinnya na zaliznychnomu transporti (17 lystopada – 14 grudnya 2014 r.) : dev'yata mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiya. – K. : EКУЗТ, 2014. – S. 224-226 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/79#overlay-context=node/2>. – Zagol. z ekrana.
4. *Dvulit Z. P.* Ekologo-ekonomichna otsinka vplyvu vykydiv zabrudnyuyuchykh rechovyh ta parnykovykh gaziv v atmosferne povitrya vid ruhomogo skladu zaliznychnykh pidpryemstv Ukrayiny [Ecological and economic assessment of the impact of emissions of pollutants and greenhouse gases into the atmosphere from the rolling stock of railway enterprises of Ukraine] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2015. – Vyp. 32. – S. 52-65.
5. *Dvulit Z. P.* Ekologo-ekonomichne upravlinnya zaliznychnym transportom, orientovane na stalyy (garmoniynyy) rozvytok [Ecological and economic management of railway transport, oriented on sustainable

(balanced) development] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 20. – S. 98-106.

6. Dvulit Z. P. Ekonomiko-ekologichni aspekty vplyvu zaliznychnogo transportu na dovkillya [Economic and ecological aspects of the impact of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 18. – Ch. 2. – S.132-143.

7. Dvulit Z. P. Ekonomichni mehanizmy pryrodokorystuvannya ta pryrodoohoronnoyi diyalnosti na pidpryemstvah zaliznychnogo transportu [The economic mechanisms of nature management and environmental protection in enterprises of railway transport] / Z. P. Dvulit // Problemy ekonomiky ta upravlinnya na zaliznychnomu transporti (30 chervnya – 1 lyunya 2015 r.) : X yuvileyna mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiya. – Odesa : EКУZТ, 2015. – S. 139-141.

8. Dvulit Z. P. Zabrudnennya atmosferного povitrya yak odyн z vydiv vplyvu zaliznychnogo transportu na dovkillya [Air pollution as one of the impacts of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 21-22. – Ch. 2. – S. 99-103.

9. Dvulit Z. P. Instrumentariy systemного analiza dlya ekologo-ekonomicheskogo upravlinnya predpriyatiyami zheleznodorozhного transporta Ukrainy [Instrumentation of system analysis for ecological and economic management of the railway transport enterprises of Ukraine] / Z. P. Dvulit // Vestnik BelGUTa: nauka i transport. Nauchno-prakticheskiy zhurnal. – Gomel : BELGUT, 2015. – # 2 (31). – S. 114-119.

10. Dvulit Z. P. Metodicheskie podhody k ekonomicheskoy i ekologicheskoy otsenke effektivnosti pryrodoohronnoy deyatelnosti na predpriyatiyah zheleznodorozhного transporta [Methodological approaches to assessing the economic and environmental efficiency of environmental management in enterprises of railway transport] / Z. P. Dvulit // Razvitie ekonomicheskoy nauki na transporte: ustoychivost razvitiya zheleznodorozhного transporta (9 iyunya 2015 g.) : IV mezhdunarodnaya nauchno-praktich. konf. / Pod obsch. red. N. A. Zhuravlevoy. – S.-Pb. : FGBOU VPO PGUPS, 2015. – S. 30-31.

11. Dvulit Z. P. Metodichni pidhody do otsinky ekologo-ekonomichного upravlinnya systemoyu ohorony atmosferного povitrya [Methodological approaches to assessing the ecological and economic management of the system of air protection] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovo-tehnichnykh prats «Naukovyy visnyk» Natsionalного lisotehnichного universytetu Ukrainy. – Lviv, 2015. – Vyp. 25.05. – S. 237-246.

12. Pro zatverdzhennya Metodyky rozrahunku vykydiv zabrudnyuyuchykh rehovyn ta parnykovykh gaziv u povitrya vid transportnykh zasobiv [On approval of the Methodology for determining emissions of pollutants and greenhouse gases into the atmosphere from transport vehicles] : [nakaz Derzhkomstatystyky Ukrainy № 452 vid 13.11.2008 r.] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : http://uazakon.com/documents/date_3a/pg_gmcywc/pg2.htm. – Zagol. z ekrana.

13. Pro zatverdzhennya Metodyky rozrahunku vykydiv shkidlyvykh rehovyn u povitrya vid aviatsynного, vodного ta zaliznychnого transportu [On approval of the Methodology for determining emissions of pollutants from air, water and railway transport] : [nakaz Derzhkomstatystyky Ukrainy № 303 vid 15.09.2003 r.] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://ua-info.biz/legal/baseze/ua-cmwche.htm> – Zagol. z ekrana.

УДК: 656.072:65.01

*Галина Жаворонкова, д.е.н., проф.
(професор кафедри «Економіка», Національний авіаційний університет)*

*Оксана Познякова, к.е.н., доцент
(доцент кафедри «Логістика», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

ЛОГІСТИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розкрита сутність логістичного обслуговування клієнтів, яке засноване на послугах сервісу, виявлені особливості логістичних послуг. Наведено визначення та склад основних, супутніх і додаткових послуг у секторі пасажирських залізничних перевезень, класифікацію яких здійснено за наступними ознаками: за сутністю обслуговування, відносно процесу та часу надання транспортної послуги, за приналежністю до основної діяльності залізниці. Виявлено, що до логістичних послуг пасажирських залізничних перевезень можна віднести супутні та додаткові, які пов'язані з комфортом пасажирів. Класність поїздки при перевезенні пасажирів залізницею залежить від класу та періоду обслуговування, категорії поїзда, дальності прямування, швидкості руху, рівня та елементів комфорту.

Наведене дозволяє окреслити вимоги щодо ефективної організації здійснення логістичного обслуговування в секторі пасажирських залізничних перевезень – забезпечення комплексності, синхронізованості, доступності, безперервності та надійності логістичних послуг.

Ключові слова: Логістичний сервіс, логістичне обслуговування, логістичні послуги, особливості логістичних послуг, пасажирські залізничні перевезення, основна, супутня та додаткова послуги, транспортно-логістичне обслуговування пасажирів.

© Жаворонкова Г., Познякова О., 2016

*Галина Жаворонкова, д.е.н., проф.
(профессор каф. «Экономика», Национальный авиационный университет)*

*Оксана Познякова, к.э.н., доц.
(доцент кафедры «Логистика», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Раскрыта сущность логистического обслуживания клиентов, которое основывается на услугах сервиса, выявлены особенности логистических услуг. Приведено определение и состав основных, сопутствующих и дополнительных услуг в секторе пассажирских железнодорожных перевозок, классификацию которых выполнено по следующим признакам: сущность обслуживания, процесс и время предоставления транспортной услуги, принадлежность к основной деятельности железной дороги. Выявлено, что к логистическим услугам пассажирских железнодорожных перевозок можно отнести сопутствующие и дополнительные, которые связаны с комфортом пассажира. Классность поездки при перевозке пассажиров железной дорогой зависит от класса и периода обслуживания, категории поезда, дальности следования, скорости движения, уровня и элементов комфорта.

Приведенное позволяет выявить условия эффективной организации логистического обслуживания в секторе пассажирских железнодорожных перевозок, а именно: обеспечение комплексности, синхронизированности, доступности, непрерывности и надежности логистических услуг.

Ключевые слова: Логистический сервис, логистическое обслуживание, особенности логистических услуг, пассажирские железнодорожные перевозки, основная, сопутствующая и дополнительная услуги, транспортно-логистическое обслуживание.

*Galina Zhavoronkova, Doctor of Economics, professor
(professor of Department «Economic»,
National Aviation University)*

*Oksana Poznyakova, PhD in Economics
(associate professor of Department «Logistic»,
State Economy and Technology University of Transport)*

LOGISTICAL SERVICES IN THE FIELD OF PASSENGER RAILWAY TRAFFIC

It is opened essence of logistic customer service, which based on service services, revealed features of logistic services.

It is resulted definition and structure of the main, the concomitant and additional services in sector of passenger railway transportation, classification them executed on the following signs: essence of service, process and time of grant transport service, belonging to basic activity of the railroad. It is revealed, that logistic services of passenger railway transportation include concomitant and additional services, which are connected with comfort of the passenger. Class of journey in time of railway transportation of passengers depends on a class and the period of service, category of the train, distance of following, speed of the movement, level and elements of comfort.

The resulted allows to educe conditions of the effective organization of providing logistic services in sector of railway transportations of passengers, namely: ensuring complexity, synchronization, availability, a continuity and reliability of logistic services.

Keywords: Logistic service, logistic service, features of logistic services, railway transportation of passengers, the main, concomitant and additional services, transport and logistic service.

Постановка проблеми. Економічна ситуація сьогодення в країні обумовлює необхідність пошуку кожним суб'єктом господарювання напрямів підвищення ефективності свого функціонування. Кризовий стан залізниць України, в тому числі проблеми пасажирського залізничного сектору потребують застосування логістичних підходів щодо транспортного обслуговування пасажирів.

Сучасні суб'єкти господарювання, зокрема логістичні оператори, ефективно функціонують при взаємодії з користувачами послуг у межах інтегрованого ланцюга постачань, тож вони вирішують, з одного боку, питання збалансованості запитів користувачів логістичних послуг з достатнім рівнем прибутку; з іншого боку – підтримують комплекс логістичних послуг, який забезпечує достатній рівень їх конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В наш час у теорії транспортної та сервісної логістики мало уваги приділяється актуальним питанням сфери пасажироперевезень, зокрема на залізничному транспорті.

Питання логістичного обслуговування споживачів відображено у роботах науковців: Григорак М.Ю., Карпунь О.В., Чухрай Н.І., Радзійовської Г., Стаюри М., Лубчинського Д.О., Гайдабруса Н.В., Левковець П.Р., Мороз М.М., Бубели А.В., Лабути А.В., Мудрої М.А.

Логістичним сервісом у сфері транспорту займались: Кравченко А.П., Боженко Д.В., Кузнецов А.В., Волинець Л.М., Черній С.В., Наумова О.Е.

Різним аспектам логістичного обслуговування пасажирів у міських і регіональних системах приділяли увагу: Федоров В.А., Копилова К.В., Кулікова К. Б.

Логістичний сервіс у пасажирських залізничних перевезеннях висвітлений в працях: Мельник Т.С., Корінь М.В., Колесникової Н.М., Кендюхова О.В., Ілловайського Н.Д., Кисельова А.Н., Копилової К.В., Кулікової К.Б., Пацьори О.В.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Наведені автори внесли значний вклад у розвиток теоретичного опрацювання окремих аспектів логістичного обслуговування пасажирів на залізничному транспорті. Але невирішеними залишилися питання сутності, особливостей та складу послуг логістичного сервісу саме в секторі пасажирських перевезень залізницями країни.

Мета статті. Розкрити значення та особливості логістичних послуг для клієнтів саме у сфері пасажироперевезень залізничного транспорту, навести склад послуг транспортно-логістичного обслуговування, що дозволить підвищити ефективність

управління транспортним обслуговуванням пасажирів на залізниці. Виявлення вимог клієнтів щодо послуг логістичного сервісу сприяє пошуку сучасних ефективних технологій здійснення логістичного обслуговування.

Виклад основного матеріалу. Сучасні тенденції досліджень у теорії логістики характеризуються різноманітністю тлумачень терміна «логістика», оскільки це визначення може використовуватись для різнобічного висвітлення проблем суб'єктів господарювання, адміністративно-територіальних одиниць тощо. На думку авторів, найбільш вдале тлумачення терміна таке: «Логістика – це гармонізація інтересів учасників процесу руху продукції, форма оптимізації ринкових зв'язків, тобто, удосконалювання управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними і фінансовими потоками на шляху первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції на основі системного підходу та економічних компромісів з метою одержання синергетичного ефекту [1, с. 322]. Тобто, одним із напрямів визначення логістики є міждисциплінарний, за якого логістика виникає на межі: напрямів діяльності підприємства, його функціональних сфер, структурних підрозділів, будь-яких потоків задля усунення протиріч і конфліктів з метою ефективної діяльності суб'єкта господарювання за рахунок оптимізації завчасно заданих цільових критеріїв. Відповідно, логістичні послуги також виникають внаслідок інтеграції всіх видів потоків у певному ланцюзі постачань.

Логістика пасажирських перевезень є управлінням пасажиропотоками та пов'язаними з ними інформаційними, фінансовими та сервісними потоками в процесі їх переміщення від пункту відправлення до пункту призначення за умов оптимізації витрат. Логістичні послуги у сфері пасажироперевезень пов'язані із формуванням та організацією руху наведених потоків і є основою логістичного сервісу або логістичного обслуговування.

Тлумачення понять «логістичний сервіс» та «логістичне обслуговування» тотожні за своєю сутністю.

Логістичний сервіс – сукупність послуг, які надаються споживачам у процесі постачання їм товарів з метою найбільшого задоволення їх потреб [2, с. 119; 3; 4]. Потреба в логістичному сервісі обумовлюється його здатністю надавати товару (роботі або послугі) нові властивості – корисності місця, часу, доступності, форми, володіння та користування тощо [5].

Логістичне обслуговування – це «сукупність матеріальних логістичних операцій, що забезпечують максимальне задоволення попиту споживачів у процесі управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками, найбільш оптимальними, з погляду витрат, засобами» [6]. Більш широке визначення логістичного обслуговування наведено в роботі [7], в якій зазначено, що «обслуговування клієнта з логістичної точки зору – це уміння або чітка здатність щодо ефективного задоволення очікувань або потреб клієнта, переважно, з точки зору часу і місця поставок, які замовляються, з використанням усіх доступних форм логістичної діяльності» [7, с. 702].

Логістичний сервіс базується на маркетингових аспектах логістики, тож при його формуванні потрібно враховувати «8 правил логістики» [4]: продукт (товар, робота, послуга) – забезпечення потрібною послугою; користувач – надання послуги клієнту, який її потребує; якість – послуга необхідної якості; вартість – має відповідний рівень витрат; кількість – послуга певної кількості; час – в зазначений час; місце – у потрібному місці; персоналізованість – система обслуговування для кожного окремого замовлення.

Отже, «логістичний сервіс» або «логістичне обслуговування» можна тлумачити як «діяльність суб'єкта господарювання з використанням найбільш оптимальних форм та засобів щодо надання логістичних (додаткових і супутніх) послуг, які максимально задовольняють очікування або попит клієнтів з точки зору 8-ми правил логістики (послуга, користувач, якість, вартість, кількість, час, місце, персоналізованість).

Суб'єктом логістичного обслуговування є підприємство – надавач (постачальник, виробник) послуги або підприємство, що спеціалізується у сфері логістичного обслуговування. На залізничному транспорті суб'єктом надання послуг логістичного сервісу для пасажирів можуть бути як господарюючі суб'єкти природномонопольного сектору транспортного ринку: відокремлений підрозділ або філія Укрзалізниці (вокзал, сервісний центр, вагонна дільниця тощо), так і суб'єкти господарювання певної спеціалізації потенційно конкурентного сектору (фінансові установи, підприємства громадського харчування, провайдери Інтернет-послуг, торгові підприємства тощо).

В теорії логістичного сервісу зазначено, що об'єктом логістичного обслуговування є споживачі матеріального потоку. Таке визначення об'єкта має місце для логістичного обслуговування споживачів товарів, а у сфері транспорту наведене тлумачення притаманне сектору вантажоперевезень, де об'єктом логістичного обслуговування є вантажовласник та/або вантажоотримувач. Але в секторі пасажирських перевезень об'єктом логістичного обслуговування є пасажир, як споживач фізичного потоку (пасажиропотоку). І саме пасажиру надається транспортна послуга. Тенденції сьогодення сприяють наявності у пасажирів інформації про параметри і стан транспортної системи, необхідної пасажирів, що обумовлює обрання ним варіанта свого переміщення. У свою чергу, на обрання пасажиром варіанта свого переміщення впливає низка чинників, серед яких: безпересадкове перевезення, можливість заїхати до певного пункту на шляху прямування поїзда, маршрут і час руху, вид рухомого складу, спосіб придбання проїзного документа, комфортабельність поїздки, перелік послуг, які надаються на вокзалі та в поїзді (рівень сервісу), тощо.

Взагалі логістичний сервіс або система логістичного обслуговування споживачів базується на наданні послуг (будь-які дії, що приносять користь або допомогу іншому). За думкою Гамкрелідзе Л.І. «логістична послуга» – це економічне благо як результат економічної діяльності, що має ціну [8, с. 38]. Отже, логістична послуга має вартісну оцінку, тож вона додає вартість до виробленого продукту (виконаної роботи або наданої основної послуги).

До особливостей логістичної послуги можна віднести:

- відсутність матеріально-речовинної форми означає неможливість демонстрації, транспортування, зберігання, упаковки; можна лише описати, які переваги з'являються у товарі (роботі, основній послугі) в результаті надання логістичної послуги;
- неможливість транспортування полягає в існуванні часової та просторової єдності моментів створення та споживання послуги;
- взаємозв'язок із джерелом виникнення послуги пов'язаний із нерозривністю виробництва і споживання;
- неможливість зберігання (складування) або несхоронність, оскільки моменти створення та споживання послуги співпадають у часі;

– нереалізована можливість надання послуги зникає назавжди (незаповнені місця в поїзді, який відходить сьогодні з певної станції, залізниця не може залишити на поїзд, який відправляється завтра; відповідно, послуги, пов'язані з комфортом пасажира у даному потязі, зникають назавжди);

– варіативність або неоднозначність передбачає істотні відмінності надання послуги в одних і тих же умовах, що зумовлено, з одного боку, великими індивідуальними відмінностями клієнтів (пасажирів), їх соціальним досвідом, ставленням до залізничного транспорту, а з іншого боку – рівнем професійної підготовки надавачів послуги, їх майстерністю, умінням керувати процесом надання послуги;

– неможливість передавання у спадщину пов'язана із відсутністю предмета правовідносин;

– непостійність якості означає, що цей показник може бути різним для окремих клієнтів, навіть якщо послугу надає один і той самий суб'єкт господарювання, що також пов'язане з індивідуальними відмінностями сприйняття послуги клієнтами;

– виключність або унікальність для клієнта – логістична послуга, яка надається, унікальна для одержувача. Інша подібна послуга буде відрізнятися від попередньої за своїми параметрами, термінами, якістю, умовами надання і споживання;

– адресність – кожна окрема логістична послуга надається замовнику безпосередньо, а не орієнтована на широкий загал;

– націленість (спрямованість) на кінцевий практичний результат може передбачати низку аспектів, серед яких:

– підвищення комфорту споживачів та ефективності функціонування логістичної системи суб'єкта господарювання;

– еластичність попиту на ринку збуту – за нормальних економічних умов (конкурентному середовищі) попит на логістичні послуги зростає швидшими темпами порівняно із зниженням тарифу;

– оперативність – логістичні послуги дають тим більший економічний ефект, чим швидше відбувається їх реалізація. Дуже часто саме оперативність послуг залучає потенційних замовників.

Наведені особливості логістичних послуг дозволяють виокремити їх склад у секторі пасажирських залізничних перевезень. У сфері транспортно-логістичного обслуговування пасажирів у роботах [8, 9, 10] виокремлено такі види послуг: основна, супутня та додаткова.

Основною є послуга з перевезення пасажирів від одного пункту до іншого для реалізації їх потреб та мети. У транспортному обслуговуванні населення вона є центром бізнесу [10].

Супутня послуга не пов'язана безпосередньо з перевезенням, але необхідна для використання основної та для представлення її на цільовому ринку [10].

Додаткова послуга є такою, що надає додаткову вигоду основній та може надати допомогу в її позиціонуванні [10]. Тобто, додаткова послуга в пасажирському залізничному секторі за своєю сутністю не є основною (транспортною або послугою з перевезення) та не є супутньою (необхідною для того, щоб скористатися перевезенням на залізниці). На думку авторів, додаткова послуга лише пов'язана з додатковим комфортом для клієнта під час надання основної або супутньої послуги.

У табл. 1 наведений розподіл послуг, які виконуються для клієнта в секторі пасажирських залізничних перевезень за наступними ознаками класифікації:

- сутність обслуговування – транспортне та логістичне,
- процес надання транспортної послуги – основні та супутні;

Таблиця 1. Транспортно-логістичне обслуговування пасажирів

		Сервіс для пасажирів		
Обслуговування	Послуга	до перевезення	під час перевезення	після перевезення
Транспортне	Основна	<ul style="list-style-type: none"> – безпечна посадка до транспортного засобу; – дотримання графіку руху по відправленню 	<ul style="list-style-type: none"> – надання місць в обраному транспортному засобі; – безпека перевезення; – забезпечення часового режиму перевезення 	<ul style="list-style-type: none"> – безпечна висадка із транспортного засобу; – дотримання графіку руху по прибуттю
		<ul style="list-style-type: none"> – довідково-інформаційні послуги на вокзалах та станціях; – касове обслуговування на вокзалах та філіях УЗ; – бронювання та реалізація квитків через мережу Інтернет (сайт УЗ) 	<ul style="list-style-type: none"> – послуги інформаційного зв'язку з персоналом поїзної бригади; – послуги провідників; – місця для перевезення багажу ручної поклажі 	<ul style="list-style-type: none"> – довідково-інформаційні послуги на вокзалах та станціях; – перекомпонування квитків на проміжній станції маршруту пасажирів
Логістичне	Додаткова	<ul style="list-style-type: none"> – бронювання та реалізація квитків іншими установами (крім УЗ); – доставка багажу до транспортного засобу; – надання послуг камер схову; – довідково-інформаційні послуги щодо перевезення в інших установах (крім УЗ); – надання місць для очікування транспортного засобу; – послуги Інтернет; – організація безпечної пересадки з інших видів транспорту (транспортних засобів); – обмін придбаного проїзного документа на поїзд, що слідує раніше; – здавання завчасно придбаного, але невикористаного квитка до часу відправлення поїзда 	<ul style="list-style-type: none"> – забезпечення задоволення гігієнічних та фізіологічних потреб пасажирів; – послуги харчування; – подача гарячих напоїв; – послуги Інтернет; – реалізація друкованої продукції; – реалізація постільної білизни 	<ul style="list-style-type: none"> – доставка багажу від транспортного засобу; – надання послуг камер схову; – довідково-інформаційні послуги; – надання послуг харчування; – послуги Інтернет; – організація безпечної пересадки на інші види транспорту (транспортних засобів)

Джерело: Перероблено та доповнено автором на основі роботи [8, с. 39]

- приналежність до основної діяльності залізниці – основні та додаткові;
- час надання основної транспортної послуги – до перевезення, під час перевезення та після перевезення.

Усі види послуг (основна, додаткова, супутня) пов'язані між собою і визначають те, що отримує клієнт від виробника (надавача послуг). А логістичними послугами в сфері перевезень можуть бути як супутні, так і додаткові.

Взагалі в пасажирському секторі залізниці виокремлюють перевезення за класністю поїздки, яка враховує низку факторів, а саме:

- клас обслуговування (преміум, бізнес, стандарт, економ, без класу);
- категорія поїзда (Євро Сіті, Інтер Сіті, Євро найт, фірмовий, нічний, регіональний, приміський, міський);
- дальність прямування (міжнародний, міжрегіональний, регіональний, приміський, міський);
- період прямування (денний, нічний);
- швидкість руху (швидкісний, прискорений, пасажирський);
- рівень комфорту місць (СВ+, СВ, купе, плацкарт, 1-й, 2-й та 3-й клас);
- елементи комфорту (комфортабельні місця для сидіння або лежання, розетки для ноутбуків, Wi Fi інтернет, зони для сімей з дітьми, кондиціонування, системи обігріву, вентиляція, камери схову в поїздах, інформаційне табло, замовлення таксі та носіїв, індивідуальні відеоекрани, місця для розміщення велосипеда, супровід дітей та інвалідів, місця для домашніх тварин, DVD та ігри для дітей, свіжа преса, приміщення для паління, користування мікрохвильовою піччю та холодильником, умивальник, душ і туалет у купе, одночасне резервування квитків на поїзд і літак поряд із послугами готелю та автомобіля, система абонентів, подача гарячих і прохолоджувальних напоїв, а також сніданків, спеціальні умови для інвалідів, експрес-пошта, оголошення у вагоні на замовлення пасажира, продаж розкладу руху в поїзді, реалізація наборів одноразового посуду тощо.

Логістичні послуги пасажирського залізничного транспорту пов'язані з додатковим комфортом клієнта та поєднують у собі різні логістичні потоки суб'єктів господарювання, задіяних у окремих ланках упродовж усього ланцюга постачань – надання транспортної послуги для пасажира.

Для забезпечення якісного комплексного обслуговування пасажирів темпи росту супутніх послуг у наш час повинні відповідати тенденціям зростання транспортних послуг. Тож перелік супутніх послуг може бути розширеним або зменшеним, що залежить від тривалості та рівня комфорту поїздки.

Висновки і пропозиції. Запровадження та розвиток сервісної діяльності для кожного суб'єкта господарювання – це умова ефективного функціонування на конкурентному ринку сьогодення.

Логістичне обслуговування пасажирів на залізничному транспорті сприяє поліпшенню умов надання транспортних послуг для клієнтів, що підвищує ефективність функціонування і конкурентоспроможність залізниці на транспортному ринку.

Наведені особливості логістичних послуг обумовлюють вимоги щодо специфіки (технології) їх надання клієнтам:

- суттєві коливання попиту на послуги у часі неможливо регулювати запасами, тож суб'єктам господарювання, задіяних при наданні послуг, необхідно використовувати систему знижок з тарифів;

- інтеграція певних процесів діяльності підприємства обумовлює необхідність комплексності логістичних послуг;
- упорядкування бізнес-процесів та їх стандартизація сприяє синхронізованості у виконанні операцій з надання послуг;
- учасники логістичного ланцюга мають бути мобільними у взаємодії між собою;
- значимість просторового, часового та інших важливих для клієнтів факторів має бути знижена за рахунок забезпечення доступності логістичних послуг для клієнтів;
- використання клієнтоорієнтованих технологій у взаємовідносинах з користувачами, постачальниками та посередниками сприяє надійності та безперервності надання послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сухорукова Т.Г. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики / Т.Г. Сухорукова, О.В. Шраменко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті. Матеріали ІХ міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 322-324.
2. Наумова О.Е. Формування системи логістичного сервісу на підприємствах залізничного транспорту / О.Е. Наумова // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. – № 26. – С. 118-122.
3. Миротин Л.Б., Ташбаєв Ы.Э., Касенов А.Г. Логистика: обслуживание потребителей: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 190 с.
4. Архипкин О.В. Проектирование инфрасистем логистического сервиса // Российское предпринимательство, 2006. – № 11 (83). – С. 153-155.
6. Стаюра М. А. Сутність обслуговування споживачів та його роль в сучасній економіці / М. А. Стаюра // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Серія Економічні науки, 2011. – Вип. III. – Режим доступу: http://chtei-knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2011/v3/NV-2011-V3_56.pdf
7. Радзівівська Г. Логістичне обслуговування клієнта на європейському ринку / Г. Радзівівська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 2010. – № 690. – С. 702 – 704.
8. Попова Е.Е. Организационные основы функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте / Е.Е. Попова // Известия Иркутской государственной экономической академии, 2015. – Т.25, № 1. – С.37-44.
9. Федоров В. А. К вопросу об адаптации классификации и терминологии областей общей теории логистики для управления перевозками на городском пассажирском транспорте / В.А. Федоров // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы III междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2014 г.). – СПб.: Заневская площадь, 2014. – С. 265-270.
10. Иловайский Н. Д. Сервис на транспорте (железнодорожном): Учебник для вузов / Н.Д. Иловайский, А.Н. Киселев. – М.: Маршрут, 2003. – 585 с.

REFERENCES

1. Suhorukova T.G. Shramenko O.V. Charakteristika klasyfikatsiynyh oznak transportnoyi logistyky [Description of classification signs of transport logistic]. Problemy ekonomiki ta upravlinnya na zaliznychnomu transporti. [Problems of economy and management are on a railway transport. Proceeding IX International scientific-practical conferenc]. Kyiv, 2014, pp. 322-324
2. Naumova O.Y. Formuvannya systemy logistychnogo servisu na pidpryyemstvah zaliznychnogo transportu [Forming of the system of logistic service is on the enterprises of railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* [Bulletin of economy and transport industry], 2009, no. 26, pp. 118-122.
3. Mirotin L.B., Tashbayev Y.E., Kasyenov A.G. Logistika: obsluzhivaniye potrebiteley [Logistic: maintenance of users]. Moscow, INFRA-M Publ., 2002, 190 p.
4. Arhipkin O.V. Proektirovaniye infrasisitem logisticheskogo servisa [Planning of infrasistem of logistic service]. Rossiyskoye predprinimatelstvo – Russian Entrepreneurship, 2006, no. 11 (83), pp. 153-155.

5. *Shehovtsov R.V.* Servisnaya logistika [Service logistic]. Rostov-na-Donu, APSN SKNTS VSCH Publ., 2003, 240 p.
6. *Stayura M.A.* Sutnist obslugovuvannya spozhyvachiv ta yogo rol v suchasny ekonomitsi [Essence of maintenance of users and his role is in a modern economy]. *Visnyk Chernivetskogo torgovelo-ekonomichnogo instytutu* [Bulletin of Chernivtsi Trade and Economic Institute]. 2011, issue III. Available at: http://chtei-knteu.cv.ua/herald/content/download/archive/2011/v3/NV-2011-V3_56.pdf
7. *Radziyevska G.* Logistychno obslugovuvannya kliyenta na yev ropeyskomu rynku [Logistic customer service is at the European market]. *Visnyk Natsionalnogo universytetu «Lvivska Politehnika»* [Bulletin of National University «Lviv Polytechnic»], 2010, no. 690, pp. 702-704.
8. *Popova E.E.* Organizatsionnyye osnovy funktsionalnyh transportno-logisticheskikh system na pas-sagirskom transporte [Organizational bases of functioning of the regional transport-logistic systems on a passenger transport]. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademiyi* [News of Irkutsk State Academy of Economics]. 2015, vol. 25, no. 1, pp. 37-44.
9. *Fedorov V.A.* K voprosu ob adaptatsii klassifikatsii i terminologii oblastey obschey teorii logistiki dlya upravleniya perevozkami na gorodskom passagirskom transporte [To the question about adaptation of classification and terminology of areas of general theory of logistic for a management transportations on a public passenger transport]. *Problemy i perspektivy ekonomiki i upravleniya* [Problems and prospects of Economics and Management: proceeding III International scientific conferenc]. SPb. 2014, pp. 265-270.
10. *Ilovayskiy N.D., Kiselev A.N.* Servis na transporte (zsheleznodorozhnom [Service on a transport (railway)]. Moscow, Marshrut Publ., 2003, 585 p.

УДК 338.47

Олександр Кендюхов, д.е.н, проф.

*Катерина Горшкова
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ВАГОННОЇ ДІЛЬНИЦІ
СТАНЦІЇ КИЇВ-ПАСАЖИРСЬКИЙ (ВЧ-1)**

Зростання числа пасажирських вагонів, збільшення порожнього пробігу і обороту вагона при збільшенні кількості «вузьких місць» в інфраструктурному комплексі робить проблему підвищення ефективності управління парком пасажирських вагонів особливо актуальною. Оцінка роботи приватних поїзних формувань наочно демонструє, що в галузі намітилася тенденція до підвищення якості послуг з перевезення пасажирів за рахунок погіршення експлуатаційних показників роботи залізничного транспорту. При цьому особливої актуальності набуває проблема пошуку шляхів підвищення ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський (ВЧ-1). Ефективним засобом аналізу й оцінки показників функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський стали такі заходи як: маршрутизація перевезень, підвищення ефективності використання вагонів, модифікація вагонів, організація залізничних перевезень за нитками графіку. Використання наведених методик і механізмів дозволить знизити витрати вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський, підвищити її прибутковість насамперед за рахунок прискорення обороту, скорочення простой і порожнього пробігу вагонів.

Ключові слова: залізничний транспорт, ефективність функціонування вагонної дільниці, залізнична станція.

© Кендюхов О., Горшкова К., 2016

Александр Кендюхов, д.э.н., проф.

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Екатерина Горшкова

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВАГОННОГО УЧАСТКА СТАНЦИИ КИЕВ-ПАССАЖИРСКИЙ (ВЧ-1)

Рост числа пассажирских вагонов, увеличение порожнего пробега и оборота вагона при увеличении количества «узких мест» в инфраструктурном комплексе делает проблему повышения эффективности управления парком пассажирских вагонов особенно актуальной. Оценка работы частных поездных формирований наглядно демонстрирует, что в этой области наметилась тенденция к повышению качества услуг по перевозке пассажиров за счет снижения эксплуатационных показателей работы железнодорожного транспорта. При этом особую актуальность приобретает проблема поиска путей повышения эффективности функционирования вагонного участка станции Киев-Пассажирский (ВЧ-1), основная задача которого – принимать экономически обоснованные решения, направленные на повышение эффективности работы вагонного участка станции Киев-Пассажирский. Эффективным средством анализа и оценки показателей функционирования вагонного участка станции Киев-Пассажирский стали такие мероприятия как: маршрутизация перевозок, повышение эффективности использования вагонов, модификация вагонов, организация железнодорожных перевозок по «твердым» нитям графика. Использование приведенных методик и механизмов позволит снизить расходы вагонного участка станции Киев-Пассажирский, повысить его прибыльность в первую очередь за счет ускорения оборота, сокращения простоев и порожнего пробега вагонов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, эффективность функционирования вагонного участка, железнодорожная станция.

Alexander Kendyukhov, Doctor of Economics, prof.

Katerina Horshkova

(State Economy and Technology University of Transport)

IMPROVE THE ECONOMIC OF THE STATION KIEV-PASSENGER (RF-1)

The growing number of passenger cars, an increase of empty mileage and car sales by increasing the «bottlenecks» in the infrastructure sector makes the problem of improving the management of fleet of passenger cars is particularly relevant. Assessment of private train units demonstrates that the industry has tended to improve

the quality of services for passengers by reducing the operational performance of rail transport. This acquires special urgency the problem of finding ways to improve the efficiency of the polling station wagon Kyiv-Passenger (RF-1), whose main task – to make economically sound decisions aimed at improving the efficiency of polling station wagon Kyiv-Passenger. Effective means of analysis and evaluation of performance of the polling station wagon Kyiv-Passenger become such measures as routing traffic, improving the efficiency of cars, modified cars, rail transportation organization on the «hard» threads schedule. Use these techniques and mechanisms will reduce costs polling station wagon Kyiv-Passenger, primarily to increase its profitability by accelerating turnover, reduce downtime and empty mileage cars.

Keywords: rail, station wagon efficiency of the railway station.

Постановка проблеми. Розвиток конкуренції у сфері оперування пасажирськими вагонами і стрімке зростання кількості власників вагонів призвели до переходу від управління за принципом «єдиного парку» до самостійної побудови логістичних ланцюжків приватними компаніями – операторами. Це призводить до погіршення якості та ефективності використання залізничних вагонів. Погіршення експлуатаційних показників роботи вагонного парку потребує збільшення його розмірів, тому що для вивезення тієї ж кількості пасажирів, пред'явлених до перевезення, потрібен більший парк вагонів. Збільшення кількості вагонів на мережі створює додаткове навантаження на залізничну інфраструктуру і, як наслідок, веде до зниження швидкості руху поїздів і уповільнення руху товару в національній економіці. При загальній величині парку залізничних вагонів вітчизняної приналежності більше 1200 тис. одиниць, кількість «зайвих вагонів» перевищують можливості інфраструктури щодо ефективної експлуатації парку (оцінюється експертами від 120 до 170 тис. одиниць). При цьому динамічно мінливі умови роботи залізничного транспорту та його реформування (поділ функцій оператора, перевізника та власника інфраструктури), дерегулювання ринку управління залізничними вагонами, зміна моделі бізнес-відносин між організаціями залізничного транспорту – все це не дозволяє вирішити проблему підвищення ефективності використання вагонного парку на базі існуючих методів. Зокрема, у сучасних умовах функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський (ВЧ-1) надзвичайно актуальним залишається питання оцінки ефективності підвищення економічної ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський. Наразі відсутні нормативно-правові документи, стандарти та відповідні методологічні документи, які регулюють порядок прийняття управлінських рішень щодо функціонування ВЧ-1. Зазначене визначило вибір теми дослідження та кола розглянутих питань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на велику кількість проведених досліджень у цій сфері, залишаються певні проблемні моменти, які пов'язані з обґрунтуванням основних підходів до оцінки ефективності підвищення економічної ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський (ВЧ-1). Тому тема дослідження підходів до підвищення економічної ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський є надзвичайно актуальною та потребує подальшого дослідження.

Проведені дослідження авторів [1-7] сформуvalи теоретико-методологічну базу економічного управління залізничними перевезеннями. Разом зі зміною організаційно-правових та економічних умов роботи залізничного транспорту, необхідність підвищення ефективності управління пасажирськими вагонами в умовах наявності

великої кількості операторів перевезень поставили нові завдання у сфері економіки і управління вагонним парком. Ситуація, що склалася в галузі, вимагає наукового обґрунтування методів підвищення ефективності використання парку залізничних вагонів у нових умовах, для нових об'єктів і моделей бізнес-відносин.

Мета наукової статті – розробити науково-теоретичні підходи щодо підвищення ефективності діяльності вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський з урахуванням умов сучасного ринку та реформування галузі залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. ВЧ-1 здійснює пасажирські перевезення, а також ВЧ-1 надає послуги прання білизни, працює з постачальниками продукції на вагони. Складні економічні та політичні умови функціонування ВЧ-1 зумовили необхідність дослідження основних підходів до оцінки ефективності підвищення економічної успішності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський. Від правильної та зваженої оцінки ефективності господарської діяльності ВЧ-1 залежить ефективність роботи ВЧ-1 в сучасних мінливих умовах. На ефективність діяльності ВЧ-1 мають вплив такі сфери господарювання: маркетингова, виробнича, інноваційно-інвестиційна, трудова, логістична та фінансова. Саме складові елементи підвищення економічної ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський здійснюють вплив на формування показників оцінки ефективності управління господарською діяльністю ВЧ-1 на залізничному транспорті.

Залізничний транспорт протягом останніх 12 років перебував в умовах істотного зростання попиту на послуги при підвищенні конкурентного тиску інших видів транспорту і внутрішньої конкуренції, який супроводжувався зростанням ефективності діяльності і низькими темпами розвитку інфраструктурних потужностей та оновлення основних фондів [3, с. 370].

Проведений аналіз свідчить, що завдання оновлення і розвитку технологій та виробничої бази вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський, в тому числі у сфері залізничних перевезень, залишиться одним з найбільш актуальних у довгостроковій перспективі і потребує значних інвестицій і визначення їх джерел.

Проблеми, пов'язані з існуючою моделлю ринку:

- неефективність та необ'єктивність тарифів на перевезення у власних поїзних формуваннях, економічна дискримінація загальномережевого перевізника;
- недостатнє нормативне регулювання діяльності операторів рухомого складу, їх взаємодії з перевізниками і власниками інфраструктури;
- відсутність можливостей для розвитку конкуренції перевізників на інфраструктурі ВЧ-1 через неможливість відділення інфраструктури від перевезень;
- недостатня гнучкість і ринкова орієнтованість системи регулювання тарифів;
- недостатній ступінь нормативного регулювання функціонування залізничного транспорту незагального користування;
- вимоги держави до загальномережевого перевізника і власника інфраструктури недостатньо формалізовані, не визначені системні зобов'язання з компенсації втрачених доходів або понесених витрат, пов'язаних з виконанням вимог держави [4, с. 25].

Дослідження фактичного стану функціонування підприємства ВЧ-1 дало можливість виявити низку негативних тенденцій, а саме: стрімке зростання зношеності основних засобів, збитковість послуг із перевезення пасажирів, зростання залежності галузі від зовнішнього капіталу, низький рівень реалізації мотиваційної функції

управління. За результатами їх структуризації проблеми залізничної галузі було узагальнено у розрізі чотирьох основних груп – інституційної, інвестиційної, мотиваційної та інформаційної. Їх чітке усвідомлення дозволяє обґрунтувати основні напрями з удосконалення державного регулювання функціональної діяльності підприємств ВЧ-1 загального користування в Україні [1].

Таким чином, отримуваних доходів від перевезень виявляється недостатньо для забезпечення нормального відтворювального процесу. За таких умов ступінь зносу основних засобів виробництва перевищує поріг економічної безпеки, експлуатуються морально застарілі виробничі засоби, наслідком чого стає зменшення обсягів надання послуг, підвищення собівартості та погіршення якості послуг та ін. Тому залізничний транспорт потребує значних капітальних інвестицій [5, с. 33].

Проаналізувавши парк залізничних вагонів можна зробити наступні висновки:

- середній вік роботи пасажирського вагона збільшився в останні роки завдяки активному залученню інвестицій в галузь, але ступінь зносу залишається високим і перевищує 75% від призначеного терміну служби;

- пасажирські вагони мають найвищий знос, що пояснюється меншим терміном служби рухомого складу (22 роки) порівняно з іншими типами вагонів. Вік кожного третього пасажирського вагона на залізничній мережі перевищує термін служби. Обсяги закупівель нових залізничних пасажирських вагонів не в змозі задовольнити постійно зростаючий попит на цей вид рухомого складу [7, с. 47].

Також доцільно зазначити, що важливим фактором, що негативно впливає на транспортний процес, є нерівномірність залізничних перевезень. Економічні, технічні, організаційні чинники викликають нерівномірність експлуатаційної роботи залізничного транспорту. Нижче представимо класифікацію цих факторів і їх вплив на нерівномірність (табл. 1).

Таблиця 1. Класифікація факторів нерівномірності і їх впливу

Клас	Фактори	Вид нерівномірності
Економічні	Митні операції, коливання випуску продукції, укладення договорів на поставку товарів, сезонність виробництва, зміна міжрегіональних зв'язків	Сезонна нерівномірність
Технічні	Відмови технічних засобів, випадковий характер формування поїздів	Добова нерівномірність
Організаційні	Надання «вікон» для ремонтних і реконструктивних робіт, режим роботи підприємств, наявність в графіку руху пасажирських поїздів	Збільшення роботи в окремі періоди доби

Джерело: згруповано автором на основі [8, с. 242].

Зокрема, нерівномірність роботи залізничного транспорту значно впливає на перевезення та потужність вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський. Короткочасне підвищення обсягів перевезень тягне за собою зростання потреби у кількості залізничних вагонів, необхідних для організації перевізного процесу. Порушення ритму роботи підприємств збільшують обіг вагону, а отже, знижують ефективність роботи залізничного транспорту.

Виділяють кілька типів нерівномірності: внутрішньодобову, добову і сезонну. Сезонна нерівномірність – це зміна обсягу перевезень за періодами року (сезон, місяць, квартал) залежно від взаємодії з водним транспортом, її оцінює коефіцієнт нерівномірності. Натомість, внутрішньо стаціонарна нерівномірність (не за часом, а у напрямку) викликана зменшенням інтервалу між поїздами.

Проаналізувавши причини виникнення нерівномірності перевезень, можна зробити висновок, що в ряді випадків окремі види нерівномірності мають випадковий характер, але об'єднання різних видів нерівномірності при організації процесу перевезень утворюють випадковий характер коливань експлуатаційної роботи по добі [8, с. 243]. Варто зазначити, що організація перевізного процесу на ділянці залежить від щільності потоку і тривалості затримок поїздів, швидкості та інтенсивності руху. Розрахунковий період часу для визначення інтенсивності встановлюється, виходячи з цілей дослідження (година, доба, рік). Домогтися прискорення пропуску поїздів можна, використовуючи вільні нитки графіку, що дозволяє скоротити час перебування складу на станціях і число схрещених поїздів. Однак ключовим фактором скорочення затримок поїздів є оптимізація регулювання завантаженням станцій.

Так, стрімке зростання кількості власників залізничних вагонів призвело до переходу від управління за принципом «єдиний парк» до самостійного побудови логістичних ланцюжків приватними компаніями-операторами, через це збільшився порожній пробіг і знизилася ефективність використання залізничних вагонів (оскільки під навантаження подається вагон власника, з яким укладено договір на послуги, а не найближчий вагон). Погіршення експлуатаційних показників роботи вагона вимагає збільшення кількості пасажирських вагонів залізничного транспорту.

Оскільки масштаби перевізної діяльності залізничного транспорту дуже великі, тому наслідки рішень, що приймаються організаціями залізничного транспорту, проявляються за межами галузі в значних масштабах. Виходячи з необхідності системного аналізу роботи залізничного транспорту, такі наслідки необхідно враховувати і, по можливості, давати їм кількісну оцінку.

Таким чином, необхідна постановка і вирішення проблеми обліку позатранспортного ефекту від реалізації різних заходів на залізничному транспорті [5, с. 35]. Позатранспортний ефект визначають вигоди, пов'язані ефекти або втрати, одержувані в різних сферах соціально-економічного життя суспільства в результаті використання того чи іншого виду транспорту і різних транспортних технологій, але не відбиваються на фінансових показниках транспортних підприємств.

Крім позатранспортного ефекту в умовах поділу функцій управління інфраструктурою, перевізної і операторської діяльності, важливо також враховувати взаємний перехресний вплив рішень, прийнятих в одній компанії на ефективність роботи компаній, що займаються іншими видами діяльності. Наприклад, інвестиції, спрямовані власником інфраструктури на модернізацію «вузьких місць», як правило, будуть давати ефект у вигляді зростання прибутку і в операторів, і в перевізників, що працюють на певному полігоні інфраструктури. Ефект такого роду не можна назвати позатранспортним (тому що він проявляється у транспортних компаній), його доцільно називати зовнішнім транспортним ефектом стосовно конкретної компанії. В межах цієї роботи ми будемо розглядати саме позатранспортний ефект, що утворюється від підвищення якості використання вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський.

З урахуванням зазначених обмежень для досягнення цільового стану сегмента залізничних перевезень в Україні доцільно використання інструментів, наведених на рис. 1.

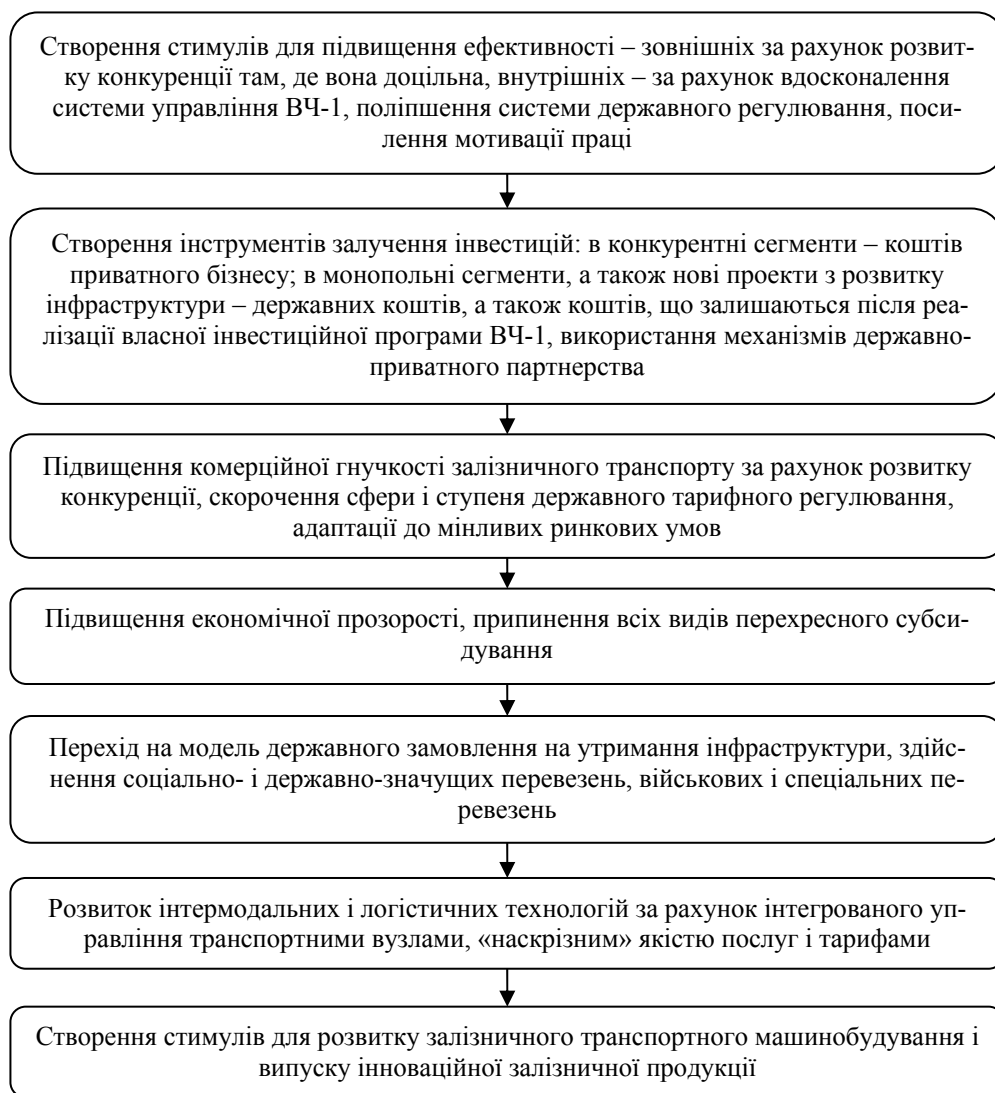


Рис. 1. Інструменти підвищення ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський (ВЧ-1)

Джерело: згруповано автором на основі [6, с. 101].

Так, одним із можливих шляхів вирішення проблеми є застосування робіт з продовження терміну служби, модифікації і модернізації вагонів. У цій роботі ми виходимо з умов перевищення попиту на перевезення над їх пропозицією – в цьому випадку позатранспортний ефект формується з усіх розглянутих джерел. В умовах, коли пропозиція дорівнює попиту або перевищує його, позатранспортний ефект буде формуватися з меншої кількості джерел.

Розглянемо докладніше джерела формування позатранспортного ефекту від застосування методів підвищення якості використання залізничних вагонів.

1. Маршрутизація перевезень дає такі ефекти для власника залізничного транспорту.
 - 1.1. Прискорення прибуття пасажирів, що веде до економії оборотних коштів влас-

ників залізничного транспорту, скорочення часу повного виробничого циклу, і, як наслідок, збільшення числа виробничих циклів в одиницю часу.

1.2. Більш повне задоволення попиту на перевезення в умовах перевищення попиту над пропозицією. В цьому випадку маршрутизація перевезень дозволяє виконати більший обсяг перевезень за рахунок транспортних ресурсів, що веде до зростання обсягів надання послуг із перевезення пасажирів залізничним транспортом.

1.3. Ефект від переходу власників залізничного транспорту з більш дорогих видів транспорту при появі можливості збільшення продуктивності використання залізничного транспорту.

1.4. Ефект для державного бюджету і бюджетів суб'єктів вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський буде формуватися за рахунок зростання прибутку організацій залізничного транспорту, а також за рахунок зростання доданої вартості [4, с. 26].

2. Розробка і виробництво вагонів підвищеної ефективності використання вагонів і пасажиромісткості:

2.1. Підвищення ефективності використання вагонів і пасажиромісткості вагонів веде до повнішого задоволення попиту на перевезення. Приріст навантаження визначається приростом ефективності використання вагонів і часткою вагонів підвищеної ефективності використання вагонів в парку компанії.

3. Модифікація вагонів є установкою знімного додаткового обладнання, що дозволяє використовувати його більш ефективно. В результаті скорочується порожній пробіг вагонів, підвищується навантаження вагонів, вага поїзда тощо. Основний ефект для власника залізничного транспорту полягає в більш повному задоволенні попиту на перевезення внаслідок істотного скорочення порожнього пробігу вагонів, вивільнення додаткової пропускнує спроможності залізниць.

4. Організація перевезень за «твердими» нитками графіка. Тверді нитки графіка – технологія руху поїздів за чітким розкладом, яке не підлягає зміні. Використання цієї технології дозволить знизити міжопераційні простоя вагонів і поїздів на дільничних і сортувальних станціях за рахунок прискорення оборотності тягового рухомого складу на технічних станціях, а також за рахунок стабілізації роботи локомотивних бригад. Це веде до поліпшення використання рухомого складу як за потужністю, так і за часом [4, с. 27].

Отже, аналіз методів підвищення якості використання залізничних вагонів показує, що в сучасних умовах найбільш актуальними з них є: маршрутизація перевезень, підвищення ефективності використання вагонів, модифікація вагонів, організація залізничних перевезень за «твердими» нитками графіка.

Висновки та пропозиції. Таким чином, ми встановили, що, незважаючи на те, що розглянуті заходи належать до оптимізації внутрішніх процесів організацій залізничного транспорту а також до так званих «виробничих якостей», вони можуть викликати ефекти за межами галузі. При цьому суб'єктами отримання ефектів є як власники, так і бюджети – державний та місцевий. В умовах, коли на залізничному транспорті спільно здійснюють перевезення кілька типів компаній (власник інфраструктури, перевізник, оператор), важливо оцінювати ефекти для цих компаній при прийнятті управлінських рішень. При цьому необхідно визначити вигоди, пов'язані з ними ефекти або втрати, одержувані в різних сферах соціально-економічного життя суспільства в результаті використання того чи іншого виду транспорту і різних транспортних технологій, але не відбиваються на фінансових показниках транспортних організацій, тобто, позатранспортний ефект, а також взаємний вплив ефектів для кожного з учасників ринку залізничних транспортних послуг, тобто мультиплікативний ефект.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про залізничний транспорт* : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР (поточна редакція від 21.10.2015, підстава 4443-17) // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – 183 с.
2. *Головина Е. А.* Теоретические основы измерения и обеспечения качества услуг на пассажирском железнодорожном транспорте / Е. А. Головина // Матеріали Першої Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» / Е. А. Головина. – К: ДАЗТУ, 2009. – 102 с – С. 12-14.
3. *Журавель К. В.* Удосконалення методики оцінки ефективності управлінських рішень щодо використання нерухомого майна залізничного транспорту / К. В. Журавель, В. В. Масалигіна // Проблеми економіки. – № 3. – 2015. – С. 289–300.
4. *Константинов Д. В.* Дослідження сучасних пасажирських перевезень залізничним транспортом України / Д. В. Константинов, Л. В. Коновалюк // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2014. – Вип. 145. – С. 24-29.
5. *Малашкін В. В.* Підвищення ефективності функціонування залізничних станцій на основі реалізації раціональної чутливості заходів по удосконаленню їх техніко-технологічних параметрів / В. В. Малашкін // Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – Вип. 8. – С. 100–109.
6. *Мискін Ю. І., Долгий А. О.* Вектори розвитку залізничної галузі економіки України / Ю. І. Мискін, А. О. Долгий // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2012. – № 1 (13). – С. 46–50.
7. *Харчук О.* Організація діяльності вагонних дільниць як елемент операційного менеджменту / О. Харчук // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 21-22. – Ч. 1. – С. 241-248.

REFERENCES

1. *On the rail* : Law of Ukraine of 04.07.1996 number 273/96-VR (current version from 10.21.2015, the base 4443-17) // Supreme Council of Ukraine. – 1996. – № 40. – 183 p.
2. *Golovin E. A.* Theoretical service quality measurement and provide a basis on the passenger railway transport / EA Golovin // Materiali Pershoi Mizhnarodnoi NAUKOVO-praktichnoi konferentsii «Marketing i logistika in sistemi management pasazhirskih carried on zaliznichnomu transporti» / E. A. Golovin. – By: DAZTU, 2009. – 102. – S. 12-14.
3. *Crane K. V.* Improved methods of evaluating the effectiveness of management decisions on the use of rail transport of real estate / K. V. Crane, V. V. Masalyhina // Problems of Economics. – № 3. – 2015. – 289-300.
4. *Konstantinov D. V.* Research of modern passenger transport by rail Ukraine / D. V. Konstantinov, L. V. Konovalyuk // Proceedings of UkrDAZT. – 2014 – Vol. 145 – P. 24-29.
5. *Malashkin V.* Improving the efficiency of the railway stations on the basis of sound sensitivity implementing measures to improve their technical and technological parameters / V. V. Malashkin // Proceedings of DNUZT them. Acad. V. Lazaryan. – 2014. – Vol. 8. – P. 100-109.
6. *Myskin Y. I., Debt A. A.* Vectors of railway industries Ukraine / Y. I. Myskin, A. O. Debt // Scientific Herald CHDIEU. – 2012. – № 1 (13). – P. 46-50.
7. *Kharchuk A.* Organization of railway stations as part of the operational management / O. Kharchuk // Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management». – 2012. – Vol. 21-22. – Part 1. – P. 241-248.

УДК 656.2.078.8

Світлана Крищенко

(ст. викладач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Катерина Трубій

(інспектор з кадрів, Виробничий підрозділ Вагонна ділянка станції Київ-Пасажирський публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦІ ШЛЯХОМ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті розглянуто сучасний стан конкурентоспроможності залізниці та шляхи підвищення якості вантажних перевезень. Визначено, що в наш час в ринкових умовах залізничний транспорт має швидко реагувати на зміну попиту на перевезення та підвищувати конкурентоспроможність шляхом покращення якості вантажних перевезень.

Якість перевезень займає ключову позицію економічної стратегії розвинених країн. Рівень розвитку транспорту в сфері вантажних перевезень є однією з найголовніших характеристик розвитку країни.

Постійна робота над досягненням надання високої якості послуг вантажних перевезень є головним в забезпеченні конкурентоспроможності залізниці.

Подальше вдосконалення залізничних вантажних перевезень і підвищення на них попиту не можливо досягти без потрібного рівня технічного переоснащення підгалузі. На сучасному етапі економічної нестабільності важливого значення набуває якісне задоволення попиту на перевезення вантажів.

У даній роботі наведені впровадження нововведень, вимоги та компоненти щодо підвищення якості вантажних перевезень на залізничному транспорті, що в результаті дозволить підвищити його транспорту на ринку міжнародних транспортних послуг і покращити конкурентні позиції в умовах загострення конкуренції.

Ключові слова: конкуренція, якість перевезень, транспортний ринок, тариф, залізниця, економічне зростання, функціонування, конкурентоспроможність, потенціал, задоволення потреб, результати діяльності.

© Крищенко С.О., Трубій К.О., 2016

Светлана Крищенко

(ст. преподаватель кафедры «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Екатерина Трубий

(инспектор по кадрам, Производственное подразделение Вагонный участок станции Киев-Пассажирский публичного акционерного общества «Украинская железная дорога»)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПУТЕМ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье рассмотрено современное состояние конкурентоспособности железной дороги и пути повышения качества грузовых перевозок. Определено, что в настоящее время в рыночных условиях железнодорожный транспорт должен быстро реагировать на изменение спроса на перевозки и повышать конкурентоспособность путем улучшения качества грузовых перевозок.

Качество перевозок занимает ключевую позицию в экономической стратегии развитых стран. Уровень развития транспортной сферы грузовых перевозок является одной из главных характеристик развития страны.

Постоянная работа над достижением предоставления высокого качества услуг грузовых перевозок является главным в обеспечении конкурентоспособности железной дороги.

Для дальнейшего совершенствования железнодорожных грузовых перевозок и рост их спроса невозможно достичь без нужного уровня технического перевооружения подотрасли. На современном этапе экономической нестабильности важное значение приобретает качественное удовлетворение спроса на перевозки грузов.

В данной работе приведены внесения нововведений, требования и компоненты по повышению качества грузовых перевозок железной дороги, что в итоге позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке международных транспортных услуг и улучшить конкурентные позиции в условиях обострения конкуренции.

Ключевые слова: конкуренция, качество перевозок, транспортный рынок, тариф, железная дорога, экономический рост, функционирование, конкурентоспособность, потенциал, удовлетворения потребностей, результаты деятельности.

Svitlana Kryshchenko

*(senior lecturer of the Department «Economics and entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

Kateryna Trubii

(Inspector of personnel, Production unit Wagon section of station Kyiv-Passenger public joint stock company «Ukrainian railway»)

ENSURING THE COMPETITIVENESS OF RAILWAYS BY IMPROVING THE QUALITY OF FREIGHT TRANSPORT

The article considers the current state of the competitiveness of the Railways and ways to improve the quality of freight transport. It was determined that in present market conditions, rail transport needs to respond quickly to changing demand for transport and increase the competitiveness by improving the quality of freight transport.

Quality traffic is a key position in the economic strategy of the developed countries. The level of development of the transport sphere freight traffic is one of the main characteristics of the development of the country.

Constant work towards providing high quality services freight transportation is central to the competitiveness of the railway.

To further improve rail freight growth in demand is not possible to achieve without the right level of technical re-equipment sub-sectors. At the present stage of economic instability, it is important to qualitative satisfaction of demand for transportation of goods.

In this work the introduction of innovations, requirements, and components to improve the quality of railway freight traffic, which will ultimately enhance the competitiveness of railway transport in the market of international transport services and to improve its competitive position in the increasingly competitive environment.

Keywords: competition, quality of transport, transport market, rate, railway, economic growth, functioning, competitiveness potential, meet the needs, results of operations.

Постановка проблеми. У зв'язку з підвищенням конкурентоспроможності транспортних послуг на залізниці, а також політичної нестабільності у країні, виникла потреба в структурних перетвореннях на залізничному транспорті. На сьогодні все більшого значення набуває питання підвищення якості транспортного обслуговування вантажів, оскільки це тісно пов'язане з проблемою сервісу і якості послуг, що надаються. Головне місце в залізничній галузі при визначенні конкурентних переваг займає формування тарифів на перевезення, які роблять неможливим визначення економічно-обґрунтованої плати за перевезення кожному інтегрованому перевізнику. Успішний розвиток України в теперішніх умовах неможливий без конкурентоспроможності транспортної галузі.

Залізничний транспорт, а саме, вантажне господарство, вважається найприбутковішим на транспортному ринку України через низку переваг, але на сьогоднішній

день спостерігається зменшення вантажоперевезень, що, як наслідок, веде до жорсткої конкуренції та боротьби між перевізними компаніями [1, с. 21].

Комплексне вдосконалення галузевої системи управління якістю транспортних послуг перебуває на початковому етапі. Залізничний транспорт є важливою складовою виробничої інфраструктури економіки України та займає провідне місце в забезпеченні потреб населення в перевезеннях. Саме тому питання конкурентоспроможності залізниці та системи обслуговування вантажовласників є актуальними.

Останні дослідження та публікації. Конкурентоспроможність в залізничній галузі вивчали такі вчені-економісти, як Ю. С. Бараш [3], Д. Г. Ейтутіс [1], В. І. Лукашев [4], О. Ю. Марченко [5], Є. М. Сич [6].

На сьогодні у всьому світі проблемам оцінки конкурентних переваг на залізничному транспорті та аналізу фінансових результатів приділяється велика увага. Загалом відомі роботи таких спеціалістів, як Е. В. Гончарова, І. О. Бланка, В. Л. Дикань [8], О. Г. Кирдиної [9], Г. В. Савицької, А. Д. Шеремета та ін. За останні роки дослідженням проблеми на залізниці в перевезеннях займалися Л. С. Головкова [10], І. П. Корженевич, В. В. Чорний, Е. И. Решетняк, М. В. Вачевский, Ю. С. Бараш [11]. Проте існує потреба дослідження конкретної проблеми – управління якістю транспортної діяльності. Складність та важливість підвищення конкурентоспроможності та вдосконалення системи обслуговування вантажовласників для перевізних підприємств обумовлює необхідність проведення подальших досліджень даної проблеми.

Формулювання цілей (мети). Головною ціллю даної роботи є розкриття сутності якості вантажних перевезень, показників якості обслуговування вантажовласників та підвищення шляхів конкурентоспроможності обслуговування клієнтів-перевізників залізниці на ринку транспортних послуг.

Метою даної статті є: аналіз оцінки сучасного стану системи управління якістю транспортного виробництва; дослідження сутності конкурентоспроможності залізниці; роль перевезень в економіці країни та виявлення проблем перевізної діяльності; аналіз існуючих методів оцінки якості послуг залізниці; визначення основних показників якості транспортного обслуговування вантажовласників; аналіз ефективності державного регулювання залізничної транспортної системи, визначення основних цілей, проблем та напрямів удосконалення послуг вантажних перевезень для споживачів.

Теоретичною та методологічною основою дослідження даної статті є принципи, методи та засоби наукового пізнання, наукові праці, розробки вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі державного управління залізничним транспортом. Також матеріал, викладений в даній статті, дає змогу ознайомитися з підходами категорії «якість» та «управління якістю» на залізниці, оцінити шляхи та фактори підвищення якості вантажних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт є однією з важливих галузей, що забезпечує життєдіяльність економіки країни. Залізничний транспорт серед усіх видів транспорту в Україні займає перше місце за вантажообігом. Він виконує головні функції щодо перевезення вантажів як у внутрішньодержавному, так і в міждержавному сполученні на далекі відстані.

У зв'язку з дослідження проблем управління якістю на залізниці виникла необхідність у вивченні поняття «якість». Під якістю розуміють сукупність властивостей і характеристик послуги, які додають їй здатність задовольняти обумовлені або пропонувані потреби.

Якістю вантажних перевезень є сукупність властивостей, рівень яких формується взаєминами всіх зацікавлених сторін і дозволяє задовольнити різні рівні потреб. На сьогодні, у зв'язку з недостатнім рівнем конкурентоспроможності залізниця потребує перетворень. Враховуючи досвід інших країн, для України перевезення потрібно організувати так, щоб як найбільш повно й якісно забезпечувались потреби користувачів транспортних послуг. Складна інфраструктура виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту представляє собою складну систему, в основі якої лежить мережа залізниць, які забезпечують потреби в перевезеннях населення.

Показник якості транспортної послуги – кількісна характеристика однієї або декількох споживчих властивостей послуги, що складають її якість. Якість перевезень оцінюється за сукупністю характеристик, що визначають їх придатність задовольняти потреби вантажовідправників чи вантажоодержувачів у відповідних перевезеннях. За останні роки на залізничному транспорті майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих засобів. Все це стало результатом значного погіршення стану конкурентоспроможності виробничо-технічної бази залізничного транспорту, і, що як наслідок, створює суттєву загрозу надійному та безпечному функціонуванню залізниць. Від якості вантажних перевезень безпосередньо залежить конкурентоспроможність залізниці.

Основними факторами конкурентоспроможності вантажних перевезень є:

- надійність – відсутність непередбачених змін в процесі надання послуг перевезення для вантажовласників;
- гнучкість – можливість в короткий термін задовольнити потреби споживачів-перевізників, пропонуючи різноманітні системи доставки вантажів;
- продуктивність – можливість перевезення вантажів максимального обсягу однією одиницею рухомого складу, а також максимально допустимого розташування вантажу в рухомій одиниці;
- швидкість – можливість долати великі відстані за найменші проміжки часу;
- вартість – можливість надавати високоякісні послуги за доступною ціною;
- технічна відповідність – відповідність технічних характеристик стану рухомого складу, які визначені в угоді про перевезення;
- ритмічність і регулярність – здатність забезпечувати постійні перевезення вантажів протягом усього року, не залежачи від природних умов;
- інформативність – надання споживачу-перевізнику повної та достовірної інформації щодо стану, місця перебування та проблем, які виникають на шляху прямування до місця призначення.

Хоча, крім якості, до конкурентоспроможності й належить ціна, термін доставки вантажу, сервісне обслуговування, продуктивність, якість займає 70 % «вагомості» всіх показників конкурентоспроможності залізниці. Виходячи з цього, в теперішніх умовах, для того, щоб досягти успіху, залізниця повинна розробити гнучку систему управління якістю транспортного обслуговування, правильно оцінювати ці заходи та їх вплив на кінцевий результат діяльності залежно від конкурентної ситуації на транспортному ринку [7]. Щоб забезпечити високу якість перевезень, необхідно повністю враховувати інтереси користувачів послугами, бути готовими запропонувати такі, що користуються попитом, нові види сервісу. Саме якість обслуговування сприятиме підвищенню конкурентоспроможності транспортних послуг.

Конкурентоспроможність залізниці визначається як її здатність задовольняти платоспроможний попит клієнтів у перевезенні певного обсягу вантажу і якості.

У зв'язку з посиленням конкуренції, ринкова позиція залізничного транспорту зазнає істотних змін на ринку транспортних послуг, і при цьому конкурентна боротьба має такі джерела:

- міжгалузева конкуренція існує між залізничним та іншими видами транспорту за збільшення обсягу вантажних перевезень;
- внутрішньогалузева конкуренція є між різними учасниками перевізного процесу (компаніями-операторами, перевізниками);
- міжнародна конкуренція відбувається на міжнародному ринку транспортних послуг.

Рівень якості транспортного обслуговування значною мірою зростає в умовах конкуренції на транспортному ринку. Відповідно до стандарту ISO 8402-86 якість послуг визначається як сукупність властивостей і характеристик послуг, її здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби. Потреба в транспортних послугах має бути задоволена швидко, а іноді й негайно, тому як не задоволена у необхідний час потреба стає непотрібною для споживача, і це в свою чергу завдає збиток залізниці. Основними показниками якості транспортного обслуговування вантажовласників є:

- швидкість і час терміну доставки вантажу до місця призначення;
- цілісність і схоронність вантажів, які перевозяться;
- регулярність і ритмічність перевезень;
- безпека руху транспорту;
- екологічність і надійність перевезень.

Якість послуг, які пов'язані з перевезенням вантажів, містять такі вимоги:

- вибір відповідної упаковки згідно з фізичними властивостями вантажу;
- маркування, нанесення штрих-кодів на товар;
- формування вантажних одиниць, пакетування і контейнеризація;
- відповідність технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- використання сучасних інформаційних технологій для успішної діяльності по перевезенню вантажів.

Виходячи з цього, для прискорення доставки і забезпечення цілісності вантажів необхідно відмовитися від ущільненого навантаження і максимальної наповненості ваги поїзда, забезпечуючи ефективність роботи транспорту за рахунок високого тарифу за підвищену якість обслуговування [7].

При оцінці якості транспортних послуг вагомими компонентами є:

- надійність (виконання роботи в поставлений термін);
- доступність (легкість установлення контактів з клієнтами);
- безпека руху (техніко-технологічна, економічна та екологічна складові безпеки залізниці);
- ввічливість (доброзичливість, коректність персоналу);
- взаєморозуміння (щирі відносини до споживача послуг, розуміння потреб споживача).

Коли споживач-вантажовласник оцінює якість послуг, то порівнює фактичні параметри з очікуваними, і якщо вони схожі або є близькими, то якість вважають прийнятною. Отже, головними завданнями транспортного обслуговування є найбільш повне задоволення потреб організацій і населення в перевезеннях і залізниця має орієнтуватися на досягнення максимальних результатів своєї діяльності. Завдяки конкуренції на сьогодні підприємства залізничного транспорту почали більше приділяти увагу сучасним вимогам споживачів.

Задля збільшення кількості клієнтів на продукцію перевізників, залізниці потрібно постійно розширювати та удосконалювати асортимент продукції, а отже надавати товари для всіх соціальних груп споживачів. Підприємства мають не лише збільшувати кількість своїх клієнтів, але й постійно вживати заходи щоб утримати їх.

До параметрів якості транспортного обслуговування вантажів відносять:

- час від одержання замовлення на перевезення вантажу та доставку;
- наявність додаткових ресурсів;
- стабільні перевезення вантажів;
- комфортність замовлення та підтвердження заявки на перевезення вантажу;
- можливість надання на перевезення з відстрочкою на оплату на певний термін;
- якість пакування вантажів;
- можливість надання послуг пакетних та контейнерних перевезень будь-якого виду вантажу.

Задля підвищення попиту на перевезення зі сторони вантажовласників, залізниці необхідно дотримуватися та удосконалювати основні принципи конкурентоспроможності вантажних перевезень:

- адаптивність – постійне врахування інтересів та вимог вантажовласників щодо комфортності, швидкості, безпеки, вартості перевезень;
- швидкість – розробка перспективного напрямку перевезень, що призведе до найшвидшої доставки вантажу до місця призначення в залежності від розробленого маршруту;
- інноваційність – застосування інновацій щодо збільшення якості вантажних перевезень.

Конкурентоспроможність будь-якого підприємства залежить від загальної ефективності його діяльності та визначається досконалістю технологій, якими воно користується. Одним із головних завдань має побудова позитивного іміджу залізниці за рахунок підвищення якості перевезень. Висока якість та доступність перевезень гарантують успіх підприємству у конкурентній боротьбі на ринку транспортних послуг. Сукупністю аспектів надання якості вантажних послуг є:

- якість планування і розробки послуг (відповідність послуг потребам ринку, технічного рівня залізниці, очікуваного попиту на послуги);
- якість виробництва та надання послуг (втілення запланованої якості в кінцевий результат послуг);
- якість усунення недоліків (виявлення шляхів покращення якості обслуговування, врахування думки вантажовідправників щодо якості послуг та внесення відповідних змін у процес надання послуг).

Щоб забезпечити високу якість перевезень, необхідно повністю враховувати інтереси користувачів послугами, бути готовими запропонувати такі, що користуються попитом, нові види сервісу.

Основними заходами підвищення якості вантажних перевезень є:

- модернізація та оновлення основних засобів залізниць;
- організація швидкісного руху як пасажирських так і вантажних поїздів;
- забезпечення безпеки руху потягів, схоронності вантажів.

Для досягнення якості транспортних послуг залізниці потрібні значні обсяги інвестицій, які держава сьогодні забезпечити не в змозі. Втім вирішення завдань по зниженню експлуатаційних витрат на залізничному транспорті, може забезпечити і надходження додаткових фінансових ресурсів, і здобуття певних конкурентних переваг на міжнародному ринку перевезень [2, с. 45].

Критерії якості – показники, які формують уявлення споживачів-вантажовідправників про якість наданих послуг і визначають ступінь їх задоволення. Висока якість послуг по вантажних перевезеннях вимагає постійної безупинної роботи, залучення кожного співробітника і встановлення певної відповідальності за якісний результат діяльності. Найважливішим завданням залізничного комплексу України при роботі в умовах нестабільної ринкової економіки є забезпечення стабільності фінансового стану. Стійке фінансове становище залізниці характеризується приростом його капіталу за рахунок власних і позикових коштів, що забезпечується високими виробничими та економічними результатами й ефективністю використання ресурсів.

Висновки та пропозиції. Вдосконалення системи управління якістю є одним з найважливіших напрямів розвитку вантажних перевезень. На сьогодні існує низка актуальних проблем щодо якості перевезення вантажів для залізниці, вирішення яких є необхідним для підвищення доходності та забезпечення ефективного розвитку транспортної галузі. В умовах ринкових відносин, де присутня постійна конкуренція на транспортному ринку, залізниця має швидко реагувати на зміну попиту на перевезення, бути здатною покращувати якість вантажних перевезень, так як головним завданням якісного транспортного обслуговування є найбільш повне задоволення потреб населення в вантажних перевезеннях. Тому залізниця має орієнтуватися на досягненні максимальних результатів для своєї діяльності.

На сьогоднішній день залізничний транспорт повною мірою задовольняє потреби як економіки, так і населення у перевезеннях, але рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень вантажів не повністю відповідають сучасним вимогам. Для забезпечення конкурентоспроможності залізниці потрібно впроваджувати систему заходів, які будуть спрямовані на підвищенні якості не тільки в процесі транспортування, але й від моменту виявлення вантажовідправником бажання перевезти вантаж до моменту прибуття до кінцевого пункту.

Задля збільшення якості обслуговування споживачів-вантажовласників для залізниці, йому необхідно забезпечити публічність та повну інформативність про діяльність, ціну та якість послуг. Отже, підвищення якості, а отже, конкурентоспроможності залізничних перевезень для залізниці можна забезпечити за рахунок:

- застосування гнучких тарифів на перевезення вантажів;
- підвищення швидкості доставки вантажів;
- забезпечення контрольованої безпеки та схоронності перевезення вантажів;
- підвищення якості транспортного обслуговування, публічності та інформативності.

Задля покращення конкурентоспроможності для залізниці, необхідно провести діагностику оцінки діяльності організації та визначитись з факторами підвищення якості обслуговування та перевезення для того, щоб даний процес був орієнтований на задоволення потреб клієнта.

Отже, високої якості вантажних перевезень в обслуговуванні клієнтів-вантажоперевізників та конкурентоспроможності для залізниці на ринку транспортних послуг в сучасних умовах можливо досягнути лише за дотримання принципів, аспектів якості перевезення вантажів, багатогранних транспортних послуг, які враховують такі фактори, як – доступність, надійність, продуктивність, швидкість, та інформативність, так як це є основною умовою підвищення конкурентоспроможності залізниці вантажних перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Волохова І. В., Розвиток державно-приватного партнерства для фінансового оздоровлення залізничної галузі // Матеріали ювілейної міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» – Київ, 30 червня – 01 липня 2015. – С. 24.
2. Дейнека О. Г., Залізничний транспорт в умовах конкуренції // Матеріали ювілейної міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» – Київ, 30 червня – 01 липня 2015. – С. 43.
3. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом України: Монографія [Текст] / Ю. С. Бараш – Дніпропетровськ: ДПТ. 2006. – 252 с.
4. Ейтутіс Д. Г. Конкуреноспроможність регіональних залізниць [Текст] / Д. Г. Ейтутіс // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 3 – С. 90 – 92.
5. Марченко О. Ю. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / О. Ю. Марченко – К. 2009. – 157 с.
6. Сич Є. М. Фактори підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг залізниць [Текст] / Є. М. Сич // Вісник Харківського нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна, – Серія Економічна – 2001, № 512 – С. 152 – 154.
7. Куделя В. І. Роль амортизації на підприємствах залізничного транспорту // Матеріали ювілейної міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» – Київ, 30 червня – 01 липня 2015. – С. 86.
8. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко – Х. УкрДАЗТ, 2008. – С. 194.
9. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України Монографія / О. Г. Кірдіна. – Х. УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
10. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: Монографія / Л. С. Головова – Запоріжжя, вид-во КПУ, 2009. – 340 с.
11. Управління залізничним транспортом країни: 2-вид., перероб. і доп. / Ю. С. Бараш – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.

REFERENCES

1. Volokhova I. V. Rozvytok derzhavno-privatnogo partnerstva dlia finansovogo ozdorovlennia zaliznychnoi galyzi perevezenniakh // Materialy Yuvileinoi mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii «Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti» – Kyiv, 30 chervnia – 01 lypnia 2015. – P. 24.
2. Deineha O. H. Zaliznychnyi transport v umovakh konkurenttsii // Materialy Yuvileinoi mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii «Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti» – Kyiv, 30 chervnia – 01 lypnia 2015. – P.43.
3. Barash Yu. S. Upravlinnia Zaliznychnym transportom Ukrainy: Monografiia [Tekst] / Yu. S. Barash – Dnipropetrovsk: 2006. – 252 p.
4. Eitutis D. G. Konkurentospromozhnist regionalnykh Zaliznyts [Tekst] / D. G. Eitutis // Zaliznychnyi transport Ukrainy – 2007. – № 3 – P. 90 – 92.
5. Marchenko O. Yu. Shliakhy Pidvyshchennia konkurentospromozhnosti zaliznychnogo transportu [Tekst] / O. Yu. Marchenko – K. 2009. – 157 p.
6. Sych Ye. M. Faktory pidvyshchennia konkurentospromozhnosti transportnykh poslug zaliznyts [Tekst] / Ye. M. Sych // Visnyk Kharkinskogo nats. un-ty im. V. N. Karzina – Serii:Ekonomichna, – 2001, № 512 – P. 152 – 154.
7. Kydelia V. I. Rol amortyzatsii na pidpriemstvakh zaliznychnogo transportu // Materialy Yuvileinoi mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii «Problemy ekonomiky ta upravlinnia na zaliznychnomu transporti» – Kyiv, 30 chervnia – 01 lypnia 2015. – P. 18.
8. Dykan V. L. Zabezpechenia efektyvnosti innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv zhaliznychnogo transporta: Monografiia / V. L. Dykan, V. O. Zubenko. – Kh.: UKRDAZT, 2008. – 194 p.
9. Kirdina O. G. Metodologichni aspekty investytsiino-innovatsiinogo rozvytky zhaliznychnogo kompleksy Ukrainy: Monografiia / O. G. Kirdina – Kh: UKRDAZT 2011. – 312 p.
10. Sukupnyi ekonomichnyi potentsial korporatsii: formyvvannia ta rozvytok: Monografiia / L. S. Golovkova – Zaporizhia: Vydavnytstvo KPU, 2009. – 340 p.
11. Upravlinnia zhaliznychnym transportom krainy: 2-vyd.pererob. i dop / Yu. S. Barash – Dnipropetrovsk, 2006. – 259 p.

УДК 338:656.2

Тетяна Лучникова
(старший викладач каф. «Менеджмент»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Ольга Марченко
(магістр спеціальності «Менеджмент організацій»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

СУЧАСНИЙ СТАН ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

У статті проведено аналіз сучасного стану локомотивного господарства залізниць. Дослідження показали, що на сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України становить майже 90 %, а основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно невигідно. Також вимоги клієнтів до сучасного рухомого складу постійно посилюються. У статті зазначено, що після вступу в силу директиви 2008/57/ЄС всі поїзди, експлуатовані на національних мережах залізниць Європи повинні відповідати комплексу технічних вимог щодо техніко-експлуатаційної сумісності, розробленими Європейським залізничним агентством.

Проаналізовано технічний стан рухомого складу. У результаті дослідження з'ясовано, що локомотивний парк, що належить українським залізницям, потребує негайного оновлення, а для цього потрібні значні капітальні інвестиції, які вже довгий час є недоступними. Також перспективним буде налагодження співробітництва вітчизняних виробників залізничної техніки з лідерами даного ринку.

Зважаючи на вищезгадане, вважаємо, що підвищення ефективної роботи локомотивних депо в умовах ринкових відношень та фінансових обмежень та подолання проблеми оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства необхідно вирішувати спільно за рахунок коштів залізничного транспорту та державної підтримкою.

Ключові слова: локомотивне господарство, тяговий рухомий склад, технічні вимоги, ефективність, інвестиційний проект.

© Лучникова Т.П., Марченко О.П., 2016

Татьяна Лучникова

(старший преподаватель каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Ольга Марченко

(магистр специальности «Менеджмент организаций», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

В статье проведен анализ современного состояния локомотивного хозяйства железных дорог.

Проанализировано техническое состояние подвижного состава. Исследования показали, что на сегодняшний день физический износ тягового подвижного состава железных дорог Украины составляет почти 90%, а основная часть локомотивов построена по техническим требованиям, которые были разработаны специалистами еще в прошлом веке. А как известно, что эксплуатировать устаревший подвижной состав экономически невыгодно. Требования клиентов к современному подвижному составу постоянно повышаются. После вступления в силу директивы 2008/57 / ЕС все поезда, эксплуатируемые на национальных сетях железных дорог Европы должны отвечать комплексу технических требований к технико-эксплуатационной совместимости, разработанными Европейским железнодорожным агентством.

В результате проведенных исследований мы выяснили, что локомотивный парк, принадлежащий украинским железным дорогам, требует немедленного обновления, а для этого нужны значительные капитальные инвестиции, которые уже долгое время недоступны. Также перспективным будет налаживание сотрудничества отечественных производителей железнодорожной техники с лидерами данного рынка.

Учитывая вышеупомянутое, считаем, что повышение эффективности работы локомотивных депо в условиях рыночных отношений и финансовых ограничений и преодоление проблемы обновления тягового подвижного состава локомотивного хозяйства необходимо решать совместно за счёт средств железнодорожного транспорта и государственной поддержки.

Ключевые слова: локомотивное хозяйство, тяговый подвижной состав, технические требования, эффективность, инвестиционный проект.

Tetiana Luchnykova

(Asistant profesor of Management Department», State Economy and Technology University of Transport)

Olga Marchenko

(master of specialty «Management», State Economy and Technology University of Transport)

CURRENT STATUS OF THE UKRAINIAN RAILWAY LOCOMOTIVE DEPARTMENTS

The article analyzes the current state of the economy locomotive railways.

Studies have shown that today the physical deterioration of traction rolling stock Ukraine is about 90%, and the bulk of locomotives built by specifications that were developed by experts in the last century. And we know that exploit outdated rolling stock is economically inefficient. Ty requirements for rolling stock continuously enhanced. After the entry into force of Directive 2008/57 / EC all trains operated by the national railway network in Europe must meet complex technical requirements to technical and interoperability developed by a European Railway Agency [8].

As a result of exploration, we have found that the locomotive park belonging to Ukrainian Railways, requires immediate update, and it requires significant capital investment required, which has long been unavailable. Also promising is cooperation of domestic manufacturers of railway equipment from leading the market.

In view of the above, we believe that increasing the effective operation of locomotive depot in conditions of market relations and financial restrictions and issue updates traction rolling stock locomotive department Ukraine should put forward a new, much higher level.

Keywords: locomotive economy, traction rolling stock specifications, efficiency, investment project.

Постановка проблеми. Найрозвинутіші країни світу задля реалізації своїх інтересів та інтеграції до міжнародної економіки намагаються використати свою національну транспортну систему.

Для України саме залізничний транспорт є важливою складовою вітчизняної транспортної системи та відіграє важливу роль у процесі розвитку міжнародної співпраці. Перевізну роботу залізниць тяговим рухомим складом та утримання його у справному стані у відповідності до технічних вимог забезпечує локомотивне господарство. Тож аналіз сучасного стану локомотивного господарства є актуальним на сучасному етапі реформування залізничної галузі України та дозволить нам у подальшому запропонувати шляхи його розвитку [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Деякі питання, що стосуються основних шляхів ефективного використання основних фондів та обігових засобів локомотивного господарства досліджували Калабухін Ю. Є. [4]., Михайлова Л. О., Шумляев Б.О. [9].

Шраменко О. В., Монакова У. В. в [13] з метою поліпшення виробничого потенціалу локомотивного господарства економічно обґрунтували реалізацію стратегічного партнерства.

Аналізом та систематизацією проблем, що виникають в ході реалізації програми оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства залізниць України займалась Ткаченко В. В. [11].

Оцінкою ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві займались Гненний О. М. та Вишнякова А. В. [2].

Каламбет С. В., Привалова Л. В. та Сергієнко М. М. в результаті своїх досліджень змогли довести, що в ході аналізу витрат локомотивного господарства варто враховувати їх відповідно за видом сполучення, видом перевезень, видом тяги. Ними обґрунтовано, що вчасне виявлення відхилень за цими параметрами дасть можливість визначити резерви зниження витрат та допоможе приймати раціональні та ефективні управлінські рішення щодо напрямків оптимізації витрат на перевезення на залізничному транспорті [5].

Пилипенко О. В. та Ейтутісом Г. Д. в результаті аналізу стратегічних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища підприємств, що займаються ремонтом рухомого складу, а саме локомотивних депо, виявлені середньострокові та стратегічні загрози та можливості щодо їх розвитку [3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій з обраної теми показав, що багато науковців займалися різними проблемами локомотивного господарства України. Незважаючи на це, дослідження сучасного стану локомотивного господарства є актуальним на даному етапі реформування залізничної галузі України та дозволить нам в подальшому запропонувати шляхи його розвитку [4].

Метою даної статті є дослідження сучасного стану локомотивного господарства задля розробки ефективних пропозицій щодо шляхів його розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективна та стабільна робота підприємств залізничного транспорту є основою оновлення економіки України та її виходу з довготривалою кризи. Це пов'язано з тим, що залізничний транспорт забезпечує 83 % загального обсягу вантажообороту та 38 % пасажирообороту. Проте залізнична галузь за останні роки демонструє негативну динаміку розвитку (табл. 1), адже споживачі очікують європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень, а їхні очікування не справджуються [10].

Найголовнішою причиною падіння обсягів вантажних перевезень є критичний стан промисловості. В структурі вантажних залізничних перевезень понад 60 % припадає на масові вантажі, які транспортуються великими партіями на значні відстані, а саме – вугілля (23,2 %), руда (17,3 %), будматеріали (12 %), кокс (2,5 %), зерно і продукти помелу (5,1 %) та інші [12].

Не потрібно також забувати, що зниження обсягів перевезень великою мірою пов'язано із станом тягового рухомого складу залізничного транспорту. Їх критичний стан не дозволяє доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до військових подій на Сході країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в Україні, значна частка працюючих локомотивів мали дворазовий ресурс зносу.

Не потрібно також забувати, що зниження обсягів перевезень великою мірою пов'язано із станом тягового рухомого складу залізничного транспорту. Їх критичний стан не дозволяє доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат. Так, наприклад, на Донецькій та Дніпровській дорогах, які до військових подій на Сході

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

країни забезпечували 2/3 загального залізничного вантажообороту в Україні, значна частка працюючих локомотивів мали дворазовий ресурс зносу.

Таблиця 1. Динаміка перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом України за 2010-2016 рр.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено вантажів, млн т	391,2	432,5	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0
Індекси до попереднього року, %	78,4	110,6	108,3	97,7	96,6	87,6	90,4
Перевезено пасажирів, млн	425,9	426,6	430,1	429,6	425,4	389,1	389,8
Індекси до попереднього року, %	95,6	100,2	100,8	99,9	99,0	91,5	100,8

Джерело: розроблено автором згідно з даними [12]

Вище згадана ситуація разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для відновлення тягового рухомого складу та його модернізації створюють масштабну державну проблему [10].

Тож, ми бачимо, що локомотивне господарство являється одним з провідних господарств залізничного транспорту, тож підвищенню ефективності його роботи необхідно приділити ще більше уваги. До складу локомотивних депо відносяться технічні засоби, споруди і структурні підрозділи залізниці, що забезпечують робочими локомотивами вантажні й пасажирські перевезення [4].

На сьогоднішній день фізичний знос тягового рухомого складу залізниць України критичний, а саме, – у тепловозів 95,1 %, а у електровозів 90,7 % [1]. Слід зауважити, що основна частина локомотивів побудована за технічними вимогами, які були розроблені фахівцями ще в минулому столітті. А як відомо, що експлуатувати застарілий рухомий склад є економічно не вигідно, адже це сприяє не тільки значному підвищенню вартості ремонтних робіт, але й зниженню якості та безпеки перевезень.

В рамках програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 рр. [12], у 2016 році для локомотивного господарства заплановано придбати товарно-матеріальних цінностей, необхідних для здійснення ремонтних робіт, на суму 420 млн грн. Проте наразі повністю уникнути дефіциту комплектуючих для локомотивів поки що не вдається [7].

Однією з причин дефіциту є те, що після реорганізації Укрзалізниці і набуття нею юридичного статусу публічного акціонерного товариства, всі закупівлі мають здійснюватися за процедурою, передбаченою законодавством, тобто через конкурсні торги. Відповідно, ремонтні підприємства, які сьогодні стали єдиною юридичною особою з ПАТ «Укрзалізниця», втратили можливість самостійно закуповувати номенклатури, необхідні для оперативного забезпечення потреб. Як наслідок багато локомотивних депо відчувають дефіцит не лише розхідних матеріалів, а й комплектуючих, необхідних для якісного та своєчасного виконання ремонту тягового рухомого складу.

Тож, як ми бачимо з рис. 1, система централізованих поставок неспроможна в короткі терміни забезпечити попит на запасні частини і витратні матеріали, який виникає під час робочого процесу.

За нинішнього критичного технічного стану локомотивів передбачити необхідну кількість деталей для ремонту у рамках усієї залізниці дуже тяжко. Вирішити дану проблему можливо шляхом централізованої, планової роботи мінімум на три місяці квартал раніше, аніж це відбувається на сьогоднішній день [7].

Не можна й забувати про те, що після вступу в силу директиви 2008/57 / ЄС всі поїзди, експлуатовані на національних мережах залізниць Європи повинні відповідати комплексу технічних вимог щодо техніко-експлуатаційної сумісності, розробленими Європейським залізничним агентством [8].

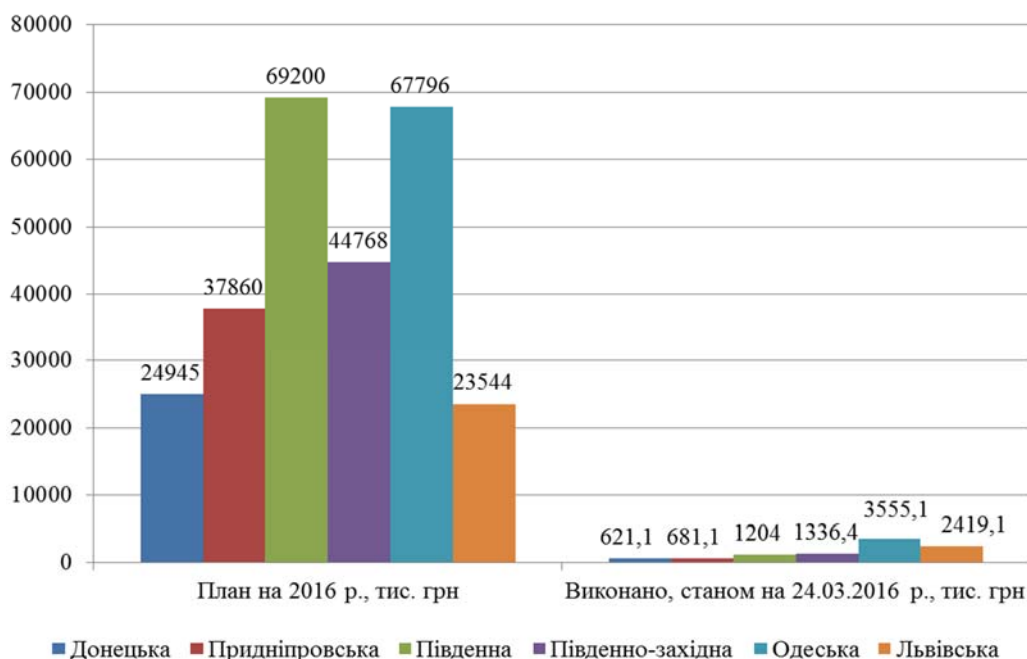


Рис. 1. Забезпечення локомотивного господарства необхідним ТМЦ для виконання ремонтів локомотивів у 2016 р.

Джерело: розроблено автором згідно з [7]

Зважаючи на це перспективним є співробітництво вітчизняних виробників залізничної техніки з лідерами даного ринку.

Висновки і пропозиції. Проведені дослідження свідчать, що на сучасному етапі функціонування залізничного транспорту стан його локомотивного парку характеризується високим ступенем зносу, а також не відповідає сучасним вимогам розвитку транспортних засобів. Отже, наявний локомотивний парк нині не в змозі на достатньому рівні забезпечити якісний рівень перевезення через старіння рухомого складу та недостатній рівень технологічного забезпечення. Для оновлення локомотивного парку необхідні значні капітальні інвестиції, які, на жаль, вже довгий час є

недоступними. Тому для підвищення ефективної роботи локомотивних депо в умовах ринкових відношень та фінансових обмежень, проблему оновлення тягового рухомого складу локомотивного господарства України необхідно висувати на новий, значно вищий рівень.

Результати дослідження буде використано в подальшому при розробці шляхів розвитку локомотивного господарства залізниць України.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html
2. *Гненний О. М., Вишнякова А. В.* Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві //Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2015. – №. 9. – С. 105-112.
3. *Ейтутіс Г. Д., Пилипенко О. В.* Діагностика стратегічних факторів та умов діяльності підприємств ремонту рухомого складу //Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2012. – №. 21-22 (2). – С. 6-15.
4. *Калабухін, Ю. С.* Сучасні напрями покращення роботи локомотивного господарства України. // Вісник економіки транспорту і промисловості.–Харків: УкрДАЗТ 35 (2011): 64-66.
5. *Каламбет С. В., Привалова Л. В., Сергієнко М. М.* Методичні підходи щодо аналізу витрат підприємств локомотивного господарства залізничного транспорту України //Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2006. – №. 12. – С. 237-240.
6. *КМУ, Постанова від 1 серпня 2011 р. № 840, Київ.* Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки.
7. *Магістраль.* Всеукраїнська транспортна газета. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershokvartalniy-deficit.html>
8. *Мировой рынок железнодорожной техники* [Текст]// Железные дороги мира. – 2012. – № 12. – С. 11– 13.
9. *Михайлова Л. О., Шумляев Б. О.* Шляхи підвищення ефективності використання основних засобів у локомотивному депо //Сборник научных трудов Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна «Проблемы экономики транспорта». – 2011. – №. 2. – С. 119-123.
10. *Собкевич О. В., Михайличенко К. М.* Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>- <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>
11. *Ткаченко В. В.* Аналіз проблем інвестиційного розвитку локомотивного господарства залізниць України //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №. 42. – С. 407-411.
12. *Транспорт і зв'язок, статистична інформація* // Офіційний сайт Держкомстату [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. *Шраменко Е. В., Монакова У. В.* Стратегическое партнерство как путь укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства //Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – №. 44. – С. 82-86.

REFERENCES

1. *Analiz rehuliatornoho vplyvu proektu nakazu Ministerstva infrastruktury Ukrainy* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html
2. *Hnennyi O. M., Vyshniakova A. V.* Problemy onovlennia tiahovoho rukhomoho skladu ta otsinka efektyvnosti investytsiinykh proektiv u lokomotyvnomu hospodarstvi //Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnogo universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu. – 2015. – №. 9. – S. 105-112.
3. *Eitutis H. D., Pylypenko O. V.* Diahnostyka stratehichnykh faktoriv ta umov diialnosti pidpriemstv remontu rukhomoho skladu //Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnia. – 2012. – №. 21-22 (2). – S. 6-15.

4. Kalabukhin, Iu. Ie. Suchasni napriamy pokrashchennia roboty lokomotyvnoho hospodarstva Ukrainy. // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti.–Kharkiv: UkrDAZT 35 (2011): 64-66.
5. Kalambet S. V., Pryvalova L. V., Serhiienko M. M. Methodychni pidkhody shchodo analizu vytrat pidpriemstv lokomotyvnoho hospodarstva zaliznychnoho transportu Ukrainy //Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. – 2006. – №. 12. – S. 237-240.
6. KМУ, Postanova vid 1 serpnia 2011 r. № 840, Kyiv. Pro zatverdzhennia Prohramy onovlennia lokomotyvnoho parku zaliznyts Ukrainy na 2012-2016 roky.
7. Mahistral. Vseukrainska transportna hazeta. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershokvartalniy-deficit.html>
8. Myrivoi tynok zheleznodorozhnoi tekhniky [Tekst]// Zheleznye dorohy myra. – 2012. – № 12. – S.11– 13.
9. Mykhailova L. O., Shumliaiev B. O. Shliakhy pidvyshchennia efektyvnosti vykorystannia osnovnykh zasobiv u lokomotyvnomu depo //Sbornyk nauchnykh trudov Dnepropetrovskoho natsionalnoho unyversyteta zheleznodorozhnoho transporta ymeny akademika V. Lazariana «Problemy ekonomiky transporta». – 2011. – №. 2.– S. 119-123.
10. Sobkevych O. V., Mykhailychenko K. M. Udoskonalennia mekhanizmiv reformuvannia ta rozvytku zaliznychnoho transportu v konteksti realizatsii strukturnykh reform v haluzi. Analitychna zapyska. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua/>– <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>
11. Tkachenko V. V. Analiz problem investytsiinoho rozvytku lokomotyvnoho hospodarstva zaliznyts Ukrainy //Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2013. – №. 42. – S. 407-411.
12. Transport i zviazok, statystychna informatsiia // Ofitsiinyi sait Derzhkomstatu [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
13. Shramenko E. V., Monakova U. V. Stratehycheskoe partnerstvo kak put ukrepleniya proyzvodstvennoho potentsyala lokomotyvnoho khoziaistva //Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – 2013. – № 44. – S. 82-86.

УДК 338.012

*Анастасія Рачинська, аспірант
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті проаналізовано досвід країн з реформування і розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки країни. Досліджено можливості підвищення економічної безпеки підприємств національної економіки за допомогою утримання чи посилення конкурентних переваг залізничного транспорту.

Виявлено інституціональні проблеми, які зводяться до занадто високого ступеня державного регулювання, відсутності конкуренції та великої кількості обмежувальних правил для підприємств галузі.

Здійснено пошук моделі ефективного реформування залізниць, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки України загалом, суть якої зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Доведено, що сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Обґрунтовано, що метою реформування транспортних підприємств є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національної економіки.

Ключові слова: економічна безпека, залізничний транспорт, моделі, конкурентні переваги, державне регулювання, лібералізація ринку залізничних перевезень.

© Рачинська А., 2016

*Анастасия Рачинская, аспирант
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ И ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье проанализирован опыт стран по реформированию и развитию предприятий железнодорожного транспорта с целью повышения экономической безопасности страны. Исследованы возможности повышения экономической безопасности предприятий национальной экономики посредством удержания или усиления конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта.

Выявлено институциональные проблемы, которые сводятся к слишком высокой степени государственного регулирования, отсутствия конкуренции и большого количества ограничительных правил для предприятий галузи.

Осуществлен поиск модели эффективного реформирования железных дорог, способна усилить как ее собственную экономическую безопасность, так и национальной экономики Украины в целом, суть которой сводится к разработке новых институциональных основ экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта.

Доказано, что современное состояние железных дорог стран мира можно определить как активный поиск финансово-экономической модели ее функционирования, реформирования и управления отраслью, техническое и технологическое обновление ее основных составляющих, создание конкурентного рынка транспортных услуг.

Обосновано, что целью реформирования транспортных предприятий является создание комплексной системы, которая бы не только должным образом удовлетворяла потребности общества в перевозках пассажиров и грузов, обеспечивала снижение транспортных расходов в стоимости продукции, используя экономически обоснованные тарифы, но и способствовала экономической безопасности и развития национальной экономики.

Ключевые слова: экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, модели, конкурентные преимущества, государственное регулирование, либерализация рынка железнодорожных перевозок.

*Anastasia Rachynska, postgraduate student
(State Economy and Technology University of Transport)*

MODELS FOR REFORMING RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF ECONOMIC SECURITY

The paper presents an analysis of international experience in reforming and developing railway transport to promote the economic security of the country. The study

exam-ines possible ways for promoting economic security at domestic enterprises by retaining or increasing the competitive advantages of the railway. The revealed institutional problems include public overregulation, lack of competition and a number of restriction rules for the enterprises of the branch.

The author develops an effective model for reforming the railway, which would be able to promote the economic security of the railroad and the national economy as well. The model refers to the development of a new institutional foundation for economic security at railway transport enterprises, which are created on the basis of the single national enterprise Ukrzaliznytsia.

The current state of foreign railways is characterized by an active search for a financial and economic model to operate, reform and control the branch, to modernize its basic components, and to create a competitive market for transportation services. The reformation of transport and road enterprises aims at creating a complex system capable to meet requirements in passenger and cargo transportation, to reduce transport charges in production value using economic reasonable rates and to promote economic security and national economic development as well.

Keywords: economic security, railway transport, dominant models, competitive advantages, government control, liberalization of railway transportation market.

Вступ. Головною метою реформування й розвитку залізничного транспорту у більшості країн світу є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізничного транспорту порівняно з іншими елементами транспортної інфраструктури та сприяння вищим темпам обсягів перевезень.

Сутність поняття «економічна безпека» в науковій літературі тлумачать по-різному. Це стосується й оцінки ролі економічної безпеки транспортної інфраструктури.

З початком реформ на залізниці все більше постає інституціональних проблем, причинами яких є, зокрема, занадто високий ступінь державного регулювання галузі, відсутність конкуренції та велика кількість обмежувальних правил. У контексті такого підходу відбувається пошук моделі ефективного реформування залізничного транспорту, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національної економіки загалом.

Реформа залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому наявні посилання на світовий досвід, який по-різному трактується і з якого робляться часом діаметрально протилежні висновки. Сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перший план у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренція з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоспроможність, низька ефективність), що зумовлюють інше визначення мети та змісту економічної безпеки. Останнє зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі Державної адмініст-

рації і залізничного транспорту Укрзалізниця.

В Україні неодноразово робили спроби дати старт реформуванню Укрзалізниці. Метою реформування підприємств транспорту є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й давала змогу здійснювати ефективну реалізацію транзитного потенціалу України [4, с. 26].

Багато вчених і практиків визнають, що реформування не забезпечило очікуваного рівня внутрішньогалузевої конкуренції; не відбулося залучення запланованого обсягу інвестиційних ресурсів; відокремлення інфраструктури від операційної діяльності призвело до зростання транзакційних витрат [2, с. 141]. Акцентовано увагу, що рішення щодо абсолютно ефективних результатів реформування залізниці в будь-якій країні, ймовірно, не буде знайдено. Більше того, важко навіть передбачити, як має виглядати типова організація залізниць наприкінці процесу інтенсивної структурно-організаційної перебудови [4, с. 222].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведене дослідження засноване на аналізі наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці в провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю. Такими вченими, як В. Авер'янов, І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Вишневський, Г. Ейтутіс, Реймерс, Г. Кірпа, та інші, обґрунтовані методичні підходи до оцінювання ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дослідження механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту; виявлені загальні закономірності економічних реформ.

Деякі автори для аналізу стану реформування залізниці виділили такі критерії, як стан залізниць до початку реформування, передумови реформування, напрями реформування, результати реформування, переваги та недоліки, що виникли в результаті здійснення трансформацій. Позитивним аспектом реформування вважають збільшення обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг [2, 3].

У дослідженнях польських учених Т. Банашчика і М. Круля розкрито теоретичні засади моделей реформування залізниць у різних країнах і проаналізовано практичні результати їх функціонування в період після реформ [Banaszczyk T., 2013]. М. Гайдус та А. Лешчик наголошують, що проведена реформа залізниці в Польщі не дала очікуваних ефективних результатів через монополію держави на ринку. Автори вбачають вихід у створенні конкурентних умов залізниці Польщі, тому пропонують створення такої оптимальної моделі, в якій управління залізничної інфраструктури – від капіталу групи польської залізниці (ПКП), ресурси залізничної інфраструктури – від транспортних компаній [7].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації та створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту, що суттєво впливає на стан економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки.

Процес перетворення державного підприємства на приватне буде тривалим, але позитивно вплине на модернізацію української залізниці. Зокрема, підвищиться якість наданих послуг як для самих пасажирів, так і для вантажних перевезень. Реформа передбачає, що всі підприємства залізниці перейдуть в акціонерну компанію й будуть реорганізовані. При цьому передбачено, що скорочення працівників не

відбудеться; 51% акцій залізниці залишаться в державній власності й не підлягатиме приватизації. Проте в Польщі за 1990–2013 рр. кількість працівників галузі скоротилась з 340 тис. у 1990 р. до 85 тис. у 2013 р. Така ситуація може очікувати й Україну.

Уряд України розраховує, що після реформи в галузь прийдуть нові інвестори, на гроші яких можна буде оновити інфраструктуру Укрзалізниці й закупити нове обладнання, насамперед вагони. Вже зараз половина українських вагонів належить приватним структурам, а після того, як підприємці почнуть вкладати гроші в перспективну галузь, застарілі потяги можна буде замінити повністю. Крім того, відтепер залізниця зможе здавати своє майно в оренду, що сприятиме збільшенню доходів і зарплат залізничників.

Але з початком реформ на залізниці постає все більше проблем. Причина того, що не всі цілі реформи були досягнуті, полягає, очевидно, в занадто високому ступені державного регулювання галузі й занадто великій кількості обмежень [5, с. 31]. Крім того, старіння основних фондів зараз наближається до 80–90%. Отже, виникає потреба запуску механізму із залучення в Україну інвестицій. Тоді не лише залізниця, а й зацікавлені приватні фірми почнуть вкладати гроші, і поступово з'являться можливості для створення ви-сокошвидкісного руху.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дискусійними не тільки для України, а й інших країн світу є питання лібералізації ринку залізничних перевезень і повна або часткова приватизація галузі. З 2001 р. існує Міжнародний комітет проти приватизації залізниць, який утворено внаслідок потужного профсоюзного руху країн ЄС і США. Робітників, безумовно, хвилює звільнення персоналу при створенні приватних підприємств. Профспілкові лідери наводять і більш вагомі аргументи економічного змісту. Конкуренти у будь-який спосіб будуть намагатися зменшити собівартість перевезень, від чого постраждає безпека руху: масовий споживач буде ризикувати, але віддасть перевагу нижчим тарифам. Загальмуються інноваційні проекти на транспорті: якщо залізниця перебуває в приватній власності, то шлях до наукових ноу-хау через бюджетні субсидії значно коротше, ніж від НДІ приватних структур.

Прихильники збереження залізниці в державній власності покладаються на досвід Великобританії, де у 1990-х рр. мала місце невдала спроба приватизації галузі.

Британська залізниця, яка з моменту створення була приватною, після закінчення Другої світової війни в кілька етапів була націоналізована (повністю це відбулося до 1947–1948 рр.). Однак, перебуваючи в державній власності, залізниці демонстрували зниження обсягів вантажоперевезень і відсутність зростання пасажирських перевезень [5, с. 24]. З 1960 р. на фондовому ринку з'явилися акції новітньої структури Railtrack, яка володіла 21 тис. миль колій і 2,5 тис. станцій. Рухомий склад перейшов у власність численних операторів – із часом їх стало 130. Амбіціям менеджменту Railtrack не було меж: протягом 10 років обіцяли 16 млрд фунтів у реконструкцію залізниці. Але згодом виявилось, що виконати такі обіцянки просто нікому, адже компанії бракувало кваліфікованих робітників: стара гвардія із British Rail не захотіла переходити в нову структуру, віддала перевагу приватним компаніям. І хоча в перші роки після приватизації залізниці був збільшений обсяг вантажних перевезень, оператори ринку великих прибутків не отримали, адже гроші використовували на модернізацію активів [5, с. 25].

Реформу залізниці ініціював у 1992 р. кабінет консерваторів Дж. Майджора. Було вирішено ліквідувати державну монополію British Rail. Розробляючи схему при-

ватизації залізниць, влада Великобританії діяла за тією самою логікою, якої вона дотримувалася при підготовці та здійсненні приватизації деяких інших підприємств і галузей. Ключовою ідеєю реформ було впровадження та посилення конкуренції скрізь, де тільки було можна. Два найбільш важливих аспекти, які включала в себе програма реформ, – це реформування відносин залізниці з державою й перебудова організаційної структури самої залізниці. у Великобританії 5 листопада 1993 р. був прийнятий Закон про залізничний транспорт, відповідно до якого з 1 квітня 1994 р. Британські залізниці (British Rail) як єдине ціле остаточно припинили своє існування. Замість них була утворена компанія Railtrack, що володіє інфраструктурою залізничних шляхів (залізничними коліями, станціями, системами зв'язку, штучними спорудами), але вона не здійснює їх експлуатацію.

Додатково були створені дві державні структури: відомство з видачі франшиз (OPRAF) і відомство залізничного розпорядника. Відомство з видачі франшиз не тільки їх видає, а й надає субсидії, необхідні для пасажирських перевезень. Відомство залізничного розпорядника має сприяти розвитку вільної конкуренції й запобігати діям, що суперечать її принципам; захищати інтереси споживачів послуг залізниць і компаній, що здійснюють залізничні перевезення [5, с. 26].

У результаті Британська залізниця виявилася розділеною більше ніж на 70 окремих комерційних компаній. Багато хто з економістів критикує такий стан, зокрема за те, що подібна приватизація може виявитися економічно неефективною. Однак на практиці фінансові показники галузі кардинально покращилися, здійснилися значні капітальні вкладення в інфраструктуру, причому аналіз показує, що існуючі інвестиції не були б можливі без приватизації й коштів від продажу акцій, а також кредитів приватного сектора [5, с. 27]. Крім того, у результаті реформи на британському ринку залізничних перевезень з'явилися іноземні компанії. Низка перевізників належить французьким, датським, гонконгівським компаніям.

Залізниці Німеччині є власниками одного з найбільших британських перевізників і ще планують придбати франшизи на пасажирські перевезення [5, с. 28]. Однак основної мети – вихід на беззбиткову діяльність не досягли. Компанія Railtrack так і не стала на 100% приватною в повному сенсі цього слова. На неї було накладено безліч обмежень і заборон. Британське законодавство передбачає державне втручання у всіх випадках, коли з боку компанії буде виявлятися прагнення отримати надприбуток від інвестицій або відмовитися від проектів розвитку.

Досвід французької залізниці свідчить про те, що державний контроль транспорту не завжди є панацеєю від галузевих проблем. Монополія Національної спілки залізниці Франції SNCF виникла в далекому 1937 р. й майже без змін існувала до 1982 р. Компанія мала в країні досить розгалужену залізничну мережу. Масштабні бюджетні дотації давали змогу будувати залізницю навіть у випадку якщо це було економічно недоцільно. Прозріння прийшло у 1930 р. тоді з метою раціонального використання колій було вирішено відмовитися від 20 тис. км мало завантажених шляхів. Але через якийсь час проблема мало завантажених шляхів у Франції набула іншого характеру: розрослись міста, і колись непотрібні залізничні колії опинилися в межах мегаполісів, які страждали від браку потужностей для внутрішніх перевезень. Тому у 1981 р. в країні було накладено мораторій на ліквідацію колій і станцій. Проте закриття-відкриття ліній – не єдина проблема французької залізниці.

Одна із небагатьох країн, в якій реформа залізниці пройшла успішно, – Японія. Загальна довжина залізниць Японії – 23 670,7 км, з них 2893,1 км електрифіковані (18 місце у світі). За вантажообігом залізниць вона теж посідає тільки 10 місце. Але

за їх пасажирообігом (380 млрд пас.) лише недавно поступилася лідерством Китаю та Індії – країнам з мільярдним населенням. Не менш наочні такі цифри: кожен японець за рік у середньому здійснює 200 поїздок і проїжджає по залізниці 1900 км, тоді як француз – 1235, німець – 1170, росіянин – 1060, а англієць – 670 [1, с. 48].

У світовій практиці реформування залізниці можна виділити дві моделі, що домінують: європейську («*pięnowej separacji / pięnowego dostępu*») (вертикального ешелонування / вертикалі доступу) і латино-американську («*pięnowej integracji*») («вертикальна інтеграція») [6, с. 44]. У першому випадку інфраструктура перебуває під контролем державного підприємства, що функціонує незалежно від транспортних компаній, які утворені в результаті поділу державної монополії (частково або повністю приватних) і займаються транспортуванням вантажу чи пасажирів. Друга модель передбачає існування декількох центрів управління та існування кількох перевізників, що пропонують свої власні дороги й рухомий склад.

В ЄС, подібно до реформування електричних, газових, телеко-мунікаційних систем, експлуатації автомобільного транспорту, було прийнято рішення дозволити приватизацію залізничного вантажного ринку приватним інвесторам зі збереженням державного контролю над інфраструктурою. Модель «вертикального доступу» означає, що підприємства, які не задоволені послугами й цінами на перевезення, можуть оголосити конкурс на перевезення або створити свою власну транспортну компанію, яка працює на тих самих коліях (наприклад, німецька компанія Rail4Chem) [6, с. 47]. Найбільш серйозною проблемою в цій моделі є залучення приватних інвестицій. Відсутність інтересу в інвесторів викликано введенням принципу недискримінаційної вартості за доступ до колій і складнощами визначення їх розміру.

Економісти й перевізники стверджують, що через неможливість диференціації цін дуже важко покрити високі фіксовані витрати на залізничному транспорті. У директиві ЄС було встановлено, що рівень зборів повинен бути якомога ближчим до граничних витрат, при цьому визнано, що це недостатній рівень для покриття постійних витрат. Крім того, деякі країни, керуючись короткостроковою стратегією, в основні платежі за доступ до платформ додають плату за колії, які будуть доповнювати частину постійних витрат.

Але ця ситуація в діяльності Європейської комісії є далекою від остаточного вирішення: кілька країн ЄС встановили ціну з урахуванням граничних витрат (Швеція, Данія, Фінляндія, Нідерланди, Великобританія), інші країни перебувають на рівні граничних витрат плюс прибуток, але він не є достатнім для покриття постійних витрат (Німеччина, Австрія, Франція, Італія).

Якщо підсумувати економічний ефект існуючих проблем, то виявляється, що вони призводять до втрати 20–40% ефективності вантажних перевезень залізницею, яка відлякує потенційних інвесторів і впливає на відсутність зростання конкуренції, часто через відмову у видачі ліцензії на перевезення оператором. На рівень прибутків від перевезень залізницею впливає також досить висока конкуренція з автомобільним транспортом.

Ще однією проблемою є небажання позбутися державного контролю над залізничним транспортом. Наприклад, у зв'язку з членством у ЄС деякі країни дуже швидко ввели відповідні регуляторні директиви щодо реорганізацій у країнах ЄС. Однак фактичний стан недостатньо відповідав правовим змінам.

В Україні слід звернути увагу на досвід Польщі, шлях якої найбільш близький нашій країні. Польща й Україна – дві постсоціалістичні держави, що мали приблиз-

но однакові стартові позиції на початку трансформаційних перетворень, досить схожу структуру економіки, подібне складне геополітичне становище та поляризовану політичну систему. Польща, яка ще в 90-х рр. минулого століття чітко трималася курсу на євроінтеграцію, досягла більших економічних успіхів порівняно з Україною, яка намагалася отримати дивіденди, декларуючи інтеграційні прагнення одночасно в східному й західному напрямках. Отже, Польща має близько 20 тис. км залізничних колій, з яких 11 тис. км (близько 55%) потребують ремонту, а 6860 км (35% від загальної інфраструктури) – модернізації. Негативним явищем, спричиненим застарілою інфраструктурою, є відсутність можливостей для впровадження нових заходів, які можуть поліпшити економічну ефективність залізничних перевезень (наприклад, застосування чеських 47-вагонних потягів), а також розвиток вищої швидкості, щоб мати змогу конкурувати з автомобільним транспортом. Стан будівель вокзалів та інших приміщень, в яких обслуговуються пасажирів, також відповідає іміджу залізничної інфраструктури. У лютому 2010 р. у Польщі було 2667 залізничних станцій, з яких тільки 966 функціонували. Комерціалізація мала б забезпечити функціонування РКР в ринкових умовах, що було однією з умов членства в ЄС, але ігноруються як загрози, так і можливості [6, с. 41].

Після переходу польської залізниці РКР на ринкові умови значної переваги почали набувати незалежні перевізники, що до 2010 р. опанували близько 50% вантажних перевезень та 49% ринку пасажирських перевезень. Національні аналітики вважають, що вирішення проблем РКР – це взяти державі на себе більше відповідальності за діяльність перевізника, що означає збільшення субсидій і пошук можливостей використання різних фондів для реконструкції залізниці. Така позиція свідчить, як глибоко вкорінилася ідея щодо комерціалізації та приватизації залізниці. Тому існує потреба в довгостроковій програмі з модернізації й розбудови залізничної інфраструктури, що заснована на реалії фінансування та економічної ефективності. Для цього РКР потрібне додаткове фінансування, що на цей час є неможливим, адже РКР має борг 5,8 млрд злотих. Тільки у 2009 р. 1,5 млрд злотих пішло на погашення відсотків за кредитами, а в 2010 р. ця сума становила 1 млрд злотих. Для погашення зобов'язань у 2009 р. було випущено п'ятирічні облігації на суму 650 млн дол. Борги РКР з'явилися в результаті прийняття зобов'язань з реформування державних підприємств – акціонерні товариства РКР заборгували понад 1,9 млрд злотих (разом з 400 млн злотих приватизованої металургії), не була досягнута жодна з приватизаційних цілей, а нерухомість, що була виставлена на продаж, мала дуже низький попит (у 2009 р. отримано лише 20% від запланованого). У середині 2010 р. було прийнято рішення про викуп державою Польських залізничних ліній (PLK) – (Polskie Linie Kolejowe). Близько 6 млрд злотих було отримано групою РКР з польської скарбниці на термін до 2014 р. (термін повного викупу акцій РКР, що повністю піде на погашення боргів). До 2015 р. місцеві органи влади повинні отримувати 3,6 млрд злотих на закупівлю, модернізацію та ремонт рухомого складу. Додатково за рахунок коштів Програми споживчої інфраструктури і охорони середовища на 2007–2013 рр. було отримано 175 млн євро на підтримку міжміських маршрутів Польщі.

За рахунок приватних інвесторів було модернізовано залізничні станції в Катовіцах, Варшаві Західній, Варшаві та Познані Центральній та Східній, загальна вартість якої – близько 2 млрд злотих. Бізнес-модель передбачає, що РКР надає землю в обмін на нові станції з роздрібною торгівлі та обслуговування, а також прибутки від діяльності торгівлі й обслуговування всіх об'єктів, які будуть створені навколо

но-вої станції. У більшості випадків проблемою для потенційних інвесторів є пошук фінансових джерел. Водночас заважає проблема відсутності статусу власності на землю, на якій вони зводять нові будівлі, і відсутність їх регламентації (право власності на будівлю пов'язано з правом на землю). Завдяки вступу до ЄС Польща мусить слідувати моделі «вертикального ешелонування».

Висновки. Аналіз досвіду країн з реформування й розвитку залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки залізниці в Україні відкриває можливості підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання та посилення конкурентних переваг залізниці.

Розробка моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку, так і національну економіку України загалом, зводиться до формування нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства Укрзалізниця.

Існує нагальна потреба активного пошуку фінансово-економічної моделі реформування й управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й сприяла економічній безпеці та розвитку національного господарства.

Пріоритетними напрямками модернізації залізничного транспорту в Україні визначено такі: сприяння зменшенню транспортної складової в собівартості продукції промислових підприємств, створення конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Планується розмежування вантажного та пасажирського руху й подальше збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у міжнародних напрямках транспортних коридорів, що дасть змогу підвищити транзитний потенціал України.

Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: «Про транспортну безпеку», «Про основи ці-ноутворення на залізниці»; внести доповнення до Податкового кодексу та розробити інші нормативні акти, що потребує чималих зусиль і часу. У зв'язку із цим у ході структурних перетворень на українських залізницях доцільно меншою мірою використовувати досвід британської «приватно-ринкової» моделі перетворень і більшою – концепцію здійснення структурних реформ залізничного транспорту Німеччини, що забезпечує збереження централізованих важелів управління з одночасним застосуванням в окремих галузях децентралізації й конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

ЛІТЕРАТУРА

1. Андрюшина Т.В. Японская железная дорога Japan Railways (JR) [Электрон-ный ресурс] : учеб. пособ. для специалистов в сфере транспорта / Т.В. Андрюшина, А.А. Бондаренко. – Новосибирск : НГПУ, 2010. – 1 электрон. опт. диск (CD-R).
2. Гречко А.В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи / А.В. Гречко // Економічний вісник НТУУ «КПІ» : зб. наук. праць. – 2009. – № 6. – С. 137–141.
3. Ейтутіс Г.Д. Оцінка економічної безпеки на залізничному транспорті / Г.Д. Ейтутіс // Еконо-

міст. – 2009. – № 1. – С. 56-58.

4. Міщенко М.І. Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М.І. Міщенко // Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 26. – С. 214–222.

5. *Модернізаційні пріоритети* реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. – К. : НІСД, 2013. – 32 с.

6. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте : монография / Ф.И. Хусаинов. – М. : Наука, 2012. – 192 с.

7. Banaszczyk T. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T. Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy I Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 44–53.

8. Gajdus M. Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce is treści / M. Gajdus, A. Laszczyk // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 34–43.

REFEREVCS

1. Andryushin T.V. Yaponskaya Railway Japan Railways (JR) [Elektron-tion resource]: Textbook. posob. for specialists in the field of transport / TV Andryushin, AA Bondarenko. – Novosibirsk: NHPU, 2010. – 1 electron. opt. disk (CD-R).

2. Grechko A.V. Experience in corporate transformations on the railways in some countries of Europe / AV Grechko // Economic Journal «KPI»: Coll. Science. works. – 2009. – № 6. –С. 137-141.

3. Eytutis G.D. Evaluation of economic security in rail transport / GD Eytutis // Economist. – 2009. – № 1. – 56-58 с.

4. Mishchenko M.I. Problems of development of railway transport of foreign countries / MI Mishchenko // Bulletin DNUZT. – 2009. – № 26. – P. 214-222.

5. *Modernization priorities* for reform of the transport complex in Ukraine. – K., NISS, 2013. – 32 p.

6. Khusainova F.I. Economic reform in railroad transport en: monograph / FI Khusainova. – Moscow: Science, 2012. – 192 p.

7. Banaszczyk T. Jak lepiej wyzyskać potencjał separacji pionowej w transporcie kolejowym w Polsce? / T. Banaszczyk, M. Król // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy I Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 44-53.

8. Gajdus M. Kilka uwag na temat konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce is treści / M. Gajdus, A. Laszczyk // Internetowy Kwartalnik Intymonopolowy i Regulacyjny. – 2013. – № 4 (2). – S. 34-43.

УДК 656.2:338

*Ганна Савіцька, ст. викладач
(ст. викладач каф. «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Наталія Шишківська, магістр
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЇХ РОЗПОДІЛ

Суб'єкти господарювання зацікавлені у формуванні високого фінансового результату діяльності, оскільки від нього залежать можливості щодо розширення самої діяльності підприємства, реалізація інвестиційних проектів, запровадження інновацій, а також матеріальне стимулювання працівників. Від механізму формування фінансових результатів і їх розподілу залежить стабільність, ефективність і прибутковість діяльності підприємства.

Стаття присвячена дослідженню особливостей формування фінансових результатів підприємств залізничного транспорту та їх розподілу. Розглянуто існуючі та можливі варіанти руху грошових коштів між ПАТ «Укрзалізниця» і його регіональними філіями.

Показано, що перший варіант фінансово-економічних відносин є найбільш раціональним з точки зору ефективності управління фінансовими результатами, але потребує удосконалення в частині формування доходів і витрат. Проаналізовано існуючий механізм формування та розподілу доходів від перевезень вантажів підприємствами залізничного транспорту.

Визначено низку передумов щодо вдосконалення механізму управління доходами від перевезень залізничним транспортом, а також необхідним є детальніший розгляд існуючого механізму управління витратами підприємств залізничного транспорту, що в подальшому дозволить визначитись із напрямками удосконалення механізму формування та розподілу фінансових результатів підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: фінансові результати, доходи, витрати, формування, розподіл, підприємство, залізничний транспорт

© Савицька Г.П., Шишківська Н.П., 2016

Анна Савицкая

(ст. преподаватель каф. «Финансы и кредит»,

Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Наталья Шишковская, магистр

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ИХ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

Субъекты хозяйствования заинтересованы в формировании высокого финансового результата деятельности, поскольку от него зависят возможности по расширению самой деятельности предприятия, реализация инвестиционных проектов, внедрение инноваций, а также материальное стимулирование работников. От механизма формирования финансовых результатов и их распределения зависит стабильность, эффективность и доходность деятельности предприятия.

Статья посвящена исследованию особенностей формирования финансовых результатов предприятий железнодорожного транспорта и их распределения. Рассмотрены существующие и возможные варианты движения денежных средств между ОАО «Укрзалізниця» и его региональными филиалами.

Показано, что первый вариант финансово-экономических отношений является наиболее рациональным с точки зрения эффективности управления финансовыми результатами, но требует усовершенствования в части формирования доходов и расходов. Проанализированы существующий механизм формирования и распределения доходов от перевозок грузов предприятиями железнодорожного транспорта.

Определен ряд предпосылок по совершенствованию механизма управления доходами от перевозок железнодорожным транспортом, а также необходимо детальное рассмотрение существующего механизма управления затратами предприятий железнодорожного транспорта, что в дальнейшем позволит определиться с направлениями совершенствования механизма формирования и распределения финансовых результатов предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: финансовые результаты, доходы, расходы, формирование, распределение, предприятие, железнодорожный транспорт

Anna Savitska,
(Senior Lecture of the Department «Finance and Credit»,
State Economy and Technology University of Transport)

Natalia Shyshkivska
(master, State Economy and Technology University of Transport)

FORMATION OF FINANCIAL RESULTS RAILWAY UNDERTAKINGS AND THEIR DISTRIBUTION

Business entities interested in forming a high financial result of the because depend on the possibility of expanding the activities of enterprises, implementation of investment projects, introduction of innovations, as well as material stimulation of employees. The mechanism of formation of financial results and their distribution depends on the stability, efficiency and profitability of the enterprise.

The article is devoted to research of features of formation of financial results of enterprises of railway transport and distribution. The existing and possible options for the movement of funds between JSC «Ukrzaliznytsya» and its regional branches.

It is shown that the first version of the financial-economic relationship is the most rational from the point of view of efficiency of management of financial results, but requires improvement in terms of income generation and expenditure. Analyzed the existing mechanism of formation and distribution of income from transport of goods by railway transport companies.

Identifies a number of preconditions for improvement of the mechanism of revenue management of railway transportation, and also requires a detailed examination of the existing mechanism of cost management of enterprises of railway transport, which allows to determine the directions of improving the mechanism of formation and distribution of financial results of enterprises of railway transport.

Keywords: financial results, revenues, expenses, development, distribution, enterprise, rail

Постановка проблеми. Проблему будь-якого великого акціонерного товариства, до яких тепер належить публічне акціонерне товариство «Українські залізниці» (далі – ПАТ «Укрзалізниця»), маючи велику кількість територіально відокремлених підрозділів, представляє забезпечення їх зацікавленості у результатах діяльності. Формування фінансових результатів в ПАТ «Укрзалізниця» на пряму пов'язано з цією проблемою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання удосконалення методики формування та розподілу фінансових результатів підприємств залізничного транспорту займалися такі вчені і практики, як Белінська М.Г., Богомолова Н.І., Гурнак В.М., Сич Є.М., Колесникова Н.М., Макаренко М.В., Труханов Ю.П., Череп А.В. та інші [1-4, 7, 11-13]. У своїх працях дослідники торкаються питань раціоналізації формування та розподілу доходів і витрат з метою фінансового забезпечення відокремлених підрозділів, що здійснюють перевізний процес на залізничному транспорті. Водночас, недостатньо вирішеним залишається завдання створення

ефективного з погляду вимог ринкової економіки механізму формування та розподілу фінансових результатів між ПАТ «Укрзалізниця» та його регіональними філіями, що набуває особливого значення в умовах реформування галузі та трансформації її фінансово-економічного механізму.

Метою статті є вивчення існуючого фінансово-економічного механізму формування та розподілу фінансових результатів на підприємствах залізничного транспорту та розробка рекомендацій по його вдосконаленню в сучасних умовах їх функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Органом управління залізничним транспортом до моменту утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» була Державна адміністрація залізничного транспорту України «Укрзалізниця», у сферу управління якої входило шість залізниць, а також інші підприємства та структурні підрозділи, що забезпечують єдиний виробничий процес. Відповідно до вище згаданого закону суб'єктів господарювання залізничного транспорту загального користування реорганізовано шляхом злиття під час утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [5].

Виходячи з того, що ПАТ «Укрзалізниця» – юридична особа, це означає, що тільки воно має право розкривати інформацію про фінансові результати у звітності, пропонується розглянути існуючі та можливі варіанти руху грошових коштів між ПАТ «Укрзалізниця» та його регіональними філіями.

Сутність першого варіанта фінансово-економічних відносин полягає в тому, що частина виручки надходить на розрахункові рахунки філій і спільно з виділеними в межах бюджету сумами йде на покриття поточних витрат. Це виручка від перевезень у місцевому сполученні та інші доходи, які не потребують розподілу (так як ці показники є результатом діяльності філій). Виручка від перевезень у прямому сполученні перераховується на дохідні рахунки ПАТ «Укрзалізниця». Даний порядок застосовується на залізничному транспорті на даний момент, перевага якого полягає у скороченні часу на рух грошових коштів від відокремленого підрозділу в вищі органи управління і назад.

Другий варіант пропонує, що всі кошти, отримані від перевезень та інших видів діяльності, надходять на розрахункові рахунки акціонерного товариства та між його філіями не розподіляються, фінансування витрат філій виконується в рамках розроблених ними бюджетів. Згідно з третім можливим варіантом фінансово-економічних відносин виручка від продажу продукції, робіт, послуг зараховується на розрахункові рахунки, відкриті відокремленим підрозділом акціонерного товариства, і в подальшому залишається в його розпорядженні. В цьому випадку ПАТ «Укрзалізниця» не фінансує свої філії. За підсумками звітного періоду різниця між доходами і витратами надходить на розрахунковий рахунок ПАТ «Укрзалізниця».

Таким чином, існуючий варіант руху грошових коштів між ПАТ «Укрзалізниця» та регіональними філіями є найбільш раціональним з точки зору ефективності управління фінансовими результатами, але потребує удосконалення в частині формування доходів та витрат.

Згідно з Інструкцією про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України, доходи від перевезень вантажів у прямому сполученні визначаються на основі середнього рівня по мережі залізниць фактично отриманих тарифних платежів з одного тонно-км, тобто на основі доходної ставки окремо за

родами вантажів і здійсненому обсягу перевезень. Після чого дана провізна плата розподіляється між залізницями, що брали участь у перевезеннях, так залізниці відправлення та прибуття отримують доходи за початково-кінцеві операції, після вирахування даної частки доходів відбувається розподіл доходів за рухому операцію пропорційно відстані перевезень по кожній залізниці [6].

Згідно Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (Наказ Міністерства інфраструктури від 20 червня 2013 р. № 418) [9] та Збірника тарифів формування тарифу на вантажні перевезення [8] відбувається відповідно до його структури, що включає плату за початково-кінцеві операції та рухому операцію з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових та в залежності від належності рухомого складу. Отже, деякі положення вище зазначених нормативних документів, що стосуються процесу формування та розподілу доходів від вантажних перевезень суперечать один одному та потребують вирішення.

Саме орієнтуючись на положення щодо формування тарифів на вантажні перевезення, як основа нарахування доходів, починаючи з 2014 року доходи від перевезень вантажів формуються та розподіляються за операціями перевізного процесу та його тарифними складовими, що підвищує прозорість даного процесу з урахуванням інтересів суб'єктів перевізного процесу [10]. Відповідно до розглянутого підходу формування доходів від вантажних перевезень у прямому сполученні здійснюється за операціями перевізного процесу (рухома операція та початково-кінцеві операції) та тарифними складовими (інфраструктурна (з урахуванням локомотивної) та вагонна). При цьому, ПАТ «Укрзалізниця» розподіляє отримані доходи між різними суб'єктами перевізного процесу: компаніями-операторами, власниками рухомого складу, залізницями. Розподілу підлягають доходи отримані за початково-кінцеві операції у розмірі інфраструктурної тарифної складової між залізницями відправлення та призначення, далі розподілу підлягають доходи за рухому операцію за мінусом розподілених доходів за початково-кінцеві операції, а саме розподіляються пропорційно тонно-кілометрам, виконаним кожною залізницею, що брала участь у перевезенні [1, 10]. Доходи відповідно до операцій перевізного процесу у розмірі вагонної складової розподіляється між власниками рухомого складу. Таким чином, доходи від перевезень вантажів у власному рухомому складі повністю належать в частині вагонної складової власникам рухомого складу, в свою чергу ПАТ «Укрзалізниця» отримує від власників рухомого складу плату за користування інфраструктурою. Разом з тим, такий підхід до формування та розподілу доходів від вантажних перевезень вимагає удосконалення відповідних методів та інструментів механізму управління в частині формування доходів за тарифними складовими, а саме вагонної складової.

Передумовами удосконалення механізму управління доходами є: зниження конкурентних позицій залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень; неспроможність надавати якісні транспортні послуги, і як результат повністю задовольняти попит; розподіл процесу перевезення вантажів на два взаємопов'язаних процеси: здійснення перевезень та надання послуг інфраструктури; використання ринкового ціноутворення в потенційно-конкурентних секторах (вантажні перевезення); критичний стан рухомого складу, який не відповідає зростаючим вимогам до якості перевезень та інші [10].

Таким чином, існує ряд передумов щодо удосконалення механізму управління доходами від перевезень залізничним транспортом, а також необхідним є деталь-

ніший розгляд існуючого механізму управління витратами підприємств залізничного транспорту, що в подальшому дозволить визначитись із напрямками удосконалення механізму формування та розподілу фінансових результатів підприємств залізничного транспорту.

Висновки. Існуючі особливості формування доходів регіональних філій свідчать про необхідність наукового обґрунтування та удосконалення механізму формування фінансових результатів діяльності галузі. Важливим елементом такого механізму є розробка Номенклатури доходів за видами економічної діяльності залізничного транспорту України, впровадження якої дозволить співставляти певні статті витрат та доходів, системно підходити до визначення доходів за різними видами економічної діяльності, що сприятиме підвищенню ефективності управління фінансами регіональних філій, та ПАТ «Укрзалізниця» безпосередньо.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Белінська М.Г.* Сучасний підхід до формування доходів від основної діяльності залізничного транспорту / М.Г. Белінська // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка та технології: Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції, 11-12 квітня 2013 р. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 48–50.
2. *Богомолова Н.І.* Особливості управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту / Н.І. Богомолова, О.О Кравченко // Інвестиції: практика і досвід. – 2012. – № 24. – С. 12–14.
3. *Богомолова Н.І., Сенік Г. П.* Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах / Н. І. Богомолова, Г. П. Сенік // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 18. – Част. 2. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 41–50.
4. *Гурнак В. М.* Засади удосконалення фінансово-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту / Н. М. Корольова, В. М. Гурнак, Т. Бала // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Сер. «Економіка і управління». – 2015. – Вип. 32. – С. 83–90.
5. *Закон України* «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» №4442-VI від 23.02.2012 р. – [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – База даних «Законодавство України». – Режим доступу до документу: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Назва з екрану.
6. *Інструкція* про порядок розподілу та формування доходів від перевезень для залізниць України, затверджена наказом УЗ від 14.05.1997 № 109-Ц. – 11 с.
7. *Макаренко М. В.* Основи управління фінансами залізничного транспорту / За заг. ред. М. В. Макаренка [та ін.] – К.: ДЕТУТ, 2011. – 458 с.
8. *Наказ* Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги» від 26.03.2009, № 317. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09>. – Назва з екрану.
9. *Наказ* Міністерства інфраструктури «Методика розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» від 20.06.2013, № 418. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/metodyka. – Назва з екрану.
10. *Савіцька Г. П.* Концептуальні засади управління доходами підприємств залізничного транспорту від вантажних перевезень / Г. П. Савіцька // Ефективна економіка: Електронне фахове видання, 2015. – № 12. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4687>.
11. *Сич С. М., Рибалкін В. О., Колесникова Н. М.* Механізм формування доходів від перевезень залізничним транспортом // Збір. наук. пр. КУЕТТ, 2007. – Вип. 9. – С. 123 – 127.
12. *Труханов Ю.П.* Організаційно-економічні аспекти управління доходами на залізничному транспорті / Ю. П. Труханов, М. А. Демченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – 2012. – № 20. – С. 130-134.
13. *Череп А.В.* Специфіка прояву функцій менеджменту у сфері управління доходами підприємств залізничного транспорту / В.А. Череп // Зб. наук. пр. ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 33. – 2015. – С. 169–174.

REFERENCES

1. *Belins'ka, M.H.* (2013), «Suchasnyj pidkhid do formuvannia dokhodiv vid osnovnoi diial'nosti zaliznychnoho transportu», Zbirka dopovidej na Mizhnarodnij ekonomichnij konferentsii [Problems and prospects of development of transport systems in railway reform: management, economics and technology], Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system v umovakh reformuvannia zaliznychnoho transportu: upravlinnia, ekonomika ta tekhnolohii, DETUT, Kyiv, Ukraine, pp. 48–50.
2. *Bohomolova, N. I. and Kravchenko, O.O.* (2012), «Features of financial and economic activity of rail transport», Investytsii: praktyka i dosvid, vol. 24, pp. 12–14.
3. *Bohomolova, N.I. and Senyk H.P.* (2011) «Osoblyvosti formuvannia dohodiv zaliznychnoho transportu suchasnyh ekonomichnyh umovah» Zbirnyk naukovykh prats' DETUT: Seriya «Ekonomika i upravlinnia», pp. 41-50
4. *Hurnak, V. M. Korol'ova N. M and Bala T.* (2015), «Principles of improving financial and economic activity of railway undertakings», Zb. nauk. pr. DETUT: Ser. «Ekonomika i upravlinnia», vol. 32, pp. 83–90.
5. *The Law of Ukraine* «About osoblyvosti utvorennia publichnogo aktsionernogo tovaristva Zaliznitsno-vo Transport zagalnoho korystuvannia» №4442-VI od 23.02.2012 p. – [Electron resource] / Verkhovna Rada of Ukraine. – Base danih «Zakonodavstvo Ukraine». – Access to the document mode: <http://zakon.rada.gov.ua>. – Hosting Project s ekranu.
6. *Instruktsiya* about the order that rozpodilu formuvannia dohodiv od zaliznits transported to Ukraine, zatverdzhena instructions to KM od 14.05.1997 number 109-C. – 11.
7. *Makarenko, M. V.* (2011), *Osnovy upravlinnia finansamy zaliznychnoho transportu* [Basics of financial management of railway transport], DETUT, Kyiv, Ukraine.
8. *Order of Ministry* of Transport and Communication of Ukraine «On Approval of the Compendium of tariffs for railway transportation within Ukraine and related services and coefficients used in the collection of tariffs for railway transportation within Ukraine and related to them «from 26.03.2009, № 317. [electronic resource] – access: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09>. – Name of the screen.
9. *Order of the Ministry* of Infrastructure «Methods for calculating tariffs for railway transportation» from 20.06.2013, № 418. [electronic resource] – Access: http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/metodyka. -Nazva Screen.
10. *Savitska G.P.* Conceptual Foundations of revenue management from railway undertakings transportation / G.P. Savitska // Efficient Economy: electronic issue, 2015. – № 12. – [electronic resource]. – Access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4687>.
11. *Cych, Ye. M., Rybalkin, V. O. and Kolesnykova, N. M.* (2007), «Mechanism of income from transportation by railway transport», Zbirnyk naukovykh prats' KUETT, vol. 9, pp. 123 – 127.
12. *Trukhanov Yu.P. and Demchenko M. A.* (2012), « Organizational and economic aspects of revenue management in railway transport », Zbirnyk naukovykh prats' DETUT, vol. 20, pp. 130-134.
13. *Cherep A.V.* (2015) «Specificity manifestations management functions in the management of revenues rail transport», Zbirnyk naukovykh prats' DETUT, vol. 33, pp. 169-174.

УДК 338.51:656.2

*Сергій Сологуб, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Фінанси і кредит»;
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Іван Сторчай, магістр
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЦІНОУТВОРЕННЯ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

В наш час економіка країни потребує якісного транспортного забезпечення, що стимулює підвищення ефективності залізниці в цілому, це означає, що дослідження ціноутворення набуває значної ролі. Тому тема даної статті є актуальною на сьогоднішній день. Проаналізовані методи ціноутворення, розглянута сутність вантажних тарифів по залізничних перевезеннях і вплив держави на залізницю України в умовах реформи. Розглянуто важливе значення тарифів для накопичення коштів та підтримання конкурентоспроможності на ринку. Виявлено, що існуюча система ціноутворення не в змозі забезпечити коштами достатніми для повного функціонування залізниці та відтворювального процесу. Було визначено необхідність зміни деяких Законів України для кращого функціонування ціноутворювального процесу. Показано на скільки важливою та прибутковою була Донецька залізниця для Укрзалізниці в цілому, та як це вплинуло і змусило підвищити тарифи. Основні засоби перевищують всі норми зносу, в експлуатації перебувають морально застарілі виробничі засоби, що є неможливим для надання повних обсягів послуг, та їх погіршення. Якщо Укрзалізниця різко підніме тарифи на вантажні перевезення, то багато корпорацій будуть не в змозі цього витримати, тому держава контролює цей процес.

Ключові слова: ціна, тарифи, методи ціноутворення, вантажні перевезення, інвестиційна складова.

© Сологуб С.М., Сторчай І.А., 2016
*Сергей Сологуб, к.э.н., доцент
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Иван Сторчай, магистр
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ

В настоящее время экономика страны нуждается в качественном транспортном обеспечении, что стимулирует повышение эффективности железной дороги в целом, это означает, что исследование ценообразования приобретает важную роль. Поэтому тема данной статьи является актуальной на сегодняшний день. Проанализированы методы ценообразования, рассмотрена сущность грузовых тарифов по железнодорожным перевозкам и влияние государства на железную дорогу Украины в условиях реформы. Рассмотрено важное значение тарифов для накопления средств и поддержания конкурентоспособности на рынке. Выявлено, что существующая система ценообразования не в состоянии обеспечить средствами достаточными для полного функционирования железной дороги и воспроизводственного процесса. Была определена необходимость изменения некоторых законов Украины для лучшего функционирования ценообразовательных процессов. Показано, насколько важной и прибыльной была Донецкая железная дорога для Укрзалізниця в целом, и как это повлияло и заставило повысить тарифы. Основные средства превышают все нормы сноса, в эксплуатации находятся морально устаревшие производственные средства, что не представляется возможным для предоставления полных объемов услуг и их ухудшение. Если Укрзалізниця резко поднимет тарифы на грузовые перевозки, то многие корпорации будут не в состоянии этого выдержать, поэтому государство контролирует этот процесс.

Ключевые слова: цена, тарифы, методы ценообразования, грузовые перевозки, инвестиционная составляющая.

*Sergey Sologub, PhD, Associate professor
(associate professor of the department «Finance and credit»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Ivan Storchai,
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

PRICING FOR FREIGHT RAILROADS UKRAINE

Nowadays, the economy needs high-quality transportation, which stimulates the efficiency of the railway in general, as research pricing becomes important role. That is why the theme of this article is relevant today. The methods of pricing, considered the essence of freight rates for rail transportation and the state's influence on Ukraine railways in terms of reform. Tariffs are considered essential for the accumulation of funds and maintain competitiveness in the market. Found that the current pricing system is unable to provide sufficient funds for the full operation of the railway and the reproductive process. It identified the need to change some laws of Ukraine for the better functioning of the price utvoryvalnoho process. Showing how much important and profitable for the Donetsk railway was UZ as a whole, and how it affected and forced to raise tariffs. Fixed assets exceeding all standards of wear, in use are outdated production facilities, which is not possible to provide a full range of services and their deterioration. If UZ sharply raise tariffs for cargo transportation, many corporations will not be able to endure this because state controls this process. Keywords : price, prices, methods pricing, freight, investment component.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт завжди відігравав ключову роль в економіці країни. На сьогодні він в цілому забезпечує основні транспортні зв'язки у сфері перевезення вантажів. Тому від ефективності тарифної політики значною мірою залежить подальший розвиток економічних відносин як між суб'єктами господарювання в рамках національної економіки, так і на міждержавному рівні.

Залізничний транспорт у транспортному середовищі перебуває в умовах конкуренції з іншими видами транспорту, і тому саме це змушує його орієнтуватися на вимоги замовників, щоб максимально задовольняти їх потреби.

Тарифи на залізничному транспорті в Україні формуються без урахування вимог ринку і базуються на витратному принципі, який не враховує конкурентоспроможність вантажів. Отже, удосконалення принципів ціноутворення на залізниці, в даний час, є досить актуальною темою.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Розглядом проблем і перспектив розвитку ціноутворення в залізничній галузі займалися відомі вітчизняні та зарубіжні фахівці. До їх числа можна віднести: Желтякову І. О., Маховікову Г. О., Пузиною Н. Ю., Мазура О. Є., Шкварчук Л. О., Мочерного С. В. Значний внесок у розвиток тарифної політики на транспорті зробили такі відомі вчені, як Чорний В., Колесникова Н., Макаренко М., Чебанова Н. та ін.

У своїх роботах зазначені фахівці намагалися вирішити завдання, що полягало у впровадженні ефективних механізмів ціноутворення. Але незважаючи на це, тема пошуку продуктивних методів ціноутворення залишається актуальною і потребує нових підходів та подальшої оптимізації.

Метою статті є вирішення проблем тарифікації по вантажних перевезеннях на залізничному транспорті в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. В різних видах транспорту система тарифів має свої особливості. Для визначення вартості на залізниці використовують пільгові, виняткові, місцеві та загальні тарифи.

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки, стабільне та ефективне функціонування якого є необхідною умовою для національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення. Разом з тим, на що неодноразово зверталась увага в адміністрації залізничного транспорту та органах державної влади, стан виробничо-технічної бази залізниць, їх технологічний рівень перевезень

за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг. На сьогоднішній день особливо актуальною темою для української залізниці, є зношеність рухомого складу та модернізація інфраструктури.

Інфраструктура залізничного транспорту є природною монополією, яка управляється державними органами влади. Тому в Україні і тарифне регулювання входить у сферу компетенції державних органів управління.

Ціноутворюючий процес посідає перше місце у формуванні справедливої ціни на перевезення. На теперішній час конкурентоспроможність залізниць залежить цілком від тарифів та ціноутворення, які мають змогу конкурувати на ринку вантажних перевезень із транспортними підприємствами різних форм власності.

Встановлення тарифів на практиці реалізується на підставі розробленої методології, правила якої визначені законом України «Про ціни та ціноутворення» [3].

Розглянемо головні відмінності ринкового та планового ціноутворення, які представлені на рис. 1.

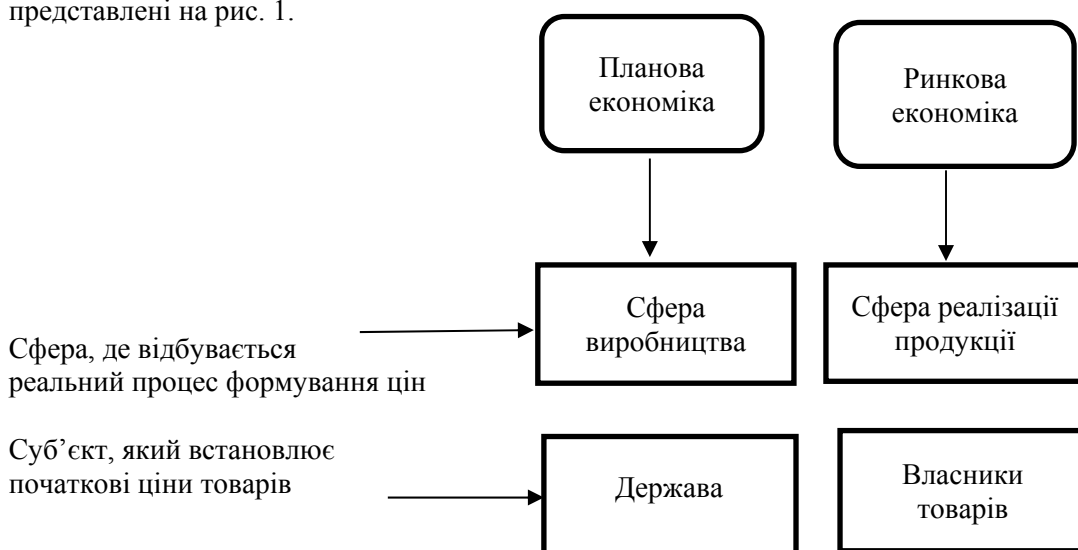


Рис. 1. Зіставлення ціноутворення в ринковій і плановій економіці

В ринковій економіці ціна визначається тільки за допомогою ринкових регуляторів – попиту і пропозиції. Ринкова ціна не має містити жодного адміністративного втручання. Якщо ж уникнути адміністративного втручання неможливо, то зазначене може призвести до деформації ринкових принципів господарювання. Вирішити важливі завдання, такі як створення економічних передумов для рентабельного функціонування залізничного транспорту, а також стимулювання виробництва допомагає справедлива і реальна ціна на транспортні послуги, яка згідно закону України «Про ціни і ціноутворення» трактується, як виражений еквівалент одиниці товару у грошовій формі.

Методи, які зазвичай використовують при формуванні ціни на товарну продукцію, не використовують на Укрзалізниці. Ціною на перевезення вантажів залізничним транспортом є тариф. Тарифи на перевезення вантажів встановлюються на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики України, відповідно до статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт». Регулювання зазначених тарифів по

вантажних залізничних перевезеннях здійснюється КМ України за погодженням з Міністерством економічного розвитку і Міністерством фінансів [1]. Відповідно до чинного законодавства (ст. 8 закону України «Про природні монополії») тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України мають врегулювати органи державного управління. Звідси виходить необхідність розробки порядку їх зміни.

Для вантажних перевезень основу тарифної політики формують сукупні витрати, про що йдеться у законі України «Про природні монополії». Це означає, що залізниця використовує витратний метод ціноутворення. Тариф на перевезення вантажів залізничним транспортом включає плату за початкові та кінцеві операції, плату за рухому операцію з розділенням їх на інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові.

Державне регулювання ціноутворення на вантажні перевезення призвело до того, що рівень послуг залізничного транспорту не задовольняє потреби користувачів. Як наслідок, зросла потреба в значних капітальних інвестиціях і необхідності оновлення основних засобів. Державні органи управління не опікуються виділенням коштів для інвестиційних потреб залізничної галузі. Тому відтворення технічної бази можливе лише з джерел формування власних фінансових ресурсів.

Разом з тим, відповідно до статті 12 закону України «Про ціни і ціноутворення» під час встановлення ціни на товари, до її складу обов'язково повинен включатися розмір їх інвестиційної складової. Отже, тарифи на залізничні перевезення повинні встановлюватись з урахуванням інвестиційної складової. Саме такий підхід може зрушити процеси модернізації галузі та поліпшити фінансовий стан залізничних підприємств.

Результати діяльності Укрзалізниці у 2015 році в цілому демонструють стабільний тренд. Але у зв'язку з проведенням АТО у Донецькій та Луганській областях, а також під впливом загального економічного спаду виробництва загальний обсяг перевезень скоротився порівняно з попередніми роками на 12,2%. Кількість вантажних перевезень скоротилась на 13%, а обсяг вантажу на 20,3%. Враховуючи такі обставини в січні 2015 року тарифи на вантажні перевезення вимушено були підняті на 30%. Невжиття зазначених заходів неодмінно призвело б до зниження ліквідності підприємств галузі, погіршення їх платоспроможності. В подальші плани державних органів управління входить ще одне здорожання тарифів: на вантажні перевезення 15%, а також на 30% – на пасажирські перевезення. У відповідь на це, у Мінпромполітики відповіло, що це негативно вплине на всю економіку та промисловість України. Багато заводів і фабрик не витримають нової тарифікації.

КМ України презентував фінансовий план залізничної галузі на 2016 рік, в якому зазначається щорічне підняття тарифів на 10%. Згідно із затвердженим планом українська залізниця планує отримати 74,41 млрд грн доходу і 11,19 млрд грн капітального інвестування. Такий план сприятиме стабілізації фінансовому стану підприємств Укрзалізниці, їх розвитку і оновлення залізничних колій, поїздів і взагалі транспортної галузі в цілому.

На думку провідних фахівців для вирішення проблеми оптимізації тарифів на Укрзалізниці необхідно:

- по-перше, зробити методику формування тарифів відкритою і прозорою;
- по-друге, створити Національну комісію тарифного регулювання, яка б взяла на себе функцію регулятора рівня тарифного навантаження та координатора процесу вдосконалення системи тарифоутворення на залізничні послуги.

Тарифна система буде ефективною лише тоді, коли вартість на послуги вантажних перевезень не буде обтяжливою для господарських підприємств у рамках національної економіки. В іншому випадку підвищення тарифів не надасть бажаних фінансових вигод і може призвести до погіршення кризових явищ в економіці.

Висновки та пропозиції. З вищезазначеного можна зробити висновок, що залізниця не отримує достатніх доходів для нормального відтворювального процесу. Ситуація на сході України та країні в цілому дуже негативно впливає на ефективність діяльності Укрзалізниці.

Збалансування попиту і пропозиції, що є однією з функцій ціни, є дуже необхідною умовою побудови гнучкої системи ціноутворення на вантажні залізничні перевезення. Тільки після того, як буде розроблено та впроваджено науково обґрунтований механізм встановлення тарифів, з'являться джерела і шляхи компенсації збитків, відбудеться успішне реформування тарифної системи у комплексі зі структурною реформою залізниці, тільки тоді можна досягти вдосконалення державного тарифного регулювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Балака Е. И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентоспособности железнодорожного транспорта / Е. И. Балака., А. Ю. Чердниченко // Вісник ХНУ. – 2001. – № 512. – С. 57-59.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. Богомолова Н. І. Ціноутворення в умовах доставки вантажів і пасажирів на залізничному транспорті. Електронне видання «Ефективна економіка» <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=105> Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учеб.курс / И.А. Бланк. – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 448 с.
4. Бланк, И. А. Управление формированием капитала : научное издание / И. А.Бланк. – К. : Эльга-Н, Ника-Центр, 2002. – 512 с.
5. Колесникова Н. М. Формування ефективного попиту як важлива функція ціноутворення по вантажних залізничних перевезеннях / Колесникова Н. М., Чорний В. В. // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2010. – Вип. 15. – С. 44 – 49. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. / Т.В. Момот, В.О.Безугла, Ю.О.Тараруєв, М.В.Кадничанський, І.Г.Чалий-К. : Центр учбової літератури, 2011. – 712 с.
6. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток: Монографія. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 с.
7. Бригхэм Ю. Ф. Финансовый менеджмент. 10-е изд./ Ю. Ф. Бригхэм, М. С. Эрхардт. – Питер, 2009. – 960 с.
8. Колесникова Н. М. Відтворювально-оптимізаційна парадигма ціноутворення як ключовий фактор забезпечення конкурентоспроможності залізниць / Н. М. Колесникова, В. В. Чорний, Н. І.Богомолова // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2011. – Вип. 18. – Ч. 2. – С. 26 – 32.
9. Тянь Р. Б. Планування діяльності підприємства: Навч. посібник. – К.: МАУП, 1998. – 156 с.
10. Концепція структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку / Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27.07.2012 р. № 434.
11. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
12. Салимжанов И. К. Цены и ценообразование. – М.: ЗАО «Финстатинформ», 2001. – 304 с. 10. О. Г. Рудаков // Український соціум. – 2009. – № 2. – С. 77–83.
13. Рудаков О. Г. Ціноутворення в залізничних вантажних перевезеннях України: проблеми та напрями їх вирішення.

REFERENCES

1. *Balak E.* policy concept of the formative taryfnoy As competitiveness factor railroad transport / EI Balak., AY Cherednycheno // Bulletin of KNU. – 2001. – № 512. – S. 57-59. 2. Civil Code of Ukraine [electronic resource]. – Access: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
2. *Bogomolova N.* pricing in terms of delivery of goods and passengers in rail transport. Electronic publication «Efficient Economy» <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=105> Blank IA Investment Management: ucheb.kurs / IA Form. – К.: ЭІІа-Н, Nika Center, 2001. – 448 p.
3. *Blank, I.* Management Formation capital: nauchnoe edition / AI A.Blank. – К.: ЭІІа-Н, Nika Center, 2002. – 512 p.
4. *Kolesnikova N.* Formation of effective demand as an important function of pricing for freight rail transportation / Kolesnikova N. Black VV // Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management», 2010. – Vol. 15 – S. 44 – 49.
5. *Finansovyy Management: navch.posib.* / TV Momot, V.O.Bezuhla, Yu.O.Tararyuev, M.V.Kadnychansky, I.H.Chalyy-K. Center of educational literature, 2011.-712 with.
6. *Kolesnikova N.* adaptive-harmonization pricing mechanism for rail transport: the formation, operation and development: Monograph. – К.: КУЕТТ, 2006. – 564 p.
7. *Брыһэм YF* Fynansoviy management. 10th ed. / YF Bryhhэм, MS Эрhardt – Peter, 2009. – 960s.
8. *Kolesnikova N.* reproductive-optimization paradigm pricing as a key factor in ensuring the competitiveness of railways / H. M. Kolesnikov, V. Black, N. I.Bohomolova // Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management», 2011. – Vol. 18 – Part 2. – P. 26 – 32.
9. *Tian RB* Planning of business: Teach. manual. – К.: AIDP, 1998. – 156 p.
10. *The concept* of structure calculation of economically justified tariffs for railway transportation and methods of their calculation / Approved by the Ministry of Infrastructure of Ukraine of 27.07.2012 p. 434 number.
11. *Makarenko M.* Fundamentals of economic management in railway transport Ukraine. Monograph. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 p.
12. *Salymzhanov IK* Prices and Pricing. – М.: JSC «Fynstatynform», 2001. – 304 p. 10. // AG Rudakov Ukrainian society. – 2009. – № 2. – P. 77-83.
13. *Rudakov A.* Pricing in rail freight transportation Ukraine: problems and ways of their solution.

УДК 338.47:656.2

Ольга Стасюк, к.е.н.

(науковий співробітник відділу розвитку виробничої інфраструктури ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»)

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В НОВИХ УМОВАХ¹

В статті виділено та розглянуто пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України на найближчу перспективу з урахуванням нових умов функціонування у зв'язку із зміною зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності галузі.

Зміна зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту пов'язана з геополітичними викликами, що визначили пріоритетним шлях європейської інтеграції, результатом якого стало підписання Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС та взяття Україною на себе відповідальності до 2022 року внести чимало змін не лише в національне законодавство, що регулює діяльність залізничного транспорту, імплементавши 8 директив та 4 регламенти, а й в основні принципи роботи галузі. Євродирективи щодо залізничного транспорту діють в усіх країнах ЄС. Більше того, Єврокомісія готує четвертий пакет директив, який встановлюватиме ще жорсткіші вимоги до розподілу оператора інфраструктури і перевізників і який, як очікується, Україна повинна буде також імплементавати.

Зміна внутрішнього середовища функціонування залізничного транспорту визначається процесом реформування, що є також необхідним з огляду на наближення українського законодавства до європейського в рамках підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та відставання процесу реформування українських залізниць від інших країн СНД і Європи, що знижує їх конкурентні можливості на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і ускладнює подальший розвиток галузі.

Ключові слова: пріоритетні напрями, залізничний транспорт України, лібералізація, модернізація, інтеграція.

¹ Дана стаття підготовлена в рамках виконання відомчої науково-дослідної роботи «Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України», державний реєстраційний номер 0113U003954.

© Стасюк О. М., 2016

Ольга Стасюк, к.э.н.

(научный сотрудник отдела развития производственной инфраструктуры ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины»)

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

В статье выделены и рассмотрены приоритетные направления развития железнодорожного транспорта Украины на ближайшую перспективу с учетом новых условий функционирования в связи с изменением внешней и внутренней среды деятельности отрасли.

Изменение внешней среды функционирования железнодорожного транспорта связано с геополитическими вызовами, что определили приоритетным путь европейской интеграции, результатом которого стало подписание Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, а также взятие Украиной на себя ответственности до 2022 года внести немало изменений не только в национальное законодательство, регулирующее деятельность железнодорожного транспорта, имплементировавши 8 директив и 4 регламента, но и в основные принципы работы отрасли. Евродирективы по железнодорожному транспорту действуют во всех странах ЕС. Более того, Еврокомиссия готовит четвертый пакет директив, который будет устанавливать еще более жесткие требования к распределению оператора инфраструктуры и перевозчиков и который, как ожидается, Украина должна будет также имплементировать.

Изменение внутренней среды функционирования железнодорожного транспорта определяется процессом реформирования, что также является необходимым учитывая приближение украинского законодательства к европейскому, в рамках подписания Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС, а также отставание процесса реформирования украинских железных дорог от других стран СНГ и Европы, что снижает их конкурентные возможности на мировом рынке транспортных услуг, делает невозможным использование в полной мере рыночных механизмов хозяйствования и затрудняет дальнейшее развитие отрасли.

Ключевые слова: приоритетные направления, железнодорожный транспорт Украины, либерализация, модернизация, интеграция.

Olga Stasiuk, Ph.D.

(researcher of the development of industrial infrastructure SI «Institute of Economics and Forecasting of NAS of Ukraine»)

PRIORITY AREAS OF RAIL TRANSPORT OF UKRAINE IN NEW CONDITIONS

The article highlighted and discussed priority directions of Railway Transport of Ukraine in the near future taking into account the new conditions of functioning due to changes in external and internal environment of the industry.

Changing the external environment of Railway transport is linked with the geopolitical challenges that have defined the priority to European integration way. The result was the signing of the Association Agreement between Ukraine and the EU. Ukraine has claimed responsibility by 2022 make many changes not only in national legislation governing railway transport, but also in the basic principles of the work of branch. It is necessary to implement the directives 8 and 4 regulations. Eurodirectives on rail transport are performed in all EU countries. Moreover, the Commission is preparing a package of four directives which will set more stringent requirements for the distribution infrastructure operator and carriers and is expected to be Ukraine will also implement.

The change in the internal environment of functioning of railway transport is determined by the reform process. It is also necessary, given the approximation of Ukrainian legislation to European within the framework of the signing of the Association Agreement between Ukraine and the EU. The process of reforming the Ukrainian Railways lags behind other CIS countries and Europe, which reduces their competitiveness in the global market of transport services, making it impossible to make full use of market economic mechanisms and prevents further development of the industry.

Keywords: priority areas, railway transport Ukraine, liberalization, modernization, integration.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України, залишаючись однією з базових галузей економіки країни, перебуває в складному становищі, проблематичність якого полягає в зміні зовнішнього та внутрішнього середовища діяльності галузі, що супроводжується впровадженням директив та регламентів ЄС в національне залізничне законодавство та продовженням масштабних та складних внутрішніх трансформаційних процесів на залізницях України, а також високим ступенем зношеності основних фондів (близько 90 %), невідповідністю між придбанням та вибуттям рухомого складу тощо. Такий стан справ в залізничній галузі обумовлює необхідність чіткого визначення пріоритетних напрямів її розвитку на найближчу перспективу задля ефективного функціонування та послідовного розвитку.

Постійне перебування в процесі перетворень, спрямованих на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту, характеризується зростаючою актуальністю та складністю цих питань, оскільки паралельно із згаданими змінами, ви-

магає забезпечення безперебійного залізничного сполучення, а також безперешкодно доставку вантажів та пасажирів тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливе значення для дослідження цих питань мають наукові праці Макаренка М.В., Сича Є.М., Ейтутіса Г.Д., Диканя В.Л., Дейнеки О.Г., Позднякової Л.О., Никифорок О.І., Карпова В.М. та ін. В роботах згаданих авторів розкрито різні аспекти перспектив розвитку залізничного транспорту, але в основному з позицій проведення реформи галузі. Проте сучасні умови розвитку галузі пов'язані не лише із процесом структурного реформування, а й необхідністю імплементації директив та регламентів ЄС щодо залізничного транспорту, в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а тому визначають особливий інтерес до перспектив розвитку залізничного транспорту в даному ракурсі.

Метою статті є визначення пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту у перспективі з урахуванням нових умов його функціонування.

Викладення основного матеріалу. До пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України на найближчу перспективу, враховуючи теперішню політику Міністерства інфраструктури України в галузі залізничного транспорту, можна віднести такі: лібералізація, модернізація та інтеграція (рис. 1).

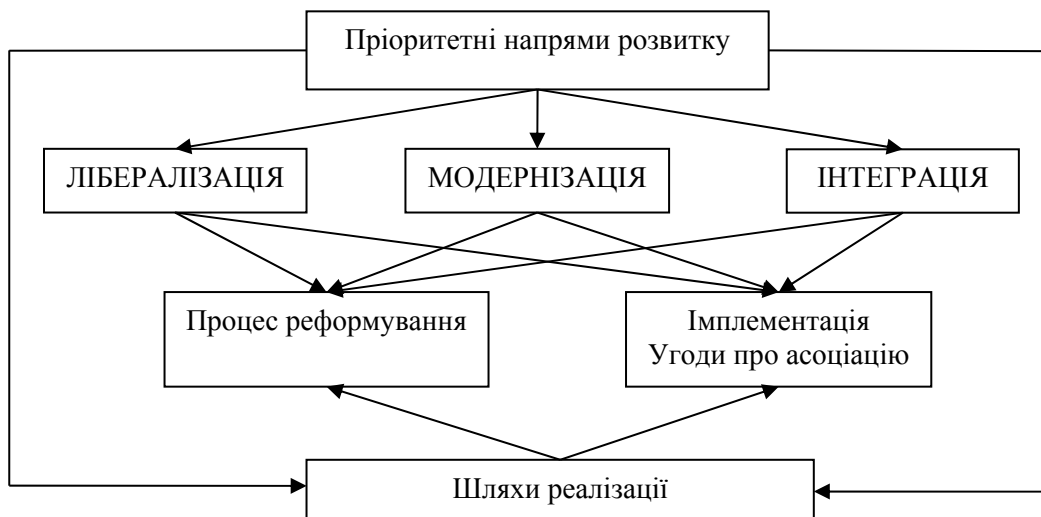


Рис. 1. Схема пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту України в перспективному періоді

Джерело: складено автором.

Одночасне перебування залізничної галузі в процесі реформування та в процесі приведення її діяльності у відповідність до вимог директив та регламентів ЄС є не що інше як шляхи, за допомогою яких відбуватиметься реалізація визначених пріоритетних напрямів розвитку, тому всі ці процеси повинні бути структурованими та узгодженими між собою, особливо беручи до уваги нестабільну політико-економічну ситуацію в Україні, що додатково ускладнює діяльність залізничного транспорту при адаптації до роботи в нових умовах.

Лібералізація. На даний час модель функціонування залізничного транспорту України поки що далека від ринкової і лібералізація ринку залізничних перевезень

(в першу чергу вантажних) перебуває на початковому етапі, тому формування сучасних ринкових відносин на залізничному транспорті України є одним із стратегічних завдань розвитку галузі протягом наступних шести років. Це доволі короткий період, оскільки процеси лібералізації в ЄС тривали понад 20 років за набагато кращих умов і досі не призвели до отримання кінцевого результату [1]. Ще на початку 2001 року Європарламент ратифікував так званий інфраструктурний пакет, який складався з трьох пакетів директив щодо залізничного транспорту, згідно з якими засновувалось два незалежні органи – регуляторний та інфраструктурний, з метою забезпечення гарантованого та недискримінаційного доступу до пропускної здатності мережі залізниць, маючи на меті створення і заохочення конкуренції між компаніями-операторами. Розвиток ринкових відносин та децентралізація на залізницях світу – це загальна ідеологія реформ, проте форми і методи їх проведення дуже різноманітні.

Реформування залізничного транспорту України, що здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390 [2], залишається головним завданням на сьогодні й на середньострокову перспективу, виступає важливим кроком на шляху забезпечення інституційних перетворень в галузі задля подальшого її розвитку. Основною метою реформування залізничного транспорту є розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень та підвищення ефективності діяльності галузі.

Розвиток конкурентного середовища та запровадження ринкової моделі функціонування залізничного транспорту можливо здійснити шляхом поступової зміни державного регулювання на ринкові відносини між суб'єктами господарювання, які здійснюватимуть конкурентні види діяльності. Для цього необхідно створити ефективний механізм внутрішньогалузевої конкуренції на основі політики лібералізації доступу до потенційно конкурентних секторів, йдучи шляхом європейських реформ і реалізуючи їх принцип розділення інфраструктури й перевезень, що покладений в основу реформування залізниць України, враховуючи при цьому всі ризики, які несе в собі лібералізація (вибір маршрутів, структура тарифів, державна допомога, інвестиції тощо).

Розділення традиційної організаційної структури залізничного транспорту України на два сектори: управління інфраструктурою та управління перевізним процесом, яке вперше в ЄС було визначено в директиві 91/440/E40 [3] й стало важливим кроком вперед, змушує залізницю запроваджувати нові правила й принципи управління задля організації цих специфічних сфер діяльності, визначення відповідних вимог до власного майна, власних розрахунків, тобто власних фінансових показників.

Завершення процесу корпоратизації «Укрзалізниці» та початок роботи з 1 грудня 2015 року ПАТ «Українська залізниця», державна реєстрація якого відбулася не в тримісячний термін (згідно закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [4]), а через три роки – 21 жовтня 2015 року [5], стало базовим кроком для проведення реформи галузі. Першочерговим результатом реформування повинна стати зміна не лише організаційної, а й фінансової моделі ринку залізничних перевезень [6], що є обов'язковою передумовою забезпечення рівноправного доступу до залізничної інфраструктури.

Відкритий доступ до інфраструктури залізниць України повинен забезпечити можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні

послуги. Конкуренція сприятиме покращенню роботи галузі. Держава здійснюватиме моніторинг ефективності роботи усіх перевізників та сприятиме конкуренції між ними. Тому в процесі реформування залізничного транспорту України повинна бути надана можливість приватним транспортним підприємствам вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й ПАТ «Українська залізниця», тобто залізнична інфраструктура має стати відкритою як для державних компаній, так і для приватних. В різних країнах було вибрано різні підходи до реформування залізниць, але в усіх цих країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників, а для українських залізниць це ще означатиме виконання вимог директив ЄС.

В 2016 р. передбачається продовження структурної реформи та виділення із регіональних залізниць всіх видів бізнесу, крім інфраструктури, а також розділення фінансових рахунків, кураторів інфраструктури і перевізної діяльності [7].

Шість директив ЄС та два регламенти ЄС, імплементація яких має забезпечити рівноправний доступ до інфраструктури та розвиток конкуренції, покладені в проект Закону «Про залізничний транспорт» [8]², який покликаний лібералізувати ринок залізничних перевезень, кардинально змінити принципи тарифоутворення, ввести поняття соціальних перевезень тощо.

Одним із надзвичайно важливих завдань під час реформування залізничної галузі має бути проведення системи модернізаційних перетворень основних засобів галузі, зменшення бар'єрів, що обмежують рух вантажів територією України та покращення доступу громадян і підприємств до залізничних послуг.

Модернізація. Упродовж останніх років спостерігається повільна, проте стала динаміка зменшення частки залізничного транспорту (2007 – 26 %, 2014 – 23,8 %) в транспортному комплексі країни. Це обумовлено як суто технічними чинниками (проблеми оновлення основних фондів, дефіцит рухомого та тягового складу; недосконалість й непрогнозована тарифна політика Укрзалізниці; низька якість послуг, що надаються Укрзалізницею), так і недосконалістю державної політики (ускладнена й неефективна система управління залізничним транспортом; обмеження доступу приватних компаній до здійснення залізничних перевезень тощо).

Перспективними напрямками модернізації залізничного транспорту України є: 1) організаційна та 2) техніко-технологічна модернізація з метою динамічного розвитку та нарощування обсягів перевезень вантажів і пасажирів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

Організаційна модернізація залізничного транспорту України пов'язана із (директива 91/440/E40 від 29.07.91 р. [3]) 1) зміною системи управління, що дозволить забезпечити розмежування функцій державного та господарського управління галуззю, стане передумовою структурних перетворень з метою утворення вертикально інтегрованої системи управління всередині ПАТ «Українська залізниця»; 2) створенням незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту; 3) створенням, відповідно до директив ЄС, Агентства залізничного транспорту з доступу до інфраструктури; 4) зміною

² 2 жовтня 2015 року Мінінфраструктури відправило проект Закону «Про залізничний транспорт» на розгляд Кабінету Міністрів України, а через два місяці Кабмін схваливши законопроект «Про залізничний транспорт», спрямував на розгляд до комітетів парламенту (zareestrovanyy na parlament'skomu сайті 14 грудня 2015 р. під №3650, а відкликаний 14 квітня 2016 р. [9]).

фінансової моделі та зміною системи встановлення тарифів на залізничному транспорті, що забезпечуватиме незалежний статус залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за адміністративними, економічними і фінансовими питаннями з правом мати майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і рахунків держави; 5) створенням системи екологічної безпеки, що включатиме управління безпекою перевезень та охороною навколишнього середовища.

Техніко-технологічна модернізація залізничного транспорту України передбачає модернізацію залізничної інфраструктури (електрифікація залізничної мережі; усунення «вузьких» місць в інфраструктурі залізничного транспорту; модернізація інфраструктури транзитних перевезень; впровадження швидкісного руху) та модернізацію рухомого складу залізничного транспорту (оновлення локомотивного парку залізничних доріг; оновлення пасажирського рухомого складу; оновлення вантажного рухомого складу).

У період 1992-2015 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувались виключно за рахунок власних коштів залізниць, тоді як темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу за рахунок власних коштів залізниць в потрібних обсягах, тому на сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано.

Інтеграція. Підписавши Угоду про асоціацію, Україна вступила в новий етап адаптації національного законодавства в галузі залізничного транспорту до законодавства ЄС, маючи на меті поглиблення інтеграції української залізничної галузі до ринку залізничних перевезень ЄС, що сприятиме розвитку експорту та ефективнішому використанню транзитного потенціалу, підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному транспортному ринку.

Із загального обсягу експорту вантажів за видами транспорту, залізничний експорт в 2014 р. склав 82176,17 тис. т [10], що становить близько 47 % в загальній структурі експорту вантажів. Протягом січня 2016 р. експорт впав на 2,2 млн т або 23 % до відповідних показників за аналогічний період 2015 року. В першу чергу, впав експорт будматеріалів (90%) та зерна (33%) [11]. Причинами падіння експорту є несприятлива кон'юнктура на світових сировинних ринках, обмеження в портах через погодні умови, заборона на експорт щебеню в РФ тощо.

Чергове падіння транзитного вантажопотоку залізничного транспорту, який складає основу транзитного потенціалу України (за винятком трубопровідного), оскільки ним перевозиться 75-80 % усіх транзитних вантажів України, в січні 2016 р. стало продовженням тенденцій останніх років. За п'ять років Україна втратила близько 23 млн т транзитних вантажів з Росії, щорічно втрачаючи близько 17 % вантажопотоку [12]. Порівнюючи піковий 2007 р. з 2014 р., залізничним транспортом втрачено майже 30 % (29,4 %) щорічного обсягу вантажних транзитних перевезень.

Основною причиною початку падіння залізничного транзиту в Україні була глобальна фінансово-економічна криза. Сьогодні ситуація дещо змінилася й до основних причин зниження транзиту залізничним транспортом можна віднести такі: – відсутність послідовної державної політики на підтримку транзиту; – реалізація політики розвитку транзиту сусідніми державами та, як наслідок, переключення вантажопотоків з України на свою територію; – політичний курс РФ щодо максимального обмеження транзиту, частка якого в структурі транзиту «Укрзалізниця»

ще в 2014 р. домінувала (більше 70 %), на користь власних потужностей; – втрата значної частки транзитних потоків (із Євросоюзу в країни Митного союзу, транзит Казахстану), а також обмеження пропозицій інших транзитерів у зв'язку з нестабільністю соціально-політичної ситуації в Україні та тимчасовим блокуванням переходів у Східному напрямку; – зниження так званого «сухопутного транзиту» (по лінії Схід–Захід), номенклатура якого була досить різноманітною і високотарифною; – неузгодженість тарифної політики залізничного транспорту та морських портів і як наслідок зниження на 25 % (до 27 млн т) транзитних перевезень «Укрзалізниці» в порти; – техніко-технологічне відставання інфраструктури та рухомого складу українських залізниць; – перехід частини транзиту залізничного транспорту на автомобільний, близько 20 %, не дивлячись на незадовільний стан доріг в Україні; – втрата частини доріг Придніпровської та Донецької залізниць тощо.

Однією з проблем інтеграції транспортної системи України до ЄС є експлуатаційна несумісність залізниць України (1520 мм) і країн Європи (1435 мм), що призводить при здійсненні перевезень до необхідності перевантаження товарів на прикордонних пунктах. Впровадження автоматичної системи переходу залізничного рухомого складу з однієї ширини колії на іншу (система автоматизованої зміни колісних пар) сприятиме інтеграції залізниць України до європейської залізничної інфраструктури, зменшить час пасажирів у дорозі, збільшить конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Перспективним для України є співробітництво у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) (між українською та європейською стороною, в рамках транспортної панелі ініціативи «Східне партнерство», узгоджено пропозиції України до карт поєднання залізничних транспортних мереж) для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через територію України.

Висновки і пропозиції. Лібералізація залізничного ринку розглядається як основа змін в процесі проведення реформування галузі та вимагає забезпечення відкритості та рівноправного доступу всіх суб'єктів господарювання до залізничної інфраструктури, залишаючи державне регулювання ринку лише для тих елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки, тому потрібно:

– розробити та затвердити постанову КМУ «Про затвердження Правил рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування», що дозволить суб'єктам господарювання забезпечити рівноправний доступ до залізничних колій для здійснення діяльності із перевезень вантажів і пасажирів на конкурентних засадах;

– прийняти нову редакцію Закону України «Про залізничний транспорт», після його доопрацювання з врахуванням вимог директив та регламентів ЄС щодо залізничного транспорту та зауважень представників бізнесу щодо тарифної політики, механізмів інвестування в об'єкти інфраструктури тощо для відпрацювання спірних питань, що створить передумови для лібералізації ринку залізничних перевезень та залучення інвестицій, впровадить поняття замовлень на соціальні перевезення і введе в дію нові принципи формування тарифів;

– прийняти Закон України «Про державне регулювання у сфері транспорту», що, відповідно до розробленого законопроекту, передбачає створення державного незалежного органу Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту та передбачити створення Агентства з доступу до інфраструктури, згідно вимог директив ЄС.

Реформування залізничного транспорту України потребує перегляду Державної цільової програми на 2010-2019 рр. з метою коригування термінів та змісту реформування відповідно до вимог директив ЄС та урахування початкових умов проведення реформи, узгодження послідовності заходів, що будуть вживатися для поступового вирішення накопичених проблем в галузі із збереженням суті реформ, спрямованих на підвищення ефективності розвитку та конкурентоспроможності залізничного транспорту України, його модернізацію та інтеграцію в європейську та світову транспортні залізничні системи.

Імплементация угоди про Асоціацію між Україною та ЄС – складний процес, пов'язаний з постійною зміною законодавчої бази України в процесі наближення її законодавства до законодавства ЄС. Це особливо важливо для залізничного транспорту, який є основою транспортної системи України та перебуває на початковій стадії реформування. Імплементация положень директив та регламентів у законодавство України передбачає проведення комплексу нормативно-правових заходів щодо узгодження нормативно-правової бази реформування залізничного транспорту з основними положеннями відповідних директив ЄС, визначених в Угоді про асоціацію України та ЄС, з метою наближення їх до законодавства ЄС в рамках імплементации даної Угоди Україною, що забезпечують як розвиток, так й інтеграційні процеси залізниць із європейськими.

Подальші наукові дослідження пов'язані з більш детальним розглядом модернізації як одного з пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту в перспективному періоді.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Програма модернізації України: бачення та рекомендації провідних європейських експертів*. Віхи заради завтрашнього дня // Агенство модернізації України, Europe part. 2015. – С. 90–93. [Електронний ресурс]. – Доступний з: // http://www.google.com.ua/url?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewiq9Zyal8DLAhWC IpoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjcCYow&usq=AFQjCNFUJMp0n_iGt_hsRmfg3dnmk_I26Q.
2. *Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки* [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>.
3. *Директива Ради від 29 липня 1991 року Про розвиток залізничних доріг Співтовариства (91/440/ЄС)* [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.
4. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012. – № 49. – С. 553.
5. *Состоялась регистрация ПАО «Украинская железная дорога»* [Електронний ресурс]. – Режим доступа: // http://cfts.org.ua/news/sostoyalas_registratsiya_pao_ukrainskaya_zheleznaya_doroga_30111.
6. *Реформи залізничного транспорту* [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.
7. *Транспорт*. 2016. – № 2/2 (897). – С. 48.
8. *Мінінфраструктури подало на розгляд уряду законопроекти, що закладають основу реформи залізничної галузі* [Електронний ресурс]. – Доступний з: // <http://www.magistral-uz.com.ua/news/mininfrastrukturi-podalo-na-rozgljad-urjadu-zakonoproekti-wo-zakladajut-osnovu-reformi-zaliznichnoi-galuzi.html>.
9. *Проект Закону «Про залізничний транспорт України»* [Електронний ресурс]. – Доступний з: // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=57427.
10. *Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2014 рік*: Статистичний бюлетень // Державна служба статистики України. – Київ – 2015. – 57 с.
11. *Объем ж/д перевозок: упершись в дно, услышали стук снизу* [Електронний ресурс]. – Режим доступа: // http://cfts.org.ua/blogs/obyem_zh_d_perevozok_upershish_v_dno_uslyshal_stuk_snizu_99.

12. *Альтернатива России: на какие новые транзитные грузы может рассчитывать Украина* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // http://cfts.org.ua/articles/alternativa_rossii_na_kakie_novye_tranzitnye_gruzy_mozhet_rasschityvat_ukraina_984.

REFERENCES

1. *Prohrama modernizatsii Ukrainy: bachennia ta rekomendatsii providnykh yevropeys'kykh ekspertiv. Vikhy zarady zavtrash'oho dnia* [The modernization program of Ukraine: Problems and recommendations from leading European experts. Milestones for tomorrow] // *Ahenstvo modernizatsii Ukrainy, Europe part*. 2015. – S. 90–93. [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // http://www.google.com.ua/url?url=http://modernization.fru.org.ua/images/documents/Europe_part.pdf&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKewiq9Zyal8DLAhWCIPoKHZGhCbsQFggTMAA&sig2=YVvwUgO9G6GWcbbmjCYow&usg=AFQjCNFUJMp0n_iGt_hsRmfg3dnmk_I26Q.
2. *Derzhavna tsil'ova prohrama reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010–2019 roky* [State target program of reforming the railway transport in the years 2010–2019] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-n>.
3. *Dyrektyva Rady vid 29 lypnia 1991 roku Pro rozvytok zaliznychnykh dorih Spivtovarystva (91/440/EEU)* [Council Directive of 29 July 1991 on the development of the Community railways (91/440 / EEU)] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://www.transport-ukraine.eu/docs/27>.
4. *Zakon Ukrainy «Pro osoblyvosti utvorennia publichnoho aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahal'noho korystuvannia»* [The Law of Ukraine «On peculiarities of the formation of a public company public railway transport»] // *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)*, 2012. – № 49. – S. 553.
5. *Sostoyalas' registraciya PAO «Ukrainskaya zheleznaya doroga»* [There was a registration of public joint stock company «Ukrainian railways»] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // http://cfts.org.ua/news/sostoyalas_registratsiya_pao_ukrainskaya_zheleznaya_doroga_30111.
6. *Reformy zaliznychnoho transportu* [Reform of Railway Transport] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://new.mtu.gov.ua/content/reformi-zaliznichnogo-transportu.html>.
7. *Transport* [Transport]. 2016. – № 2/2 (897). – S. 48.
8. *Mininfrastruktury podalo na rozhljad uriadu zakonoproekty, shcho zakladaiut' osnovu reformy zaliznychnoi haluzi* [Ministry of Infrastructure submitted to the government bill, which is the basis of reform the railway sector] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // <http://www.magistral-uz.com.ua/news/mininfrastrukturi-podalo-na-rozgljad-urjadu-zakonoproekti-wo-zakladajut-osnovu-reformi-zaliznichnoi-galuzi.html>.
9. *Proekt Zakonu «Pro zaliznychnyi transport Ukrainy»* [Draft Law on Railway Transport of Ukraine] [Elektronnyi resurs]. – Dostupnyi z: // http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=57427.
10. *Eksport, import i tranzyt vantazhiv v Ukraini za 2014 rik: Statystychni biuleten'* [Export, import and transit of goods in Ukraine 2014] // *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy*. – Kyiv – 2015. – 57 s.
11. *Ob»em zh/d perevozok: upershis' v dno, uslyshali stuk snizu* [The volume of rail traffic: leaning to the floor, heard the knock on the bottom] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // http://cfts.org.ua/blogs/obyem_zh_d_perevozok_upershis_v_dno_uslyshal_stuk_snizu_99.
12. *Al'ternativa Rossii: na kakie novye tranzitnye грузы mozhet rasschityvat' Ukraina* [Alternative Russia: what new goods may count Ukraine in transit] [EHlektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: // http://cfts.org.ua/articles/alternativa_rossii_na_kakie_novye_tranzitnye_gruzy_mozhet_rasschityvat_ukraina_984.

УДК 656.2:338.5

*Павло Лапін, здобувач
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПРОБЛЕМИ МОДЕРНІЗАЦІЇ РУХОМОГО СКЛАДУ ПОЖЕЖНИХ ПОЇЗДІВ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

У статті висвітлені проблеми щодо оновлення рухомого складу пожежних поїздів. Показано, що оновлення рухомого складу пожежних поїздів відбувається шляхом часткового укомплектування необхідною технікою спорядженням, а також шляхом переобладнання існуючого залізничного рухомого складу. Технічний стан та оснащення рухомого складу пожежних поїздів є одним з найважливіших показників їх боєготовності, оновлення їх рухомого складу має відбуватись з урахуванням об'єктивних потреб галузі, проте фінансування на ремонт і модернізацію рухомого складу практично не виділяється. Автором проведено дослідження щодо вибору варіантів подовження терміну експлуатації: модернізації або заміни пожежного поїзда на новий. В якості критерію, що визначає необхідність здійснення капітальних інвестицій в модернізацію рухомого складу, запропоновано використовувати належний рівень пожежної безпеки на ділянці обслуговування. В якості інструменту оцінки доцільності проведення модернізації пожежних поїздів запропоновано використовувати економічну модель, що враховує прогнозовані збитки від пожеж та результати роботи пожежних поїздів, а також витрати на модернізацію.

Ключові слова: залізниця, пожежний поїзд, рухомий склад, модернізація, економіка.

*Павел Лапин
(соискатель, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ»

В статье освещены проблемы обновления подвижного состава пожарных поездов. Показано, что обновление пожарных поездов происходит путем частичного укомплектования подвижного состава пожарных поездов необходи-

мой технікою і снаряженням, а також путем переоборудовання под нужды пожарных поездов, существующего железнодорожного подвижного состава.

© Ланін П. В., 2016

В последние годы финансирование ремонта и модернизация подвижного состава практически не выделяется. Несмотря на то, что техническое состояние и оснащение подвижного состава пожарных поездов является одним из важнейших показателей их боеготовности, обновление их подвижного состава должно происходить с учетом объективных потребностей отрасли. Автором проведено исследование по выбору вариантов продления срока эксплуатации: модернизации, замены пожарного поезда на новый. В качестве критерия, определяющего необходимость осуществления капитальных инвестиций в модернизацию подвижного состава предложено использовать надлежащий уровень пожарной безопасности на участке обслуживания. В качестве инструмента оценки целесообразности проведения работ по модернизации пожарных поездов предложено использовать экономическую модель, учитывающую прогнозируемый ущерб от пожаров и результаты работы пожарных поездов, а также расходы на модернизацию.

Ключевые слова: железная дорога, пожарный поезд, подвижной состав, модернизация, экономика.

Pavlo Lapin

(PhD Candidate, State Economic and Technological University of Transport)

PROBLEMS OF UKRZALIZNYTSIA'S FIREFIGHTING TRAINS MODERNIZATION

The article raised the problem of rolling stock renewal of firefighter trains. It is shown that the update of firefighting trains takes place by partial staffing of fire rolling trains the necessary technology and equipment, as well as by conversion to the needs of firefighting trains, the existing rolling stock. In recent years, funding for the repair and modernization of rolling stock is practically not released. Despite the fact that the technical condition of the rolling stock and equipment train fire is one of the most important indicators of their combat readiness, upgrade their rolling stock should take place taking into account the objective needs of the industry. The author of a study on the choice of extension of operating options, upgrades, replacement of fire trains a new one. As a criterion, which determines the need for capital investment in the modernization of the rolling stock is proposed to use the appropriate level of fire safety in the service area. As a tool to assess the feasibility of carrying out work on the modernization of the fire trains proposed to use an economic model that takes into account the results of the fire trains and upgrading costs.

Keywords: railway, firefighting train, rolling-stock, modernization, economy.

Вступ. На залізницях України понад 85% тягового та моторвагонного рухомого складу, що є в експлуатації, працюють за межами визначених строків експлуатації.

Те ж саме належить і до рухомого складу пожежних поїздів, частина якого була побудована та експлуатується ще з часів соціалістичного господарювання [1].

Станом на сьогодні пожежні поїзди ПАТ «Українська залізниця» працюють досить стабільно, і в цілому задовольняють попит на забезпечення пожежної безпеки при ліквідації наслідків залізничних транспортних подій. Проте протягом останнього часу надходження нових вагонів пожежних поїздів в парк спеціалізованого рухомого складу регіональних філій залізниць практично не відбувалось. При цьому, в останні роки рухомий склад пожежних поїздів частково виключався з інвентарного парку після закінчення нормативного терміну служби та з інших причин. За період 2011-2014 рр. відбулося скорочення парку пожежних поїздів з 65 до 54. Як наслідок, це призвело до розширення ділянок обслуговування та інтенсифікації роботи агрегатів тих пожежних поїздів, що залишилися нести бойове чергування [2].

Постійне перебування у стані бойової готовності та забезпечення заданого рівня пожежної безпеки вимагає оновлення парку пожежних поїздів, що в свою першу вимагає великих матеріальних витрат, а отже стає актуальною проблема пошуку рішень щодо відновлення ресурсу існуючої техніки, розробки заходів щодо продовження терміну служби вагонів пожежних поїздів на основі виконання капітального ремонту з продовженням терміну корисної експлуатації, додаткової комплектації або побудови нового пожежного поїзду згідно вимог часу.

Метою статті є дослідження структури і стану рухомого складу пожежних поїздів в Україні, визначення шляхів оновлення рухомого складу пожежних поїздів з урахуванням обмежених фінансових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню проблем ефективності експлуатації рухомого складу пожежних поїздів на залізничному транспорті присвячені роботи М.Д. Кацмана, В. К. Мироненка, Ю.В. Гержода, О.Г. Родкевич, В.П. Лапіна та інших. Разом з тим, ці роботи стосуються питань щодо підвищення рівня окремих тактико-технічних характеристик пожежних поїздів без належного дослідження проблеми модернізації спеціалізованого рухомого парку пожежних поїздів з урахуванням економічних механізмів.

Виклад основного матеріалу дослідження. З початку появи на вітчизняних залізницях рухомого складу пожежних поїздів його формування проводилось на основі переобладнання серійних вагонів, що виробляла радянська промисловість для залізниці. Для включення до складу пожежного поїзда стандартні серійні вагони проходили модернізацію і укомплектування на вагоноремонтних підприємствах за затвердженими типовими проектами. За таким самим принципом відбувається поодиноким включення нових вагонів в парк рухомого складу пожежних поїздів і в теперішній час.

Технічний стан рухомого складу пожежних поїздів є одним з найважливіших показників їх боєготовності. У складі пожежних поїздів на сьогодні експлуатується 235 одиниць залізничного рухомого складу. Залізничний рухомий склад пожежних поїздів знаходиться на балансі дирекцій залізничних перевезень або служб вагонного господарства регіональних філій публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і відповідно до статутних документів його виробництво, поточне утримання та експлуатація віднесені до повноважень регіональних філій. Порядок утримання та експлуатації рухомого складу пожежних поїздів регламентований Положенням про пожежні поїзди на залізницях України, затвердженому Наказом Укрзалізниці № 039-Ц від 01.02.2006 р.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Перші пожежні поїзди, що з'явилися на теренах вітчизняних залізниць, були невеликої потужності за своїми тактико-технічними даними. Вагон-насосна станція була обладнана на базі чотирьохвісного вантажного вагона, ємність двовісної цистерни-водосховища була всього 25 кубічних метрів. Для виконання завдань з гасіння пожеж і запобігання виникненню надзвичайних ситуацій в смузі відводу залізниці була потрібна постійна модернізація технічного озброєння поїздів. Сьогодні на озброєнні відомчої пожежної охорони використовуються пожежні поїзди двох категорій: пожежний поїзд 1 категорії, пожежний поїзд 2 категорії. Рухомий склад пожежного поїзда першої категорії включає: вагон – насосну станцію чотиривісний суцільнометалевий вагон, в якому розміщується: особовий склад, насосні установки, електростанція, обладнання та засоби пожежогасіння; дві цистерни-водосховища для зберігання води; вагон для розміщення пожежної техніки, спеціального пожежно-технічного та аварійно-рятувального обладнання – критий вантажний вагон. Для збільшення запасу води в пожежонебезпечний весняно-літній період до складу кожного пожежного поїзда додається цистерна з робочого парку. Типовий табель пожежного поїзда другої категорії включає: один чотиривісний суцільнометалевий вагон - насосну станцію, дві цистерни-водосховища (табл. 1).

Таблиця 1. Табель пожежного поїзда першої та другої категорії

№ з/п	Найменування вагона	Тип вагона	Вісність вагона	Кількість вагонів	
				пожежний поїзд 1 категорії	пожежний поїзд 2 категорії
1	2	3	4	5	6
1	Насосна станція для розміщення особового складу, насосних установок, електростанцій, пожежно-технічного озброєння, обладнання та засобів пожежогасіння	пасажирський або рефвагон	4-вісний	1	1
2	Ємність для води	цистерна	4-вісний	2	2
3	Вагон-майстерня	рефвагон	4-вісний	1	1
4	Вагон-гараж для розміщення пожежного автомобіля та запасу піноутворювача	критий	4-вісний	1	–

Перелік складу пожежних поїздів залізниць України із зазначенням видів його ремонту, проведення огляду колісних пар, гальмівного та автозчепного обладнання з посиланням на нормативний документ, яким ці види робіт та періодичність встановлена наведені в таблицях 2 та 3.

Категорійний розподіл пожежних поїздів має наступний вигляд: пожежних поїздів 2-ї категорії – 44 од., пожежних поїздів 1-ї категорії – 10 од. Парк пожежних поїздів розподілено між залізницями відносно пропорційно: на Донецькій залізниці – 9 поїздів (з них 4 – на території, не підконтрольній Уряду України), на Львівській залізниці – 11 поїздів, на Одеській залізниці – 8 поїздів (із них 1-ї категорії – 6 од.), на Південній залізниці – 9 поїздів (із них 1-ї категорії – 4 од.), на Південно-Західній залізниці – 11 поїздів, на Придніпровській залізниці – 6 поїздів. На початку 2000-х рр. особливо гостро постала проблема оновлення рухомого складу пожежних

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

поїздів у зв'язку із закінченням строків його експлуатації. З того часу і дотепер організована і проводиться робота щодо подовження термінів експлуатації залізничного рухомого складу пожежних поїздів, які відпрацювали встановлені строки експлуатації, а також проведена часткова модернізація рухомого складу пожежних поїздів і переобладнання під потреби пожежних поїздів існуючого залізничного складу.

Таблиця 2. Встановлені види ремонтів вантажних вагонів пожежних поїздів та терміни їх проведення (з посиланням на нормативний документ)

Тип одиниці спеціального рухомого складу	Технічне обслуговування колісних пар, гальмівного та автотягачного обладнання	Ремонт	
		Деповський	Капітальний
Цистерна-водосховище пожежного поїзда, рефрижераторні: вагон-насосна станція, вагон-майстерня, санітарно-гігієнічного та побутового призначення, вагон-гараж, вагон під комору.	щорічно	5 років	15 років Положення про систему ТО та ремонту вагонів введеної наказом Укрзалізниці від 02.11.2012 №397-Ц
	Указівка Укрзалізниці від 20.07.2010 №ЦЗ-1– 8/228.		

Таблиця 3. Встановлені види ремонтів пасажирських вагонів пожежних поїздів та терміни їх проведення (з посиланням на нормативний документ)

Тип одиниці спеціального рухомого складу	Технічне обслуговування третього об'єму	Деповський ремонт	Капітальний ремонт-1	Капітальний ремонт -2 від побудови	КВР, капітальний ремонт не раніше
Вагон - насосна станція на базі вагону пасажирського парку	6 місяців	4 роки	16 років	20 років	28 років
додаток 2 до наказу Укрзалізниці від 17.05.2011 № 199-Ц					

Такі часткові заходи вимагали залучення коштів. Наприклад, у 2013 р. загальні капітальні інвестиції у господарство воєнізованої охорони становили 2,3 млн грн, у 2014 – 1,85 млн грн, у 2015 – 1,65 млн грн. При цьому безпосередньо на пожежні поїзди було спрямовано близько 40% коштів..

Питання оновлення рухомого складу пожежних поїздів широко обговорювалось у вітчизняній науковій літературі. В дисертаційній роботі О.Г. Родкевич, виконаній на базі Державного економіко-технологічного університету транспорту, наголошується на необхідності створення програми уніфікації та удосконалення існуючих пожежних поїздів із розширенням їх тактичних можливостей щодо гасіння пожеж більш ефективними вогнегасними речовинами, усунення витоків і розливів небезпечних речовин з аварійних залізничних цистерн, а також проведення аварійно-рятувальних робіт. Автор пропонує впровадження нового покоління пожежних поїздів, їх розгортання та бойове застосування, а саме: створення пожежних аварійно-рятувальних поїздів за модульним принципом, що мають автономну тягу та укомплектовані необхідним сучасним спорядженням та кваліфікованим персоналом [3]. Ю.В. Гержд, М. М. Горбаха, М. М. Дидківський, М. Д. Кацман з метою модернізації

пожежних поїздів запропонували розробити концепцію їх побудови, оснащення, утримання та бойового застосування, місця дислокації та чисельності [4].

З відходом у минуле концепції «абсолютної безпеки» і переходом світової спільноти до концепції прийнятної з економічних, технологічних і соціальних міркувань ризику виникла необхідність попередньої оцінки рішень стосовно наявних ресурсів для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій [5].

В контексті забезпечення пожежної безпеки на залізниці це означає, що будь-який рівень пожежної безпеки, що забезпечується на заданій ділянці залізниці характеризується певними показниками, розробка яких, відповідно до діючих керівних документів, належить до компетенції керівників регіональних філій залізниць. Кожен такий показник знаходиться в певних межах, що відповідає заданому рівню безпеки. Якщо показники на заданій ділянці залізниці знаходяться в цих межах, то вважається, що ділянка залізниці забезпечена належним рівнем пожежної безпеки. А отже, питання про оновлення рухомого складу пожежних поїздів повинно перш за все ставитись з позицій можливості забезпечення ними належного рівня пожежної безпеки на ділянці залізниці, що обслуговується. Наприклад, забезпечення належного рівня пожежної безпеки на різних ділянках обслуговування пожежних поїздів вимагатиме різного оснащення. Ділянки обслуговування, де наявні тунелі вимагають наявності в пожежних поїздах автономних модулів забезпечення життєдіяльності та пожежних роботів; ділянки на яких здійснюється інтенсивний вантажообіг небезпечних вантажів вимагають наявності ємностей для їх перекачування в разі аварії; протяжні ділянки обслуговування вимагають постійної наявності локомотивної тяги для забезпечення нормативного часу прибуття пожежного поїзда на місце події тощо.

На рис. 1 наведена структурна схема пошуку кращого варіанта оновлення рухомого складу пожежного поїзда. Як видно з рис. 1, розглядається три можливих варіанти оновлення рухомого складу пожежних поїздів: подовження терміну експлуатації за рахунок ремонту і експлуатації старого рухомого складу, його модернізація або заміна старого пожежного поїзда новим. Як показано вище, на практиці модернізація пожежних поїздів зводиться до двох варіантів, тобто організації подальшого ремонту і експлуатації старого парку вагонів пожежного поїзда або його модернізація. Це мотивується відсутністю або нестачею фінансових коштів на заміну відпрацьованого рухомого складу.

З економічної точки зору, порівняння варіантів оновлення пожежних поїздів зводиться до наступних співвідношень:

$$W_p < W_m < W_z \quad (1)$$

де, W_p , W_m , W_z – витрати на ремонт при подовженні терміну експлуатації, модернізації, заміні старого рухомого складу пожежного поїзда на новий.

$$P_p < P_m < P_z \quad (2)$$

де, P_p , P_m , P_z – здатність пожежного поїзда забезпечувати належний рівень пожежної безпеки на ділянці обслуговування після поточного ремонту, модернізації, заміни на новий.

Як видно і наведених нерівностей (1) та (2) будь-яке підвищення тактико-технічних можливостей пожежного поїзда для забезпечення належного рівня пожежної безпеки вимагає залучення коштів, тому варіант заміни відпрацьованого

рухомого складу на новий завжди розглядається в останню чергу. Належний рівень пожежної безпеки на дільниці обслуговування пожежного поїзда знаходиться в тісному взаємозв'язку з рівнем пожежного ризику. Пожежний ризик – це кількісна міра можливості реалізації пожежної небезпеки та її наслідків для людей і матеріальних цінностей, що в нашому випадку вимірюється в грошовому еквіваленті. Як було зазначено вище, доцільно оперувати поняттям прийнятний ризик, який відповідно до закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 № 877-V може бути визначений як соціально, економічно, технічно і політично обґрунтований ризик, який не перевищує гранично допустимого рівня.

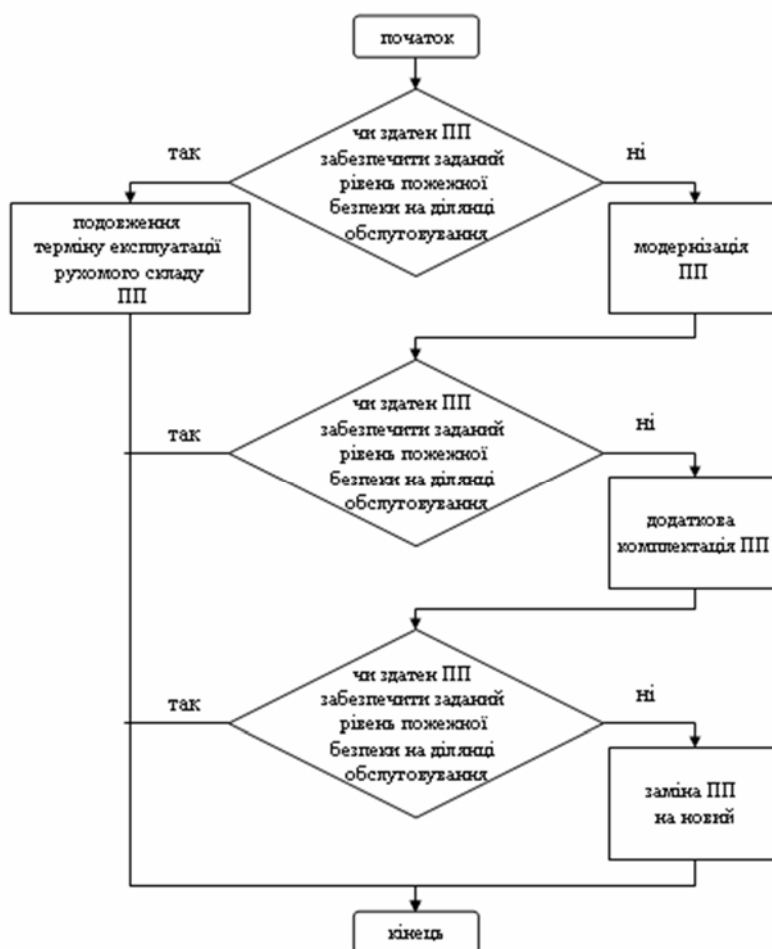


Рис. 1. Структурна схема вибору варіантів подовження експлуатації, модернізації, заміни пожежного поїзда (ПП) на новий.

Взаємозв'язок між належним рівнем пожежної безпеки та пожежним ризиком зображено на рис. 2. Точці R_1 на рис. 2 відповідають максимально можливі для ПАТ «Укрзалізниця» збитки від надзвичайних ситуацій (пожеж) за рік ($C_{заг.збит.}$). Точка P_1 відображає максимально можливі для ПАТ «Укрзалізниця» річні витрати на утримання та оновлення пожежних поїздів ($C_{утрим.}$).

Таким чином, ми приходимо до висновку, що вищий рівень забезпечення пожежної безпеки вимагатиме більших витрат на утримання та оновлення пожежних поїздів, проте отримаємо меншу кількість надзвичайних ситуацій та збитків від них, та навпаки – низький рівень технічного стану пожежних поїздів призведе до збільшення збитків при ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті.

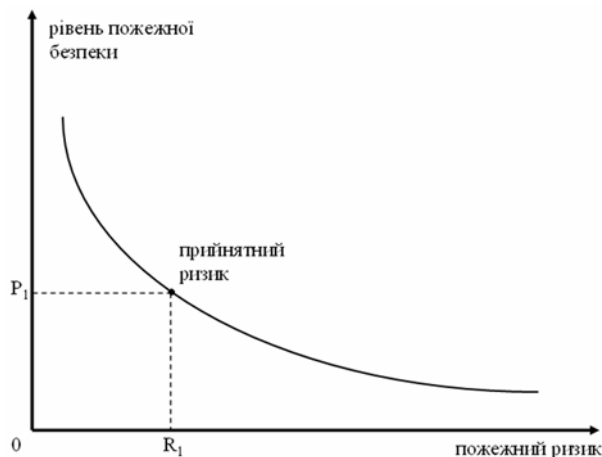


Рис. 2. Графічне зображення взаємозв'язку рівня пожежної безпеки та пожежного ризику

З точки зору забезпечення економічної ефективності для системи, що забезпечує ліквідацію наслідків надзвичайних ситуацій, необхідно знайти таку точку рівноваги, для якої на мережі ПАТ «Укрзалізниця» виконуються умови:

$$\left. \begin{array}{l} \text{Сзаг.збит.} \rightarrow \min \\ \text{Сутрим.} \rightarrow \min. \end{array} \right\}$$

Отже, інструментом, що дозволяє оцінити доцільність проведення робіт з модернізації пожежних поїздів, є побудова економічної моделі, що враховує виражений у грошовому еквіваленті прийнятний пожежний ризик, результати роботи пожежних поїздів і витрати на модернізацію.

Висновки та пропозиції. Оцінка адекватних сил і засобів, необхідних, для ліквідації пожеж і надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті висуває окремі конструктивні та нормативні вимоги до рухомого складу пожежних поїздів. Для вітчизняних пожежних поїздів досі таких вимог ще не розроблено. Причинами є відносно задоволення пожежними поїздами попиту на ліквідацію наслідків надзвичайних ситуацій та новизна і дороговартість цього напрямку роботи: незрозуміло, які конструктивні схеми пожежних поїздів найбільш ефективні для гасіння пожеж на різних ділянках залізниці, який економічний ефект від їх використання. Показано, що дослідження в цьому напрямі необхідно починати з розрахунку економічної ефективності. В якості інструменту оцінки доцільності проведення робіт з модернізації пожежних поїздів запропоновано використовувати економічну модель, що враховує прогнозовані збитки від пожеж та результати роботи пожежних поїздів і витрати на їх модернізацію.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Горобець В. Л.* Дослідження питань міцності та подовження терміну служби несучих конструкцій тягового та моторвагонного рухомого складу залізниць України / В. Л. Горобець, О. М. Бондарев // Локомотив-інформ. – 2015. – № 9-10. – С. 4-11.
2. *Лапін П.В.* Економічна ефективність пожежних поїздів: до постановки проблеми / П.В. Лапін // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2015. – Вип. 31. – С. 78-90
3. *Родкевич, О. Г.* Закономірності та використання факторів ефективності системи перевезення небезпечних вантажів: авт. дис. к. т. н.: 05.22.01 / О. Г. Родкевич; Держ. екон.-техн. ун-т трансп. – К.: Ред.-вид. центр ДЕТУТ, 2013. – 25 с
4. *Гержод Ю. В.* Модернізація пожежних поїздів та оптимізація їх дислокації на залізницях країни / Ю. В. Гержод, М. М. Горбаха, М. М. Дидківський, М. Д. Кацман // Залізничний транспорт України. – 2012. – № 3/4. – С. 14-16
5. *Музикіна, С. І.* Формування моделі прогнозування наслідків виникнення надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті при перевезенні небезпечних вантажів / С. І. Музикіна // Зб. наук. пр. Укр держ. ун-ту залізн. трансп. – Харків, 2015. – Вип. 156. – С. 109-116.

REFERENCES

1. *Gorobec V. L.* Doslidzhennja pytan micnosti ta podovzhennja terminu sluzhby nesuchih konstrukcij tjavogogo ta motorvagonnogo ruhomogo skladu zaliznyz Ukraini / V. L. Gorobec, O. M. Bondarev // Lokomotiv-inform. – 2015. – № 9-10. – S. 4-11
2. *Lapin P.V.* Ekonomichna efektyvnist pozhezhnih poizdiv: do postanovky problemy / P.V. Lapin // Zbirnyk naukovih prac Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnja. – 2015. – Vyp. 31. – S. 78-90
3. *Rodkevich, O. G.* Zakonomirnosti ta vykoristannja faktoriv efektyvnosti systemi perevezennja nebezpechnyh vantazhiv: avt. dis. k. t. n.: 05.22.01 / O. G. Rodkevich; Derzh. ekon.-tehn. un-t transp. – K.: Red.-vid. centr DETUT, 2013. – 25 s
4. *Gerzhod Ju. V.* Modernizacija pozhezhnyh poszdiv ta optimizacija ih dyslokacii na zaliznicjah kraini / Ju. V. Gerzhod, M. M. Gorbaha, M. M. Didkivs'kij, M. D. Kacman // Zaliznychnyj transport Ukraini. – 2012. – № 3/4. – S. 14-16
5. *Muzikina, S. I.* Formuvannja modeli prognozuvannja naslidkiv vynykennja nadzvychajnih sytuacij na zaliznychnomu transporti pry perevezenni nebezpechnyh vantazhiv / S. I. Muzikina // Zb. nauk. pr. Ukr derzh. un-tu zalizn. transp. – Harkiv, 2015. – Vip. 156. – S. 109-116.

УДК 330.131.7:656.6

Ігор Аверічев, к.е.н.

(доцент каф. «Управління та економіка водного транспорту», Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ОЦІНКИ РІВНЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Метою статті є обґрунтування необхідності підвищення ефективності забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту. У статті проаналізовані теоретико-методичні підходи щодо побудови механізму забезпечення економічної безпеки підприємств. Обґрунтовані методико-інструментарні засади діагностики загроз, аналізу та планування ефективності економічної безпеки, що створює умови зростання ефективності господарської діяльності та дозволяє своєчасно запобігати утворенню факторів загроз економічній безпеці підприємств водного транспорту. Стверджується, що для ефективності забезпечення економічної безпеки на сучасному етапі діяльність підприємств потребує збільшення державної участі як фінансового, так і організаційного характеру. Тому з огляду на активізацію євроінтеграційних та міжнародних процесів в Україні слід підняти на новий рівень обговорення проблеми реформування сектору безпеки нашої держави. Отже, необхідно докласти всіх зусиль, щоб зупинити негативні процеси, домогтися економічного зростання і достойного місця у світі. При цьому, необхідно враховувати, що світова економіка продовжує залишатися ареною зіткнення інтересів різних країн. Лише створення власної системи економічної безпеки дасть можливість уникнути для національної економіки можливих руйнівних наслідків, забезпечити її конкурентоспроможність, захистити вітчизняного товаровиробника, ефективно взаємодіяти з міжнародними фінансово-економічними інституціями.

Наводяться характерні для сучасного етапу інтенсивні процеси соціалізації усіх сфер суспільного життя, всієї сукупності суспільних відносин, які вимагають перегляду існуючих поглядів на проблеми безпеки, в тому числі і транспортної.

Визнається, що чітке розуміння транспортної безпеки як соціальної категорії об'єктивно передбачає обов'язкову консолідацію зусиль держави, комерційних структур, страхових компаній, громадських організацій з метою подолання нинішньої кризової ситуації та підвищення транспортної безпеки до необхідного рівня.

Ключові слова: економічна безпека, теоретико-методичні підходи, оцінка рівня економічної безпеки, водний транспорт.

© Аверічев І.М., 2016

Игорь Аверичев, к.э.н.

(доцент каф. «Управление и экономика водного транспорта», Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Целью статьи является обоснование необходимости повышения эффективности обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта.

В статье проанализированы теоретико-методические подходы к построению механизма обеспечения экономической безопасности предприятий. Обоснованы методико-инструментарные основы диагностики угроз, анализа и планирования эффективности экономической безопасности, что создает условия роста эффективности хозяйственной деятельности и позволяет своевременно предотвращать образование факторов угроз экономической безопасности предприятий водного транспорта.

Утверждается, что для эффективности обеспечения экономической безопасности на современном этапе деятельность предприятий требует увеличения государственного участия как финансового, так и организационного характера. Поэтому, учитывая активизацию евроинтеграционных и международных процессов в Украине, следует поднять на новый уровень обсуждения проблем реформирования сектора безопасности нашего государства. Следовательно, необходимо приложить все усилия, чтобы остановить негативные процессы, добиться экономического роста и достойного места в мире. При этом необходимо учитывать, что мировая экономика продолжает оставаться ареной столкновения интересов разных стран. Только создание собственной системы экономической безопасности позволит избежать для национальной экономики возможных разрушительных последствий, обеспечить ее конкурентоспособность, защитить отечественного товаропроизводителя, эффективно взаимодействовать с международными финансово-экономическими институтами.

Приводятся характерные для современного этапа интенсивные процессы социализации всех сфер общественной жизни, всей совокупности общественных отношений, которые требуют пересмотра существующих взглядов на проблемы безопасности, в том числе и транспортной.

Признается, что четкое понимание транспортной безопасности как социальной категории объективно предполагает обязательную консолидацию усилий государства, коммерческих структур, страховых компаний, общественных организаций с целью преодоления нынешней кризисной ситуации и повышения транспортной безопасности до необходимого уровня.

Ключевые слова: экономическая безопасность, теоретико-методические подходы, оценка уровня обеспечения экономической безопасности, водный транспорт.

Igor Averitchev, Ph.D.

(associate Professor Department of Management and Economics water transport, Kyiv State Academy of Water Transport behalf Hetman Petro Konashevich Sagaydachniy)

**THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACHES TO ASSESS
THE LEVEL OF ECONOMIC SECURITY ENTERPRISES
WATER TRANSPORT**

The article is a justification for increasing the efficiency of economic security of enterprises of water transport.

The article analyzed the theoretical and methodological approaches to building a mechanism to ensure economic security. The technique, diagnostic toolkit principles threats analysis and planning efficiency of economic security, creating conditions for increased efficiency of economic activities and allows time to prevent the formation of factors threats to economic security of enterprises of water transport.

It is alleged that the efficiency of economic security at the present stage business activity needs to increase public participation both financial and organizational. Therefore, in view of the intensification of European and international processes in Ukraine should be raised to a new level discussion of issues of security sector reform our derzhavy. Otzhe need to make every effort to stop the negative processes, to achieve economic growth and decent place in the world. However, be aware that the world economy continues to be the scene of a clash of interests of various countries. Only the creation of their own economic security system will avoid the national economy possible devastating consequences and ensure its competitiveness, to protect domestic producers to effectively interact with the international financial and economic institutions.

We give characteristic of the current stage of intensive processes of socialization in all spheres of public life, the totality of social relations that require revision of existing views on security issues, including transport.

It is recognized that a clear understanding of traffic safety as a social category provides an objective mandatory consolidation efforts of the government, business corporations, insurance companies, public organizations in order to overcome the current crisis and improve transport security to the required level.

Keywords: economical security, theoretical and methodological approaches, assessment of economic security, water transport.

Постановка проблеми. Розробка теоретичної концепції формування будь-якого механізму в економічній сфері підприємства є досить складним завданням. Головна проблема полягає в тому, що науковий інтерес до даної категорії у економістів почав проявлятися тоді, коли понятійний апарат політичної економії вже було сформовано. Досить часто під механізмами різного роду в економічній сфері розуміють сукупність методів і заходів, які застосовуються з певною метою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В українській економічній науці аналізу теоретико-методичних підходів присвячені праці Мойсєнко І.П., Шолока О.О., Пожусєва Т.О., Овчаренко О.В., Тамбовцева В.Л., Олейникова Е.А., Забродського В.О. та ін., а також дістав подальшого розвитку в роботах Геєця В.М., Мунтіяна В.І., Кавуна С.В., Корецького Б.М. та ін. Проте, зазначенні визначення не враховують системність та синергічність взаємодії елементів механізму. Крім того, зазначені автори виокремлюють в структурі механізму забезпечення економічної безпеки інструментарій підвищення рівня безпеки, не розкриваються методи впливу суб'єкта на об'єкт.

Метою статті є визначення теоретико-методичних підходів підвищення ефективності забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту.

Викладення основного матеріалу дослідження. Фактично всю наявну різноманітність робіт із аналізу теоретико-методичних підходів можна звести до подальшого.

Індикаторний підхід – за якого рівень економічної безпеки підприємства (ЕБП) визначається за допомогою так званих індикаторів. Індикатори розглядаються як порогові значення показників, котрі характеризують діяльність підприємства в різних функціональних областях, що відповідають певному рівню економічної безпеки.

Оцінка ЕБП встановлюється за наслідками порівняння фактичних показників діяльності підприємства з індикаторами. При цьому рівень точності індикатора в даному випадку є проблемою, оскільки відсутня методична база визначення індикаторів, що враховують особливості діяльності підприємства. У разі некваліфікованого визначення значення індикаторів неправильно може бути визначений рівень економічної безпеки підприємства.

Ресурсно-функціональний – оцінка рівня економічної безпеки підприємства здійснюється на основі оцінки стану використання корпоративних ресурсів за спеціальними критеріями. При цьому як корпоративні ресурси розглядаються чинники бізнесу, котрі використовуються власниками і менеджерами підприємства для виконання цілей бізнесу. Зазначений підхід до оцінки рівня економічної безпеки підприємства є дуже широким, але охоплює всі функціональні області діяльності підприємства.

Програмно-цільовий підхід – оцінка економічної безпеки підприємства ґрунтується на інтеграції сукупності показників, що визначають економічну безпеку. При цьому використовується декілька рівнів інтеграції показників і такі методи їх аналізу, як кластерний і багатовимірний аналіз. Такий підхід відрізняється високим ступенем складності аналізу, що проводиться, з використанням методів математичного аналізу.

В існуючих наукових дослідженнях оцінювання економічної безпеки здійснюють шляхом аналізу фінансових показників і інтегральних критеріїв загрози банкрутства. Основну увагу дослідники при оцінці фінансових загроз банкрутства приділяють визначенню та дотриманню граничних значень показників, що характеризують економічне становище підприємства.

Показники, що використовуються для оцінки економічної безпеки на сучасному етапі можна згрупувати за напрямками аналізу з шістьма групами показників:

- фінансова стабільність;
- фінансова ліквідність;
- фінансова стійкість;
- показники рентабельності;

РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

показники ймовірності банкрутства;
сукупні показники ЕБ.

Автором проаналізовано умови застосування методик розрахунку на підприємствах водного транспорту із урахуванням особливостей ВТ. Умови застосування та напрямки удосконалення розглянутих методик наведено у табл. 1.

Таблиця 1. Порівняльна характеристика умов застосування методик оцінки стану економічної безпеки на підприємствах водного транспорту

Існуючі методики оцінки стану ЕБ	Умови застосування	Напрями удосконалення
Ліквідність	Застосовується	Без змін
Бівера	Не застосовується	Потребує перегляду коефіцієнтів
Стійкість	Застосовується після удосконалення	Перегляд показників для підприємств водного транспорту
Стабільність	Застосовується	Без змін
Альтмана, Ліса, Таффлера	Не застосовується	Для застосування потрібно дослідити динаміку факторів банкрутства підприємств водного транспорту

Сукупний показник рівня економічної безпеки підприємства оцінюється шляхом визначення вагомості й підсумовування окремих функціональних складових.

Зазначені функціональні критерії визначаються із залученням кваліфікованих експертів. При цьому оцінюється можлива величина збитків, які можуть бути нанесені підприємству і ефективність заходів по його запобіганню.

Сукупний показник економічної безпеки (СЕБП) суб'єкта господарювання розраховується за формулою:

$$СЕБП = \sum_{i=1}^N K_i * d_i$$

де K_i – значення показників оцінки економічної безпеки за основними функціональними складовими; d_i – питомавага i -ої функціональної складової економічної безпеки; i – кількість функціональних складових економічної безпеки підприємства ($i=1,2,..n$).

Основним недоліком такого визначення показника економічної безпеки є його суб'єктивний характер, який проявляється при оцінці можливих величин збитків, які можуть бути спричинені підприємству, а також при визначенні частки кожної функціональної складової економічної безпеки.

Аналіз рівня економічної безпеки підприємства проводиться на основі порівняння розрахункового значення сукупного показника з отриманими раніше, а також з розрахованими для порівняння значеннями цього показника для аналогічних підприємств.

Крім того, пропонується порівнювати поточні й ретроспективні значення функціональних складових економічної безпеки підприємства і виявляється ступінь впливу змін стану функціональних складових на зміну сукупного показника.

Після цього пропонується проводити функціональний аналіз заходів, спрямованих на підтримку необхідного рівня всіх складових. Він охоплює етапи, починаючи від ідентифікації та аналізу загроз і ризиків, характерних для різних сфер діяльності, і закінчуючи контролем результатів їх обмеження та запобігання. Реалізація заходів щодо підвищення рівня економічної безпеки підприємства вимагає залучення додаткових коштів, що дозволяє надалі уникнути додаткових витрат, викликаних різними факторами, а також дотримання інтересів всіх сторін.

Кінцевий результат усунення загроз і негативних впливів за складовими економічної безпеки передбачає безперервний процес забезпечення необхідними матеріальними, інформаційними, трудовими та іншими необхідними ресурсами всіх учасників виробництва продукції, оптимізацію витрат, підвищення якості продукції, що задовольняє вимогам споживачів. Використання критерію СПЕБ є дуже трудомістким процесом, передбачає залучення експертів, займає багато часу, але дає, на наш погляд, більш точний результат.

Висновки та пропозиції. Таким чином, розглянуті підходи оцінюють рівень ЕБ на основі розрахунку вірогідності банкрутства. Висока небезпека банкрутства означає низький стан ЕБ та навпаки.

В цілому, розглянуті моделі не завжди діють в умовах української економіки, а специфіка транспортної галузі в розглянутих методиках не розглянута. Тому виникає потреба в розгляді особливостей та специфічних критеріях оцінювання економічної безпеки на транспортних підприємствах.

Аналіз наукових підходів, економічного та практичного досвіду щодо оцінювання економічної безпеки показав, що існуючі методи оцінки розроблені в основному для промислових і зарубіжних підприємств. Використання їх для підприємств водного транспорту у зв'язку з високим впливом зовнішнього середовища та визначених особливостей потребує удосконалення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Полянська А.С., Троценкова Т.А. Сучасні технології управління економічною безпекою підприємства [Електронний ресурс] / А.С. Полянська, Т.А. Троценкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 29.– 2010. – С.164-168.
2. Геєць В.М., Кизим М.О., Клебанова Т.С., Черняк О.І. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство: Монографія. – Х., 2006. – 240 с.
3. Жихарева В. В. Экономика морского транспорта: Учебник/Жихарева В.В., Котлубай А.М., Кибик О.Н. и др. – Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012.– 480 с.
4. Аверічев І.М. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту: дисертація. – К.: КДАВТ, 2016 с.

REFERENCES

1. Poljanskaya A.S., Troschenkova T.A. Modern technology management of economic security company [electronic resource] / AS Poljanskaya, TA Troschenkova // Bulletin of Economics and transportation industries. – № 29.– 2010. – S.164-168.
2. Heyets V.M., Kizim M.O., Klebanov T.S., Chernyak O.I. Modeling of economic security: state, region, enterprise Monograph. – H., 2006. – 240 p.
3. Zhikhareva V.V., Sea Commercial Transport Economics: Textbook / Zhikhareva V.V., Kotlubai A.M., Kybyk A.N., and others. – Kharkiv: «BOOK breaker», 2012.– 480 p.
4. Averichev I.M. Mehanizm zabezpechennya ekonomichnoyi bezpeki pidpriemstv vodnogo transportu: disertatsiya. – K.: KDAVT, 2016 r.

УДК 331.101.3

*Вікторія Гудкова, д.е.н., проф.
(завідувач каф. «Економіка та підприємництво»),
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ірина Коваленко
(магістр спеціальності «Економіка підприємства»),
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСОБЛИВОСТІ СИСТЕМИ МОТИВАЦІЇ ТА ОПЛАТИ ПРАЦІ ПЕРСОНАЛУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Стаття присвячена дослідженню особливостей системи мотивації праці персоналу на підприємстві. Основою ефективної діяльності компанії є раціональна організація управління, а головним джерелом, двигуном і резервом будь-яких змін в організації є людський ресурс. Показано, що забезпечення його максимального генерування і ефективного використання – це стратегічно важливий аспект в діяльності будь-якого підприємства. Якщо розглядати цей процес з точки зору його постійного посилення і вдосконалення, то слід зазначити, що ключова роль у ньому належить управлінню персоналом і безпосередньо однією з її найважливіших функцій – мотивації.

Мотивація працівників відіграє провідну роль в управлінні підприємством. Визначено, що вона є опосередкованим керівництвом через інтереси працівників із застосуванням специфічних форм і методів забезпечення їх моральної і матеріальної зацікавленості у виконанні своїх обов'язків, у досягненні високих результатів праці. Дослідження теоретичної складової мотивації та оплати праці дозволяє правильно розставити акценти в діагностиці системи мотивації і допоможе керівникам внести позитивні зміни в кадрову політику, що, у свою чергу, сприятиме зростанню ефективності використання наявного трудового потенціалу, що є важливою детермінантою підвищення результативності та стійкості розвитку підприємства.

У статті розглянуто теоретичні аспекти сучасної системи мотивації та оплати праці на підприємстві. Зокрема, узагальнено основні підходи до тлумачення економічного змісту мотивації та оплати праці, визначено класифікаційні ознаки мотивації праці та структурні елементи системи мотивації та оплати праці, досліджено порядок проведення діагностики стану мотивації праці персоналу на підприємстві.

Ключові слова: мотивація праці, оплата праці, стимулювання, діагностика та оцінка системи мотивації.

© Гудкова В., Коваленко І., 2016

Виктория Гудкова, д.э.н., проф.

(заведующая каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Ирина Коваленко

(магистр специальности «Экономика предприятия», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ МОТИВАЦИИ И ОПЛАТЫ ТРУДА ПЕРСОНАЛА НА ПРЕДПРИЯТИИ

Статья посвящена исследованию особенностей мотивации и оплата труда персонала на предприятии. Основой эффективной деятельности компании является рациональная организация управления, а главным источником, двигателем и резервом любых изменений в организации становится человеческий ресурс. Показано, что обеспечение его максимального генерирования и эффективного использования – это стратегически важный аспект в деятельности любого предприятия. Если рассматривать этот процесс с точки зрения его постоянного усиления и совершенствования, то следует отметить, что ключевая роль в нем принадлежит управлению персоналом и непосредственно одной из его важнейших функций – мотивации.

Мотивация работников играет ведущую роль в управлении предприятием. Определено, что она представляет собой опосредованное руководство через интересы работников с применением специфических форм и методов обеспечения их моральной и материальной заинтересованности в выполнении своих обязанностей, в достижении высоких результатов труда. Исследование теоретической составляющей мотивации и оплаты труда позволяет правильно расставить акценты в диагностике системы мотивации и поможет руководителям внести положительные изменения в кадровой политике, что, в свою очередь, будет способствовать росту эффективности использования имеющегося трудового потенциала, является важной детерминантой повышения результативности и устойчивости развития предприятия.

В статье рассмотрены теоретические аспекты современной системы мотивации и оплаты труда на предприятии. В частности, обобщены основные подходы к толкованию экономического содержания мотивации и оплаты труда, определены классификационные признаки мотивации труда и структурные элементы системы мотивации и оплаты труда, исследованы порядок проведения диагностики состояния мотивации труда персонала на предприятии.

Ключевые слова: мотивация труда, оплата труда, стимулирования, диагностика и оценка системы мотивации.

*Victoriia Hudkova, Doctor of Economics, Associate Professor
(Head of Department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Iryna Kovalenko
(master of specialty «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

FEATURES SYSTEM OF MOTIVATION AND REMUNERATION OF STAFF IN THE COMPANY

The basis for efficient operation of the company is the rational management of the organization, and the main source of the engine and the reserve of any changes in the organization is the human resource. Therefore, ensuring its maximum generation and efficient use – a strategically important aspect of any enterprise. If we look at this process in terms of its constant strengthening and improvement, it should be noted that the key role in it belongs to the personnel management and directly to one of its most important functions – motivation.

Motivating employees has played a leading role in managing the company. It represents indirect leadership by the interests of workers using specific forms and methods of their moral and material interest in the performance of their duties, in achieving high performance work. The study theoretical component of motivation and remuneration allowing right accents in the diagnosis of motivation and helps managers make positive changes in personnel policy, which in turn will boost the efficiency of use of available employment potential, which is an important determinant of improving the effectiveness and sustainability of the company.

In the article the theoretical aspects of modern systems of motivation and remuneration in the enterprise. In particular, summarizes the main approaches to the interpretation of economic substance motivation and remuneration, classification criteria determined motivation and structural elements of motivation and remuneration, studied the procedure of diagnostics of motivation of the personnel in the company.

Keywords: motivation, remuneration, promotion, diagnosis and evaluation system of motivation.

Постановка проблеми. Основним завданням будь-якої організації є максимально ефективно використання потенціалу своїх співробітників. Саме тому в даний час відбувається переорієнтування сучасних технологій управління в сторону мотивації, яка враховує глибинні особистісні мотиви співробітників, а також неформальну структуру організації. В даний час багато керівників надають особливого значення змінам, що відбуваються, що істотно знижує ефективність управління. На наш погляд, це пов'язано з відсутністю методології побудови чіткої системи управління, яка враховує потреби сучасного співробітника і вимоги високотурбулентного зовнішнього середовища.

Проведення оцінки ефективного впливу методів і способів мотивації на персонал є одним із головних і складних завдань у практичній діяльності підприємства.

Сьогодні таку проблему необхідно вирішувати за допомогою діагностики стану мотивації праці персоналу, що включає комплекс методів аналізу і соціологічного дослідження для одержання більш достовірних результатів. Це спричиняє необхідність вивчення системи діагностики мотивації та системи оплати праці працівників, спрямованої на зростання ефективності використання наявного трудового потенціалу, що є важливою детермінантою підвищення результативності та стійкості розвитку підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення поняття мотивації персоналу було проведено по ряду робіт зарубіжних дослідників: Ф. Тейлора, Г. Емерсона, А. Файоля (науковий підбір кадрів і вдосконалення системи економічного стимулювання); Е. Мейо (соціально економічне обґрунтування різних методів управління персоналом); Д. МакКлеланда, С. Альдерфера, А. Маслоу, Ф. Герцберга (змістовні теорії мотивації); Д. Адамса, В. Врума, Л. Портера (процесуальні теорії мотивації); У. Оучі, П. Друккера (сучасна гуманістична концепція управління людськими ресурсами) [7].

Політичні зміни, які відбулися на початку 90-х років (розпад старої тоталітарної системи) пов'язаний із розвитком досліджень мотивації у вітчизняній науці. Праці А.М. Колота, С.Г. Москвичова та В.М. Соболевої в українській науці є найбільш фундаментальними дослідженнями мотивації. В вище зазначених працях аналізуються поняття «мотивація», простежується розвиток мотивації в умовах розвитку української держави, вказуються ефективні методи стимулювання. Вагомий внесок у дослідження проблеми мотивації оплати праці внесли роботи В.В. Дієсперова, Г.Н. Дмитренко, Г.В. Калини, В.Н. Парсяк, Е. Попової та інших вчених.

Однак, більшість теоретичних і практичних питань мотивації персоналу в сучасних ринкових умовах вимагає перегляду існуючих концепцій трудової мотивації, подальшого аналізу й розробки сучасних підходів до формування й розвитку мотиваційної системи на підприємствах [9].

Мета статті – теоретичний аналіз особливостей мотивації та оплати праці на підприємстві.

Виклад основного матеріалу дослідження. Мотивація являє собою складний процес спонукання людини до певної поведінки і діяльності під впливом внутрішньоособистісних і зовнішніх чинників. Мотивація – результат багатоступінчастої взаємодії внутрішнього світу людини – першочергово її потреб і стимулів, здатних задовольнити ці потреби, а також ситуації, в якій здійснюється сприйняття стимулу і з'являється активність, спрямована на його отримання [4].

У класичній зарубіжній і вітчизняній літературі з менеджменту мотивація має різні визначення. Мотивація (за М. Мескон, М. Альберт і Ф. Хедоурі) – процес спонукання себе та оточуючих до діяльності для досягнення як особистих цілей так і цілей організації [6]. У їх розумінні мотивація визначається комплексним впливом зовнішніх (стимули) і внутрішніх (мотиви) чинників.

Безліч науковців підтверджує, що мотивація – це складний процес, ефективність якого оцінюється за результатами діяльності підприємства.

Одночасно слід зазначити, що жодним із учених-економістів не надається власне тлумачення самого поняття «мотивація персоналу».

Мотивація співробітника може бути як внутрішня, залежить від змісту його потреб або ролей, так і зовнішня, яка поділяється на адміністративну, економічну і соціальну [3]. Виходить, що зовнішня мотивація не пов'язана з вмістом певної діяльності, але обумовлена зовнішніми по відношенню до об'єкта управління обста-

винами. Внутрішня мотивація – це мотивація, яка безпосередньо пов'язана з самим змістом діяльності.

Мотивування – це процес впливу на людину шляхом пробудження в ньому певних мотивів. Відповідно, проявом мотивації працівника є безпосередня необхідність виконати роботу певним чином.

Існують два способи мотивування працівника.

Перший спосіб має на увазі зовнішній вплив на працівника, спираючись на мотиви, які спонукають людину до певних дій і призводять до бажаних результатів. Даний спосіб називається стимулюванням, що є одним із засобів, за допомогою яких здійснюється мотивування.

При цьому, чим вище рівень розвитку відносин в організації, тим рідше як засобів управління людьми застосовується стимулювання [10].

Таким чином, другий спосіб мотивування орієнтований на формування необхідних в роботі мотивів через виховний і навчальний вплив на працівника. Зрозуміло, що цей спосіб складніший і тривалий за часом, так як спирається на внутрішню мотивацію працівника і її підкріплення результатами дій.

Слід зазначити, що головною метою менеджменту будь-якої компанії має стати формування у співробітників внутрішньої мотивації, оскільки саме тоді він починає сприймати себе як першопричину власної поведінки. Як наслідок цього у працівника знижується залежність від позитивних і негативних підкріплень з боку керівництва і зростає самомотивація.

Отже, мотивація працівників відіграє провідну роль в управлінні підприємством. Вона представляє опосередковане керівництво через інтереси працівників із застосуванням специфічних форм і методів забезпечення їх моральної і матеріальної зацікавленості у виконанні своїх обов'язків, у досягненні високих результатів праці [8].

З вище викладеного можна зробити висновок, що мотивація – система факторів внутрішнього і зовнішнього впливу, які спонукають персонал до активної діяльності задля досягнення як особистих цілей, так і цілей підприємства. Якщо працівник мотивований – він зацікавлений, а отже, була створена ситуація за якої він, вирішуючи загальні цілі підприємства, задовольняє особисті потреби. Тому, мотивацію можна розглядати як явище, систему і процес, в залежності від аспекту дослідження.

Мотивація є складною системою, яка включає певні ієрархічні структури (єдність елементів і їх взаємодія). Кожен з елементів у процесі дослідження може розглядатися як самостійна підсистема (складова частина системи, у якій можна виокремити інші складові). З огляду на це, до переваг вивчення мотивації персоналу як системи слід віднести можливість дослідження її компонентів та взаємозв'язків між ними, визначення впливу чинників зовнішнього і внутрішнього середовища [3].

Стійкість слід розглядати в комплексі з такими характеристиками мотивації як сила, усвідомленість, дієвість, орієнтація на процес тощо. У зв'язку з цим, кожна людина в певний період часу характеризується системою потреб, мотивів, інтересів, цінностей, тобто певним мотиваційним станом.

До структурних елементів процесу мотивації можна віднести суб'єкти та об'єкти мотивації. Об'єкт мотивації – персонал підприємств, який формується та змінюється під впливом внутрішніх (характер продукції, технології виробництва) та зовнішніх (демографічні процеси, характер ринку праці тощо) факторів. Вплив останніх конкретизується в таких параметрах: кількість економічно активного населення, загальноосвітній рівень, рівень зайнятості, потенційні резерви робочої сили [1].

Ефективне використання системи мотивації передбачає визначення її нинішнього стану, наявних проблем, протиріч, тенденцій зміни. Ця задача досягається за допомогою діагностики системи мотивації.

Метою діагностики системи мотивації персоналу організації є отримання інформації про недоліки системи, можливості виправлення або цілісного формування нової системи мотивації – від вироблення стратегії мотивації до визначення структури оплати праці [10].

Важливо пам'ятати про такі фактори задоволеності працею (для співробітників), як:

1. Творчий характер роботи. Одноманітна робота викликає незадоволеність у співробітників з яскраво вираженою мотивацією досягнення.

2. Ступінь завершеності робочого завдання. Можливість досягнення кінцевого результату позитивно впливає на ступінь задоволеності працівника його працею.

3. Фізичні умови роботи. Важливо пам'ятати, що люди проводять на роботі практично третину свого життя, тому ті аспекти, які можуть впливати на основні потреби людини (освітленість, запиленість, шум, можливість прийняття їжі, температура і т.п.) дуже важливі для задоволеності працею співробітників.

4. Графік роботи. Важливий показник, значимий для більшості співробітників. При цьому корисно пам'ятати, що, крім особливих обставин (наявність дітей, навчання, тощо.), різні мотиваційні типи персоналу комфортніше почуваються в різних ритмах роботи. Так, співробітникам з господарською або професійною мотивацією важливий гнучкий графік роботи, співробітникам з патріотичною мотивацією він не потрібен, а співробітникам з люмпенізованою – протипоказаний. Мета дослідження всіх аспектів, що впливають на мотивацію – виявити саме задоволеність співробітника даною обставиною, щоб в подальшому прийняти необхідні управлінські рішення.

5. Соціальне оточення. Взаєморозуміння з керівниками, можливість отримання підтримки з боку колег і відповідність очікуванням і вимогам керівника підлеглих. Все це впливає на задоволеність однієї з найсильніших базових потреб співробітника.

6. Система управління. Визначеність і зрозумілість цілей компанії, організація праці, чіткість посадових вимог і обов'язків підвищують мотивацію співробітника в тому випадку, якщо допомагають досягати робочі і особисті цілі.

7. Система стимулювання праці. Вона повинна бути максимально тісно пов'язана з результатами роботи співробітника, і відображати ступінь його відповідальності за результати. Важливо пам'ятати, що оклад має вплив на задоволеність працею, але має слабе відношення до стимулювання активної трудової поведінки. Оклад важливий для співробітника в період адаптації в компанії. Виплати, які залежать від результатів роботи можна розглядати як матеріальний стимул [2].

8. Можливості навчання та розвитку. Для співробітників з професійною мотивацією навчання – це завжди підвищення професійного рівня, тому ми зустрінемо активне, позитивне ставлення до навчання. Позитивно до навчання відносяться співробітники з патріотичною мотивацією. Співробітники з інструментальною та господарською мотивацією демонструють ставлення до навчання від нейтрального до негативного, в цьому випадку потрібні додаткові мотиви. А ось співробітники з люмпенізованою (тобто з вибірковою) мотивацією продемонструють активно негативне ставлення до навчання. При цьому важливо пам'ятати, що навіть для тих співробітників, які потенційно позитивно ставляться до професійного росту та навчання важлива мотивація на навчання. Таким чином, самі по собі можливості нав-

чання та розвитку є мотивуючим фактором, але підходити до цього питання необхідно зважено і обережно, щоб співробітники не відчували, що їх «заганяють» на навчання насильно. Тобто, «перебір» може бути небезпечнішим для мотиваційного фону компанії, ніж відсутність навчання, особливо, якщо результати навчання не затребувані в процесі роботи і/або професійний ріст не підкріплюється матеріальними стимулами.

9. Оргкультура. Орієнтація на працівника, залучення і заохочення участі працівників у вирішенні проблем організації істотно впливають на задоволеність персоналу своєю працею. Авторитарне управління, формальна організаційна культура знижують мотиваційний фон компанії в цілому і задоволеність працею співробітників компанії.

10. Комунікаційна система. Інформованість персоналу про цілі, стан справ в компанії, перспективи розвитку, інформованість по виробничим і соціальним проблемам організації впливають на відкритий комунікаційний фон, що позитивно впливає на задоволеність працею.

11. Престижність роботи в організації. Імідж компанії в очах споживачів, постачальників, конкурентів і громадськості відіграє велику роль в питаннях задоволеності персоналу працею [5].

Висновки та пропозиції. Закінчуючи дослідження про діагностику, необхідно зазначити, що на основі результатів проведеної діагностики слід провести аналіз ресурсів компанії – що необхідно міняти, що можемо змінити, що не можемо, з яких причин, які додаткові ресурси необхідні, щоб найбільш ефективно відреагувати на ситуацію. Після цього необхідні реальні зміни, спрямовані на підвищення ефективності роботи персоналу в компанії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Азарова А.О. Дослідження множини чинників нематеріальної мотивації на підприємстві / А.О. Азарова, О.А. Ковальчук // Економічний простір. – 2010. – № 5. – С. 53-58.
2. Акмаева Р.И. Компенсационный менеджмент : управление вознаграждением работников : учебное пособие / Р.И. Акмаева, Н.Ш. Епифанова. – Санкт-Петербург : Изд-во Политехнического ун-та, 2012. – 391 с.
3. Гурова К.Д. Формування системи мотивації персоналу підприємства в умовах глобалізації / К.Д. Гурова // Бізнес-інформ. – 2010. – № 4. – С. 102-104.
4. Дмитренко Г.А. Мотивация и оценка персонала : учеб. Пособие / Г.А. Дмитренко, Е.А. Шарапатова, Т.М. Максименко. – К.: МАУП, 2002. – 246 с.
5. Живко З.Б. Аналіз та оцінка системи мотивації персоналу як чинника безпеки / З.Б. Живко // Демографія, економіка праці, соціальна економіка, політика. – 2009. – № 5. – С. 65-73.
6. Ильницкий В.Г. Человеческий капитал организации: диагностика и управление / В.Г. Ильницкий, М.Н. Гольцева; Федер. агентство по образованию, Белгор. гос. технол. ун-т им. В.Г. Шухова, НИИ синергетики при БГТУ им. В.Г. Шухова. – Белгород: Остащенко А.А., 2010. – 143 с.
7. Крушельницька О.В. Управление персоналом : навч. посіб. / О.В. Крушельницька, Д.П. Мельничук. – 2-ге вид., переробл. і доп. – К.: Кондор, 2005. – 308 с.
8. Лобанова Т.Н. Мотивация и стимулирование трудовой деятельности : учебник и практикум для академического бакалавриата / Т.Н. Лобанова. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 482 с.
9. Мончак З.В. Проблема мотивації праці та створення мотиваційного механізму / З.В. Мончак, С.Т. Дуда // Науковий вісник НЛТУ України. – 2007. – № 17.4. – С. 198-201.
10. Стрельчук Є.М. Мотиваційний моніторинг та оцінка ефективності системи мотивації / Є.М. Стрельчук, Т.Л. Коваленко // Актуальні проблеми економіки: наук. екон. журнал. – 2008. – № 8 (86). – С. 124-129.

REFERENCES

1. *Azarova A.O.* Doslidzhennia mnozhyny chynnykiv nematerialnoi motyvatsii na pidpriemstvi / A.O. Azarova, O.A. Kovalchuk // *Ekonomichnyi prostir*. – 2010. – № 5. – P. 53-58.
2. *Akmaeva R.Y.* Kompensatsyonnyi menedzhment : upravlenye voznahrazhdenyem rabotnykov: uchebnoe posobyе / R.Y. Akmaeva, N.Sh. Epyfanova. – Sankt-Peterburh: Yzd-vo Polytekhnicheskogo un-ta, 2012. – 391 p.
3. *Hurova K.D.* Formuvannia systemy motyvatsii personalu pidpriemstva v umovakh hlobalizatsii / K.D. Hurova // *Biznes-inform*. – 2010. – № 4. – P. 102–104.
4. *Dmytrenko H.A.* Motyvatsiia y otsenka personala : ucheb. Posobyе / H.A. Dmytrenko, E.A. Sharapatova, T.M. Maksymenko. – K.: MAUP, 2002. – 246 p.
5. *Zhyvko Z.B.* Analiz ta otsinka systemy motyvatsii personalu yak chynnyka bezpeky / Z.B. Zhyvko // *Demohrafiia, ekonomika pratsi, sotsialna ekonomika, polityka*. – 2009. – № 5. – P. 65–73.
6. *Ylnytskyi V.H.* Chelovecheskyi kapytal orhanyzatsyy: dyahnostyka y upravlenye / V.H. Ylnytskyi, M.N. Holtseva; Feder. ahentstvo po obrazovaniyu, Belhor. hos. tekhnol. un-t ym. V.H. Shukhova, NYY synerhetyky pry BHTU ym. V.H. Shukhova. – Belhorod : Ostashchenko A.A., 2010. – 143 p.
7. *Krushelnytska O.V.* Upravlinnia personalom : navch. posib. / O.V. Krushelnytska, D.P. Melnychuk. – 2-he vyd., pererobl. i dop. – K.: Kondor, 2005. – 308 p.
8. *Lobanova T.N.* Motyvatsiia y stymulyrovanye trudovoi deiatelnosti: uchebnyk y praktykum dlia akademycheskoho bakalavryata / T.N. Lobanova. – M.: Yzdatelstvo Yurait, 2015. – 482 p.
9. *Monchak Z.V.* Problema motyvatsii pratsi ta stvorennia motyvatsiinoho mekhanizmu / Z.V. Monchak, S.T. Duda // *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*. – 2007. – № 17.4. – P. 198-201.
10. *Strelchuk Ye.M.* Motyvatsiinyi monitorynh ta otsinka efektyvnosti systemy motyvatsii / Ye.M. Strelchuk, T.L. Kovalenko // *Aktualni problemy ekonomiky: nauk. ekon. zhurnal*. – 2008. – № 8 (86). – P. 124-129.

УДК 336.717 (477)

Валерій Ільчук, д.е.н., проф.

(завідувач каф. «Фінансів, банківської справи та страхування», Чернігівський національний технологічний університет)

Ірина Садчикова, к.е.н., доц.

(доцент каф. «Фінансово-економічної безпеки, Чернігівський національний технологічний університет)

Тетяна Савченко,

(магістр, Чернігівський національний технологічний університет)

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ ПЛАТІЖНИХ КАРТОК В УКРАЇНІ

В статті розглянуті ключові тенденції розвитку ринку платіжних карток в Україні. Визначена роль впровадження банківських платіжних карток у розвиток безготівкових розрахунків на ринку банківських послуг. Виявлено, що на українському ринку існують представники таких міжнародних платіжних систем: VISA, Europa/MasterCard, Dinners Club? American Express. Висвітлені основні дані про кількість клієнтів та платіжних карток, які свідчать про те, що станом на 01.01.2016 р. емітентне наповнення ринку платіжних карток відповідними інструментами було недостатнім. З'ясовано, що основними видами платіжних карток, які емітуються українськими банками є: картки з магнітною смугою, з магнітною смугою та чіпом, з чіпом, у мережі інтернет, дебетові та кредитні картки. Виявлено, що провідними банками за кількістю виданих платіжних карток були: ПАТ КБ «Приватбанк», АТ «Ощадбанк», АТ «Райффайзен банк Аваль», АТ «УкрСиббанк», ПАТ «ПУМБ» та ПАТ «Укрсоцбанк». Також наведений розподіл емітованих платіжних карток найбільшими українськими банками. Надані рекомендації щодо вибору клієнтами платіжних карток для підвищення ефективності використання безготівкових розрахунків. Виділені основні проблеми, які гальмують розвиток ринку платіжних карток в Україні та запропоновані шляхи їх розв'язання.

Ключові слова: платіжні картки, види платіжних карток, банківська система, банкомати, емітування платіжних карток, міжнародні платіжні системи, банки-члени платіжних систем.

© Ільчук В.П., Садчикова І.В., Савченко Т.В., 2016

Валерій Ильчук, д.э.н., проф.

(заведуючий каф. «Финансов, банковского дела и страхования», Черниговский национальный технологический университет)

Ирина Садчикова, к.э.н., доц.

(доцент каф. «Финансово-экономической безопасности», Черниговский национальный технологический университет)

Татьяна Савченко

(магистр, Черниговский национальный технологический университет)

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЛАТЕЖНЫХ КАРТ В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены ключевые тенденции развития рынка платежных карт в Украине. Определенная роль внедрения банковских платежных карт в развитие безналичных расчетов на рынке банковских услуг. Выявлено, что на украинском рынке существуют представители таких международных платежных систем: VISA, Europay/MasterCard, Dinners Club и American Express. Освещены основные данные о количестве клиентов и платежных карточек, свидетельствующие о том, что на 01.01.2016 г.. Эмитентне наполнения рынка платежных карточек соответствующими инструментами была недостаточно. Установлено, что основными видами платежных карт, эмитируемых украинскими банками являются: карточки с магнитной полосой, с магнитной полосой и чипом, с чипом, в сети интернет, дебетовые и кредитные карты. Выявлено, что ведущими банками по количеству выданных платежных карт были: ПАО КБ «Приватбанк», АО «Ощадбанк», АО «Райффайзен банк Аваль», АО «УкрСиббанк», ПАО «ПУМБ» и ПАО «Укрсоцбанк». Также приведен распределение эмитированных платежных карт крупнейшими украинскими банками. Даны рекомендации по выбору клиентами платежных карточек для повышения эффективности использования безналичных расчетов. Выделены основные проблемы, которые тормозят развитие рынка платежных карт в Украине и предложены пути их решения.

Ключевые слова: платежные карточки, виды платежных карточек, банковская система, банкоматы, эмитация платежных карточек, международные платежные системы, банки-члены платежных систем.

*Valerii Ilchuk, Doctor of Economics, professor
(Head of Department. « Finance, Banking and Insurance»)*

*Iryna Sadchykova, Ph.D. in Economic
(Associate Professor of «Financial and economic security», Chernihiv National
University of Technology)*

*Tetyana Savchenko
(master, Chernihiv National University of Technology)*

THE KEY TRENDS IN THE PAYMENT CARD MARKET IN UKRAINE

In article key tendencies of market development of payment cards in Ukraine are considered. A certain role of implementation of bank payment cards in development of cashless payments in the market of banking services. It is revealed that in the Ukrainian market there are representatives of such international payment systems: VISA, Europay/MasterCard, Diners Club and American Express. The specification on the number of clients and payment cards demonstrating that for 01.01.2016 are lit. Eminent of filling of the market of payment cards the corresponding tools was insufficiently. It is established that main types of the payment cards emitted by the Ukrainian banks are: cards with a magnetic strip, with a magnetic strip and the chip, with the chip, in the Internet, debit and credit cards. It is revealed that the leading banks by the quantity of the issued payment cards were: PJSC CB Privatbank, JSC Oschadbank, JSC Raiffeisen Bank Aval, JSC Ukrsibbank, PJSC PUMB and PJSC Ukrsotsbank. It is also given distribution of the emitted payment cards by the largest Ukrainian banks. Recommendations about the choice by clients of payment cards for increase in efficiency of use of cashless payments are made the main problems which slow down market development of payment cards in Ukraine Are allocated and ways of their solution are proposed.

Key words: credit cards, types of credit cards, banking, ATMs, emitatsiya cards, international payment system member banks payment systems.

Постановка проблеми. Сучасні умови функціонування та розвитку банківської системи України вимагають удосконалення, з використанням сучасних інтернет-технологій, що, у свою чергу, вплине на напрями діяльності, культуру платежів, а також розвиток банківських платіжних карток. Сьогодні спостерігається висока конкуренція банків за нові сегменти ринку платіжних карток. У першу чергу, це стосується розширення розрахунків за допомогою банківських платіжних карток. Адже на сьогодні банки завойовують ринок платіжних карток здебільшого за рахунок запровадження на підприємствах карткових зарплатних, пенсійних та інших проектів, проте використання банківських платіжних карток на території України ще не всюди можливе.

Загалом безготівкові розрахунки відіграють вирішальну роль у забезпеченні ефективного і прозорого функціонування економіки, зокрема, сприяють зменшенню витрат на обслуговування готівкового обігу, скорочення частки тіньового сек-

тора економіки, розвиток сучасних інформаційних технологій і підвищення активності населення як учасника банківської системи країни.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретичні, методичні, економіко-організаційні питання формування і розвитку ринку сучасних фінансових послуг стали провідними темами досліджень відомих зарубіжних економістів. Ці проблеми відображено і у вітчизняній науковій літературі, зокрема, у дослідженнях О. Василика, В. Вітлінського, А. Гальчинського, В. Гейця, В. Кравця, А. Кредісова, В. Міщенко, О. Мозгового, А. Мороза, С. Науменкової, Ю. Пахомова, М. Савлука, А. Савченка, В. Стельмаха, В. Страхарчука, М. Тимчука, А. Філіпенка та інших. Питанню щодо удосконалення банківських операцій за допомогою платіжних карток присвячено багато праць таких вчених: В. Божко, О. Брегада, В. Венкової, О. Вовчак, Н. Внукова, Н. Ільницька, К. Кіреєва, І. Курдейчук, Г. Макаркина, Т. Смовженко, В. Харченко та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Віддаючи належне науковим напрацюванням вітчизняних та зарубіжних вчених, слід зауважити, що не досить дослідженими залишаються питання щодо аналізу тенденцій розвитку сучасного стану ринку пластикових карток в Україні, також не виявлені основні проблеми та закономірності їх розвитку.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є оцінка сучасного стану ринку платіжних карток в Україні та обґрунтування перспектив розвитку безготівкових розрахунків у державі.

Виклад основного матеріалу. На сучасному етапі розвитку банківської системи в Україні платіжні картки є дуже поширеними, адже в умовах ринкової економіки розрахунки з їх використанням набувають все більшої актуальності. Розвиток ринку платіжних карток в Україні, та інших країнах визначається конкуренцією з іншими формами роздрібних платежів.

Платіжна картка (payment card) – електронний платіжний засіб у вигляді емітованої в установленому законодавством порядку пластикової чи іншого виду картки, що використовується для ініціювання переказу коштів з рахунка платника або з відповідного рахунка банку з метою оплати вартості товарів і послуг, перерахування коштів зі своїх рахунків на рахунки інших осіб, отримання коштів у готівковій формі в касах банків через банківські автомати, а також здійснення інших операцій, передбачених відповідним договором [7].

За межами нашої держави емітентами платіжних карток можуть бути будь-які організації, наприклад Dinners Club, а в Україні – лише відповідна кредитна установа, яка має дозвіл НБУ. Провідне місце серед організацій, які можуть виступати емітентами платіжних карток посідають банки, об'єднані в платіжні асоціації.

На українському ринку існують і представники міжнародних платіжних систем на основі пластикових карток, такі як:

- VISA;
- EuroPay/MasterCard;
- Dinners Club;
- American Express.

Окрім міжнародних платіжних систем в нашій країні запроваджується платіжна система національного характеру. Значних відмінностей в технологічних аспектах між національною та міжнародними платіжними системами не має, проте вони відрізняються за масштабом. Масштаб діяльності міжнародних платіжних систем значно ширший ніж масштаб українських. Українські платіжні картки як правило

використовуються для отримання заробітної плати, а також слугують для отримання готівки [4].

Протягом 2014-2015 рр. ми можемо спостерігати зростання кількості безготівкових платежів з використанням платіжних карток, але зменшення кількості термінального обладнання та кількості пластикових платіжних карт, відповідно.

Загалом тенденції розвитку карткового ринку України в цілому були позитивними. Зокрема, спостерігалось стійке зростання обсягів безготівкових платежів із використанням карток і знятих із карткових рахунків готівкових коштів, збільшувалася кількість активних (діючих) карток і термінального обладнання. Дедалі більше банків стають учасниками карткових програм, нарощують обсяги діючих карток. На сьогодні в Україні працює 98 банків, які є учасниками внутрішньодержавних платіжних систем, а також міжнародних систем.

Здійснення карткових платежів в нашій країні стрімко розвивається. Так, на 1 січня 2016 р. платіжні картки емітували 98 українських банків (проти 58 банків в 2002 р.), тобто за аналізований період кількість банків збільшилась у 1,7 раза, з'явилося 40 нових банків, однак за останні 2 роки кількість банків-членів карткових платіжних систем значно зменшилась внаслідок припинення їх діяльності (табл.1).

Також необхідно відмітити, що кількість клієнтів-держателів банківських карток протягом 2007-2014 рр. суттєво зростала і в 2014 році їх кількість досягла максимального значення – 51 649 тис. осіб. Однак починаючи з 2015 року, кількість користувачів значно зменшилась і сягнула позначки 43 058 тис. осіб, що менше по відношенню до попереднього року на 8 591 тис., тим самим спровокувавши зменшення кількості платіжних карток в обіг та збільшення кількості неактивних карток.

Таблиця 1. Загальні дані про кількість клієнтів, платіжних карток

Дані за станом на:	Банки-члени карткових платіжних систем (шт.)	Держателі платіжних карток (тис. осіб)	Платіжні картки (в обігу) (тис.шт.)	Платіжні картки (активні) (тис.шт.)
01.01.2008	127	35 723	х	41 162
01.01.2009	139	37 232	45 346	38 576
01.01.2010	146	39 395	44 469	29 104
01.01.2011	141	39 942	46 375	29 405
01.01.2012	142	35 179	57 893	34 850
01.01.2013	142	44 339	69 826	33 106
01.01.2014	143	49 719	69 726	35 622
01.01.2015	128	51 649	70 551	33 042
01.01.2016	98	43 058	59 307	30 838

Джерело: [5]

Найбільша кількість платіжних карток, емітованих українськими банками припадає на 2007 рік – 41162 тис. шт. та 2008 рік – 38576 тис. шт., протягом 2009-2010 років спостерігається суттєвий спад випуску платіжних карток, випуск в цьому періоді складав близько 30000 тис. шт. Причиною спаду є світова фінансова криза, яка суттєво вдарила по всьому спектру банківських послуг, не оминаючи і сферу випуску платіжних карт. Період часу з кінця 2010 р. до середини 2013 р. характери-

зується піднесенням розвитку випуску банками платіжних карток в Україні у зв'язку зі стабілізацією економічних процесів. Починаючи з другої половини 2013 р. і до теперішнього часу в економіці країни та у банківській системі спостерігається спад. За рахунок таких циклічних коливань сформувалися негативні тенденції функціонування банківської системи. Слід зазначити, що зменшення на 7016 шт. банкоматів і на 26744 шт. платіжних терміналів за останні 2 роки, пов'язано з припиненням діяльності деяких банківських установ (рис. 1) [5].

В Україні є деякі види платіжних карток, які емітуються національним банком. Станом на 01.01.16 було емітовано 30 838 тис. шт. З них за видами інформації: з магнітною смугою випущено 27 586 тис. шт., цей вид карток зменшився в порівнянні з попереднім роком, в 2008 р. їх кількість перевищувала показники сьогодення на 40%. Кількість карток з магнітною смугою та чипом складає 2 766 тис. шт. і поступово збільшується. Обсяг карток з чипом зменшується, і складає лише 194 тис. шт. В мережі Інтернет їх кількість складає 191 тис. шт. За платіжною складовою: з дебетовою схемою складають 24 794 тис. шт., з кредитною функцією – 6 044 тис. шт. За типами держателів: корпоративні складають 390 тис. шт., цей вид платіжних карток поступово зменшується. А особисті складають 30 448 тис. шт. і їхня кількість кожного року змінюється (табл. 2).

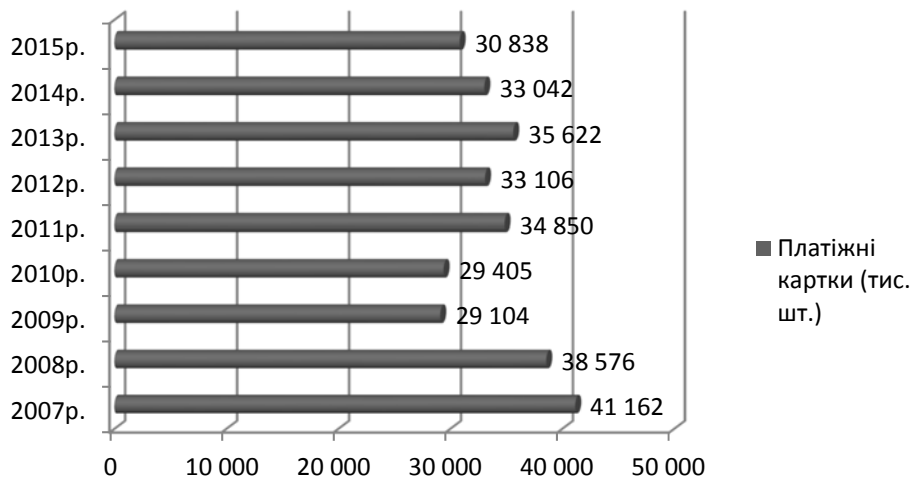


Рис. 1. Кількість платіжних карток, емітованих українськими банками у 2007-2015 рр.

Джерело: [1, 5]

Таблиця 2. Види платіжних карток, які емітовані українськими банками

Дані за станом на:	Платіжні картки (тис. шт.)						
	Усього	За видами носіїв інформації				За платіжною складовою	
		з магнітною смугою	з магнітною смугою та чипом	з чипом	у мережі Інтернет	з дебетовою функцією	з кредитною функцією
01.01.2008	41162	38676	771	1518	197	31117	10045
01.01.2009	38576	36123	729	1558	166	29544	9032
01.01.2010	29104	27092	588	1348	76	23916	5188

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

01.01.2011	29405	27438	602	1236	129	23786	5619
01.01.2012	34850	32022	653	1188	987	26670	8180
01.01.2013	33106	31238	1 014	741	113	25029	8077
01.01.2014	35622	33277	1 536	623	185	26828	8793
01.01.2015	33042	30009	2 370	416	248	25491	7551
01.01.2016	30838	27586	2 766	194	191	24794	6044

Джерело: [1, 5]

Аналіз розподілу емітованих платіжних карток на прикладі найбільших банків держави показав, що станом на 01.01.2016 кількість банків, які є членами карткових платіжних систем становила 98 банків, та майже 50 млн клієнтів, які обслуговуються ними. Провідними банками за кількістю виданих платіжних карток є (табл. 3) [5]:

- ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК»;
- АТ «ОЩАДБАНК»;
- АТ «Райффайзен Банк Аваль»;
- АТ «УкрСиббанк»;
- ПАТ «ПУМБ»;
- ПАТ «УКРСОЦБАНК» та ін.

Статистичні дані свідчать про наступне: найбільшу кількість платіжних карток в обігу належить ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК» – 29 577 952 одиниць, АТ «ОЩАДБАНК» – 8 822 833 одиниць, АТ «Райффайзен Банк Аваль» – 4 342 121 одиниць, які разом займають 72,22% у загальній кількості емітованих платіжних карток. На інші банки припадає значно менша частка.

Таблиця 3. Дані у розрізі банків-членів платіжних систем щодо кількості платіжних карток та інфраструктури їх обслуговування станом на 01.01.2016

Назва банку	Кількість (штук, одиниць)			
	платіжних карток (в обігу)	платіжних карток (активні)	банкоматів	платіжних терміналів
1	2	3	4	5
Усього	59 306 608	30 837 750	33 334	194 478
ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК»	29 577 952	16 311 053	19 778	112 617
АТ «ОЩАДБАНК»	8 922 833	4 404 560	2 080	24 172
АТ «Райффайзен Банк Аваль»	4 342 121	2 105 468	2 851	18 769
АТ «УкрСиббанк»	2 071 497	1 083 895	1 165	3 879
ПАТ «ПУМБ»	1 979 949	684 526	651	4 515
ПАТ «УКРСОЦБАНК»	1 419 778	815 487	910	7 204
ПАТ «АЛЬФА-БАНК»	1 028 526	988 398	202	318
АБ «УКРГАЗБАНК»	802 961	684 761	531	1 003
АТ «Укрексімбанк»	743 486	450 734	699	5 789
Інші	7 468 529	3 071 069	4 129	14 565

Джерело: [1, 5]

Проаналізуємо перші 3 банки більш детально:

1) ПАТ КБ «ПРИВАТБАНК» – станом на 01.01.2016 року цей банк посідає перше місце по загальній кількості карток в обігу та кількості активованих карток. Цьому банку належить майже 113 тис. платіжних терміналів, а також він має досить розвинену мережу філіалів по всій Україні та надає всі можливі банківські операції.

2) АТ «ОЩАДБАНК» – станом на 01.01.2016 року цей банк посідає друге місце по загальній сумі карток в обігу та активованих. 15,05% від загальної суми припадає на картки, що знаходяться в обігу та 14,28% на активні картки. Він має значно меншу, порівняно з попереднім, кількість терміналів та банкоматів, але це не заважає йому бути привабливим для клієнтів.

3) АТ «Райффайзен Банк Аваль» – банк посідає третє місце. Частка емітованих карток в обігу від загальної кількості становить – 7,32%. Також він має близько 3 тис. банкоматів та майже 19 тис. терміналів. Він активно бере участь в платіжних системах України та світу, та стрімкими темпами розширює спектр банківських послуг. Динаміка платіжних карток, які знаходяться в обігу у регіональному розрізі представлена на рис. 2.

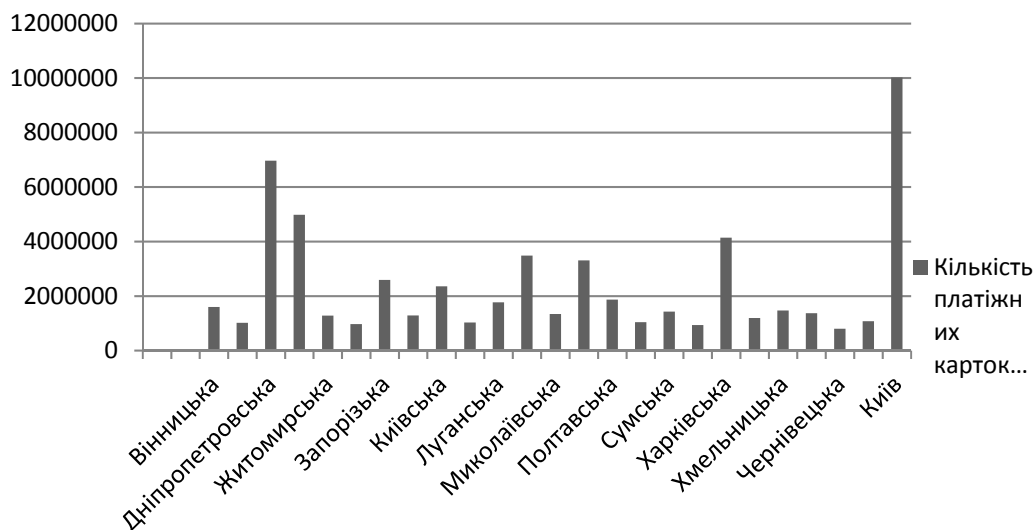


Рис. 2. Дані в регіональному розрізі щодо кількості платіжних карток станом на 01.01.2016 р.

Джерело: [1, 5]

Виходячи з даних, можна стверджувати про те, що найбільша кількість платіжних карток емітовано в місті Київ – 10221877 штук, а також в Дніпропетровській – 6966552 шт. та в Донецькій – 4980107 шт. областях. Найменше карток емітується в Чернівецькій – лише 797120 шт. а також в Закарпатській, Тернопільських областях – відповідно – 967749, 932508 штук. Лідируючим областям притаманна і найбільша кількість терміналів та банкоматів. За цими даними можна ствер-

джувати, що ринок платіжних карток більшою мірою розвивається в центрі та на сході України, більш проблемна ситуація складається на заході, але це не заважає поширенню мереж банкоматів та терміналів по всій території України.

Ринок платіжних карток в Україні розвивається дуже швидко і має стабільний зростаючий характер. Розглянемо який обсяг грошового потоку і кількість операцій проходять по безготівковій оплаті (табл. 4).

Графічне представлення суми та кількості операцій з використанням платіжних карток українськими банками за період 2007-2015 рр. зображене на рис. 3.

На сьогодні зняття готівки з платіжних карток відводиться найбільша питома вага, тобто переходу від безготівкового обороту до готівкового. Хоч обсяг безготівкових платежів і збільшився з 16980 млн. грн. у 2008 році до 384795 млн. грн. у 2015 році, проте він є й досі малим порівняно з зняттям готівки. Так, на кінець 2015 року з загальної суми обороту 1232796 млн. грн. 68,79% – займала видача готівки і лише 31,21% – безготівкові платежі. Тобто більша кількість карток використовується лише для зняття готівки. Але спостерігається й позитивна тенденція в зростанні кількості безготівкових операцій, які за останні 2 роки вже перевищують готівкові. Так, за 2015 рік було здійснено 1287 млн. шт. безготівкових операцій і лише 678 млн. шт. готівкових/

На основі наведених даних можна констатувати, що основна функція платіжних карток – переведення готівкового обороту до безготівкового – не виконується. Як правило, широке поширення отримали лише зарплатні проекти.

Таблиця 4. Сума та кількість операцій з використанням платіжних карток, емітованих українськими банками

Роки:	Сума операцій (млн. грн.)			Кількість операцій (млн. шт.)		
	Безготівкові платежі	Отримання готівки	Усього	Безготівкові платежі	Отримання готівки	Усього
2007	8 118	217 003	225 121	45	487	532
2008	16 980	355 438	372 418	67	567	634
2009	18 375	334 791	353 166	77	513	590
2010	29 463	421 189	450 652	121	571	692
2011	46 346	529 633	575 979	214	661	875
2012	91 583	649 897	741 480	348	725	1 073
2013	159 138	756 889	916 027	584	755	1 339
2014	255 194	763 841	1019 035	879	693	1 573
2015	384 795	848 001	1232 796	1 287	678	1 965

Джерело: [1, 5]

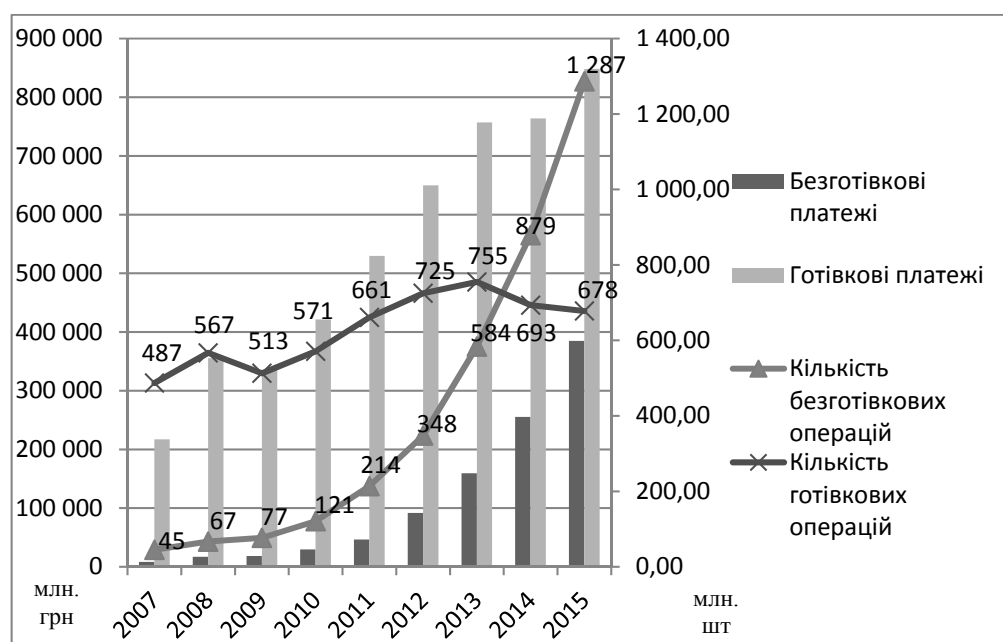


Рис. 3. Динаміка обсягів та кількості операцій з використанням платіжних карток, здійснених вітчизняними банками за 2007-2015 рр.

Джерело: [1, 5]

Для того щоб підвищити ефективність використання карткових технологій необхідно звертати увагу на певні критерії при виборі картки клієнтами. Одним із головних чинників при виборі картки є її функціональні можливості. Отримати готівку і розрахуватися картою держатель картки може будь-де і будь-коли, але деякі банки можуть запропонувати додаткові можливості. Отже обирати платіжну картку клієнт повинен починаючи з вибору банку-емітента. Саме від відношення банку емітента до карткового бізнесу, а також від професіоналізму його персоналу залежить, чи буде картка ефективним і корисним інструментом, чи стане джерелом фінансових втрат [2].

Найважливішими критеріями, які допоможуть обрати якісний банк-емітент платіжної картки є [6]:

- надійність і репутація банку;
- досвід роботи в картковому бізнесі;
- наявність власного процесингового центру;
- якість обслуговування клієнта;
- загальна кількість видів карток;
- тарифи на обслуговування.

Незважаючи на ряд переваг використання платіжних карток при розрахунках стикається з певними проблемами які гальмують розвиток ринку платіжних карток, а саме:

1. Відсутність інформаційного роз'яснення серед населення щодо переваг використання платіжних карток при розрахунках.
2. Не достатньо захищеність інформації та платіжних карток.
3. Відставання України від розвитку карткових ринків провідних країн.

4. Використання платіжних карток лише у якості зарплатних проектів підприємствами та організаціями.

Отже, для розв'язання вказаних проблем необхідно: по-перше, організувати та проводити на постійній основі рекламно-просвітницькі компанії з підвищення фінансової грамотності населення; по-друге, вивчати досвід провідних країн світу, задля впровадження нових продуктів в роботу банківської системи; по-третє, запровадити новітні технології для реалізації державних та корпоративних проектів, їх вивчення державним керівництвом та політичними діячами; по-четверте, зменшити час на проведення трансакцій; підвищити захист карток від підробок; гарантувати банком оплату операцій, проведених клієнтами; забезпечити необхідну підготовки персоналу, забезпечити розвиток інфраструктури з проведення безготівкових розрахунків шляхом установаження для кредитних організацій обов'язкових вимог та крім зарплатних проектів, забезпечити у перспективі залучення банківських платіжних карток для розрахунків за відпустками як у межах країни, так і за її кордонами [3].

Для подальшого розвитку ринку платіжних карток та підвищення ефективності його функціонування необхідно реалізувати такі заходи:

- законодавчо визначити зобов'язання підприємств послуг і торгівлі приймати оплату за товари й послуги з використанням платіжних карток;
- визначити відповідні категорії торговельних підприємств і критерії, відповідно до яких ці підприємства сфери торгівлі та послуг мають право приймати платежі готівкою;
- відкоригувати правила використання касових апаратів при здійсненні платежів з використанням платіжних карток за межами роздрібної мережі, оскільки нині ця норма гальмує застосування корпоративних платіжних карток;
- забезпечити технологічну адекватність обладнання завданням масового використання платіжних карток;
- відповідні стандарти та технології повинні стати національними стандартами, широко використовуватись торгівлею та банками;
- організувати та проводити постійно просвітницьку кампанію, тобто здійснювати відповідну роботу з підвищення фінансової грамотності населення;
- встановити обов'язкові кількісні вимоги щодо інфраструктури кредитних організацій;
- стимулювати кредитні організації до новаторства у сфері розвитку та вдосконалення безготівкових розрахунків шляхом використання платіжних карток;
- з боку держави необхідно приділяти пильну увагу заміні готівкових коштів інструментами безготівкового обігу [6].

В останнє десятиріччя у світі спостерігається надзвичайне зростання активності на ринку пластикових карток, яке дивує аналітиків новими обсягами операцій. Проте шлях, який розвинені країни пройшли майже за сто років, пострадянські країни долають набагато швидше, сприймаючи пластикові картки як необхідний атрибут сучасної економіки.

Для подальшого успішного впровадження карткових технологій комерційним банкам України необхідно:

- розширювати мережу банкоматів і POS-терміналів, щоб держатель картки був упевнений в тому, що він може одержати гроші і розрахуватися картою в будь-який час;

– продовжувати активно впроваджувати зарплатні проекти, що дасть змогу централізовано залучити велику кількість клієнтів, додатково отримати вільні банківські ресурси та привчати населення до карткових розрахунків;

– залучати до числа своїх клієнтів підприємства торгівлі і послуг, які будуть приймати до оплати пластикові картки;

– продовжувати різні види послуг для різних клієнтів (студентів, пенсіонерів та ін.) [2, 4].

Висновки та пропозиції. Після проведеного аналізу стану ринку платіжних карток в Україні можна зробити наступні висновки, що за останні роки спостерігається динаміка розвитку розрахунків за допомогою платіжних карток, причиною цього є зручність розрахунків за допомогою платіжних карт, збільшення термінального обладнання, в свою чергу – це свідчить про довіру населення до банківської системи, однак починаючи з 2014 р., внаслідок складного економічного становища України, спостерігається спад в банківській системі, який також відображається на діяльності ринку платіжних карток.

Необхідно створити належні умови для поліпшення структури грошового обігу за рахунок масових безготівкових платежів із використанням карток і скорочення частки готівкових розрахунків. Це є одним із перспективних напрямів подальшого розвитку банківської системи України.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Загальні показники розвитку ринку платіжних карток в Україні* – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=79219 /

2. *Кравченко І.С.* Сучасний стан і перспективи розвитку Національної системи масових електронних платежів на ринку банківських платіжних карток в Україні /І.С. Кравченко, І.В. Дрозд//Вісник університету банківської справи Національного банку України, 2014. – № 2 (20). – С. 141-148.

3. *Мельничук О.І.* Ринок платіжних карток в Україні: сучасний стан, проблеми і перспективи розвитку/ О.І. Мельничук. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ep3.nuwm.edu.ua/2424/1/Мельничук%20О.І.%20-%20Ринок%20платіжних%20карток%20в%20Україні.pdf>

4. *Морозова Г.С.* Ринок платіжних карток в Україні: сучасний стан, проблеми і перспективи використання / Г.С. Морозова – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkaue_2013_158_26

5. *Офіційний сайт* Національного банку України [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/>

6. *Фаюра Н.Д.* Переваги банківських платіжних карток їх ризику та небезпека /Н.Д. Фаюра, О.М. Коваль. – [Електронний ресурс]:–Режим доступу: http://www.rusnauka.com/11_NPE_2012/Economics/1_108321.doc.htm

7. *Ягольницький О.А.* Розвиток банківських електронних платіжних засобів в Україні/ О.А. Ягольницький, С.В. Саранчук// «Молодий вчений», 2015. – № 12 (27). Ч.2. – С. 191-194.

REFERENCES

1. *Zahalni pokaznyky rozvytku rynku platizhnykh kartok v Ukrayini* – Retrieved from: https://bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=79219.

2. *Kravchenko, I.S., Drozd, I.V (2014). Suchasnyy stan i perspektyvy rozvytku Natsional'noyi systemy masovykh elektronnykh platezhiv na rynku bankivs'kykh platizhnykh kartok v Ukrayini [The current state and prospects of the national system of electronic payments in the market of payment cards in Ukraine.] – Visnyk universytetu bankivs'koyi spravy Natsional'noho banku Ukrayiny – Bulletin of the University of Banking of the National Bank of Ukraine, no. 2 (20), pp. 141-148.*

3. *Mel'nychuk, O.I. (2015). Rynok platizhnykh kartok v Ukrayini: suchasnyy stan, problemy i perspektyvy rozvytku [Payment cards market in Ukraine: Current State, Problems and Prospects of Development] – Retrieved from: <http://ep3.nuwm.edu.ua/2424/1/Мельничук%20О.І.%20-%20Ринок%20платіжних%20карток%20в%20Україні.pdf>.*

4. Morozova, H.S. (2013). Rynok platizhnykh kartok v Ukraini: suchasnyy stan, problemy i perspektyvy vykorystannya [Payment cards market in Ukraine: Current State, Problems and Prospects of Use] – Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npkaue_2013_158_26.

5. Ofitsiynyy sayt Natsional'noho banku Ukrainy [Official site of the National Bank of Ukraine] – Retrieved from: <http://bank.gov.ua/>

6. Fayura, N.D., Koval O.M. (2012). Perevahy bankivs'kykh platizhnykh kartok yikh ryzyky ta nebezpeka [Advantages of bank cards to risks and danger] – Retrieved from: http://www.rusnauka.com/11_NPE_2012/Economics/1_108321.doc.htm

7. Yahol'nyts'kyy, O.A., Saranchuk, S.V. (2015). Rozvytok bankivs'kykh elektronnykh platizhnykh zasobiv v Ukraini [Development bank of electronic means of payment in Ukraine]. *Molodyy vchenyy – The young scientist*, no. 12 (27), pp. 191-194.

УДК:657.371

Ольга Лубенченко, к.е.н.

(доцент кафедри «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Аліна Гуменюк, студентка гр. 1-ОА маг.

(Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ІНВЕНТАРИЗАЦІЯ АКТИВІВ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

У статті висвітлено сутність інвентаризації як дієвого заходу по збереженню активів і забезпеченню достовірної інформації у фінансовій звітності, визначено роль, зміст інвентаризації в господарській діяльності, а також значення і місце в бухгалтерському обліку. Розглянуто нормативне забезпечення проведення інвентаризації. Визначено сучасний стан інвентаризації та обґрунтовано порядок проведення інвентаризаційної роботи на підприємствах. Розглянуто випадки обов'язкового проведення інвентаризації на підприємстві, передбачені законом України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні». Проведення інвентаризації забезпечується створенням на підприємстві постійно діючих інвентаризаційних комісій. У статті представлена модель діяльності постійно діючої інвентаризаційної комісії. Визначено, що при інвентаризації виявляються помилки, допущені в обліку, а також перевіряється правильність даних поточного обліку матеріальних активів і грошових коштів. З огляду на значення інвентаризації і вплив на достовірність фінансової звітності, процес її проведення потребує вдосконалення через впровадження системи внутрішнього аудиту. У статті розглянуто порядок створення на підприємстві служби внутрішнього аудиту, а також виділено функції внутрішніх аудиторів. Визначено, що внутрішній аудит є найдієвішим інструментом, який дає змогу виявляти можливості для підвищення ефективності діяльності підприємства.

Ключові слова: бухгалтерський облік, інвентаризація, активи, фінансова звітність, інвентаризаційна комісія, матеріально-відповідальна особа, внутрішній аудит.

© Лубенченко О., Гуменюк А., 2016

*Ольга Лубенченко, к.э.н.,
(доцент каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алина Гуменюк, студентка гр. 1-УА маг.
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ АКТИВОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

В статье рассмотрена сущность инвентаризации как действенного метода сохранения активов и обеспечения формирования достоверной информации финансовой отчетности, определена роль, содержание инвентаризации в хозяйственной деятельности, а также, значение и место в бухгалтерском учете. Рассмотрено нормативное обеспечение проведения инвентаризации. Определено современное состояние инвентаризации и обоснован порядок проведения инвентаризационной работы на предприятиях. Рассмотрены случаи обязательного проведения инвентаризации на предприятии, что предусмотрено законом Украины «О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине». Проведение инвентаризации обеспечивается созданием на предприятии постоянно действующих инвентаризационных комиссий. В статье представлена модель деятельности постоянно действующей инвентаризационной комиссии. Определено, что при инвентаризации выявляются ошибки, допущены в учете, а также, проверяется правильность данных текущего учета материальных активов и денежных средств. Учитывая значение инвентаризации и влияние на достоверность финансовой отчетности, процесс ее проведения требует усовершенствования путем внедрения системы внутреннего аудита. В статье рассмотрен порядок создания на предприятии службы внутреннего аудита, а так же, выделены функции внутренних аудиторов. Определено, что внутренний аудит является действенным инструментом, который выявляет возможности для повышения эффективности деятельности предприятия.

Ключевые слова: бухгалтерский учет, инвентаризация, активы, финансовая отчетность, инвентаризационная комиссия, материально-ответственное лицо, внутренний аудит.

*Olga Lubenchenko, Ph.D.
(Associate Professor of the department «Accounting and Auditing»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Alina Humeniuk
(Student gr. 1-AA masters, State Economy and Technology University of
Transport)*

THE ASSETS INVENTORY OF THE ENTERPRISES

This article lit the essence of an inventory as the valid method for assets preservation and procuring the formation of the reliable information in the finance accounting; it is determined the inventory role and contest for economic activities and also its

meaning and place in the accountancy. It is considered the normative guarantee of taking inventory. It is defined the current state of the inventory and validated the order of taking the inventory at the enterprises. It is considered the cases of the compulsory inventory at the enterprise, what are prescribed by the Law of Ukraine «About Book-keeping and Finance Reporting in Ukraine». Taking inventory is provided by making full-time inventory committees at the enterprise. There is a representation of activity regular committee model in this article. It is defined, the former book-keeping misdeeds are detected during the inventory, and also it is tested the data propriety of the current stock of material asset and cash resources. Considering the meaning of an inventory and effect of the reliable of the finance accounting, the process of taking inventory requires improvements across introduction of internal audit system. It is considered creating organization in the enterprise of an internal audit service and function of internal auditors in this article. It is defined, the internal audit is an effective tool and reveals capabilities for increase effectiveness of the company.

Keywords: book-keeping, an inventory, an assets, finance reporting, inventory committee, materially-responsible person, an internal audit.

Постановка проблеми. Надання користувачам достовірної фінансової звітності має бути забезпеченим якісною інформацією про майновий і фінансовий стан підприємства, а також про результати його діяльності. Через це виникає необхідність проведення інвентаризації, що забезпечує достовірність даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності. Тому організація проведення інвентаризації на підприємстві є важливою ланкою облікового процесу і потребує удосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню інвентаризації у своїх працях приділяли увагу такі вчені, як І.А. Белобжецький [1], М.Т. Білуха [2], Ф.Ф. Бутинець [3], Л.М. Крамароський [4], В.Я. Соколов [5], О.А. Шпіг [6] та ін. На кожному історичному етапі інвентаризація набуває нового значення, переглядається, уточнюється і вносяться зміни до практики.

Я.В. Соколов характеризує інвентаризацію як метод бухгалтерського обліку і контролю, який дозволяє бухгалтеру перевірити вірність та повноту відображення у бухгалтерському обліку фактів господарської діяльності [5, с. 48-52].

Ф.Ф. Бутинець відмічає, що «інвентаризація є інструментом дослідження економічної реальності, яка пізнається в порівнянні» [3, с. 372].

Незважаючи на дослідження цих авторів процес інвентаризації залишається недостатньо досконалим і потребує подальшого дослідження.

Мета статті. Метою роботи є теоретичне визначення сутності, змісту, ролі інвентаризації в господарській діяльності, обґрунтування значення і місця інвентаризації в бухгалтерському обліку, визначення стану і перспектив її розвитку.

Викладення основного матеріалу дослідження. Інвентаризація – це дієвий захід по збереженню активів підприємства, тому процесу інвентаризації необхідно приділяти значну увагу управлінському і обліковому персоналу. Здійснюється інвентаризація шляхом перевірки в натурі наявності майна підприємства і порівняння одержаних результатів з даними бухгалтерського обліку. Це дає змогу встановити розходження між даними обліку і фактичною наявністю засобів, тобто залишки або нестачі, які оформляють відповідними документами і відображають в обліку [7, с. 114]. Інвентаризації притаманний комплекс таких господарсько-правових ознак: наявність розпорядчого документу, здійснення дій колегіальним органом, виявлення кількісних і якісних характеристик об'єкту, реєстрація та оцінка, нормативно-

правове регулювання, бухгалтерська обробка документів, узагальнення і реалізація результатів, прийняття рішень [8, с. 43]. Роль інвентаризації не обмежується перевіркою фактичної наявності цінностей. У процесі інвентаризації майна проводяться такі заходи:

- встановлюються якісні характеристики матеріальних ресурсів: виявляються залежалі і невикористані цінності, та ін. На основі отриманої інформації вживаються заходи щодо їх переоцінки, продажу, використання для інших потреб;
- виявляються непридатні до експлуатації основні засоби і запаси та ті, що не підлягають відновленню;
- перевіряється дотримання правил утримання та експлуатації основних засобів і використання запасів [9, с. 231].

Але ж зміни в законодавстві, що регулюють бухгалтерський облік, спонукають до подальших досліджень. Нормативна база, що регулює проведення інвентаризації зводиться до наступного:

а) Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16 липня 1999 р. № 996-XIV [10].

б) Наказ Міністерства фінансів «Про затвердження Положення про інвентаризацію активів та зобов'язань» від 2 вересня 2014 р. №879 [11].

в) Постанова КМ «Про затвердження Методики проведення інвентаризації об'єктів державної власності» від 30 листопада 2005 р. №1121 [12].

г) Лист Державної податкової адміністрації України «Щодо випадків і строків проведення інвентаризації» від 26.05.2011 р. № 6322/5/23-4016 [13].

Нормативне регулювання здійснення інвентаризації, визначення та відображення в обліку її результатів передбачене різними положеннями та методичними рекомендаціями, які періодично змінюються і доповнюються. Саме згідно статті 10 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» для підтвердження правильності і достовірності даних бухгалтерського обліку та звітності передбачено проведення підприємствами незалежно від форм власності інвентаризації майна, коштів і фінансових зобов'язань [10]. Умови проведення наведено на рис. 1.

Інвентаризація буває повна, часткова, планова, позапланова. Класифікація видів інвентаризації представлена на рис. 2. Найбільш ефективними є раптові часткові інвентаризації, оскільки вони підвищують відповідальність матеріально відповідальних осіб у своєчасному оприбуткуванні і списанні матеріальних цінностей, правильності їх зберігання, запобігають зловживанням. Для проведення інвентаризаційної роботи створюють і затверджують окремими наказами голови правління та директорів філій постійно діючі інвентаризаційні комісії. Модель діяльності постійно діючої інвентаризаційної комісії представлена на рис. 3.

Постійно діюча комісія може робити контрольні перевірки інвентаризацій, проведених робочими комісіями. Як правило, контрольній перевірці піддаються найбільш дорогі і високоліквідні цінності. Контрольні перевірки здійснюються за участю членів робочих інвентаризаційних комісій і матеріально відповідальних осіб.

Функції постійно діючої комісії зводяться до наступного:

- розроблення порядку (періодичність, терміни, склад робочої комісії) та організація проведення інвентаризацій на підприємстві;
- здійснення інструктажу членів робочих інвентаризаційних комісій;

- здійснення контрольних перевірок правильності проведення інвентаризацій, а також вибіркової інвентаризації товарно-матеріальних цінностей у місцях зберігання та перероблення в міжінвентаризаційний період;
- здійснення контролю за збереженням цінностей, дотриманням матеріально відповідальними особами правил їх зберігання та ведення первинного обліку;
- перевірка правильності визначення інвентаризаційних різниць, обґрунтованості пропозицій щодо заліків пересортування цінностей у всіх місцях їх зберігання;
- при встановленні серйозних порушень правил проведення інвентаризації та в інших випадках проведення повторних суцільних інвентаризацій;
- розгляд результатів інвентаризації з формуванням пропозицій щодо регулювання виявлених нестач і втрат від псування цінностей.

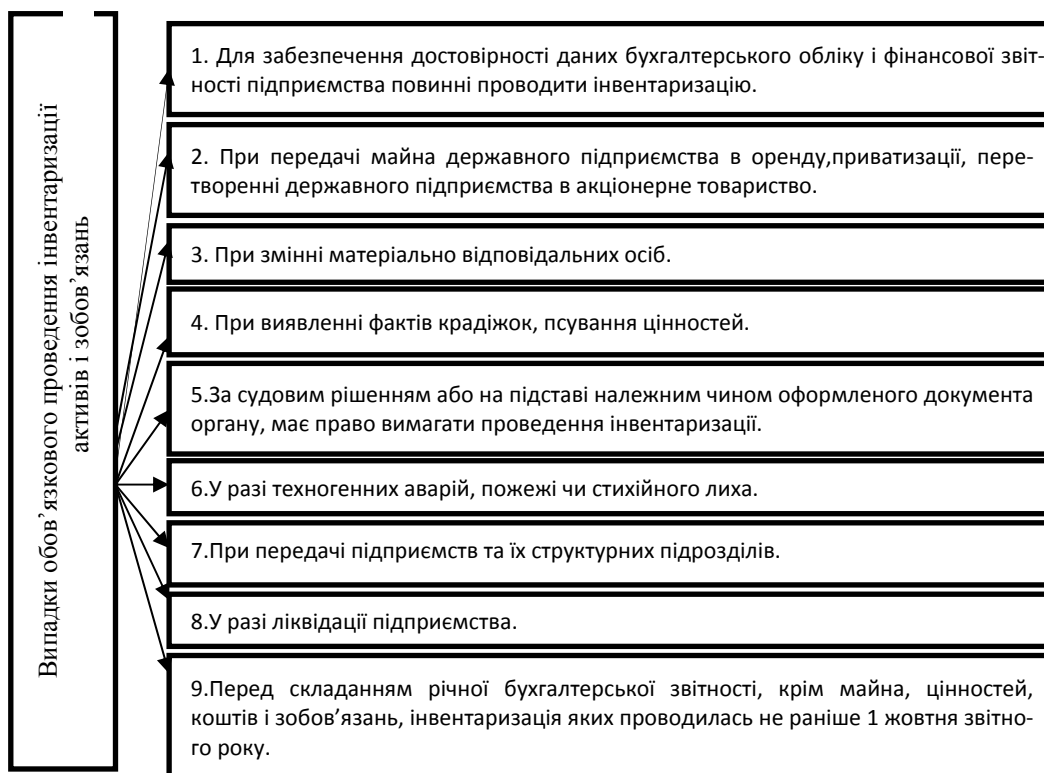


Рис. 1. Випадки проведення інвентаризації, передбачені Законом України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність»

Результати контрольної перевірки оформляються актом контрольної перевірки інвентаризації цінностей. Реєстрацію проведених контрольних перевірок здійснює бухгалтерія в спеціальній книзі реєстрації контрольних перевірок інвентаризації. Книга реєстрації контрольних перевірок інвентаризації відкривається з розрахунком використання протягом кількох років і зберігається після її закінчення не менше трьох років, що обумовлюється терміном позовної давності згідно із законодавством України. Книга є реєстром аналізу і контролю за роботою матеріально відповідальних осіб. Останнім етапом інвентаризаційного процесу є засідання постійно діючої інвентаризаційної комісії, на якому розглядаються результати інвентаризації по кожній матеріально відповідальній особі (складу, коморі) і виду

(об'єкту) інвентаризації. Центральною інвентаризаційною комісією при цьому надаються: інвентаризаційні описи (акти), порівнювальні відомості робочих комісій, пропозиції по врегулюванню недостач, надлишків і, пояснення матеріально відповідальних осіб по кожному виду надлишків і недостач, а також пропозиції робочих комісій з поліпшення організації зберігання цінностей і їх цілості. Результати засідання центральної інвентаризаційної комісії оформляється протоколом засідання постійно діючої інвентаризаційної комісії. До протоколу додаються всі документи інвентаризації, а також відомість результатів інвентаризації. Затверджені результати інвентаризації відбиваються у бухгалтерському обліку підприємства в тому місяці, у якому була закінчена інвентаризація, але не пізніше грудня місяця звітного року. Інвентаризацію активів та зобов'язань перед складанням річної фінансової звітності проводять до дати балансу в період:

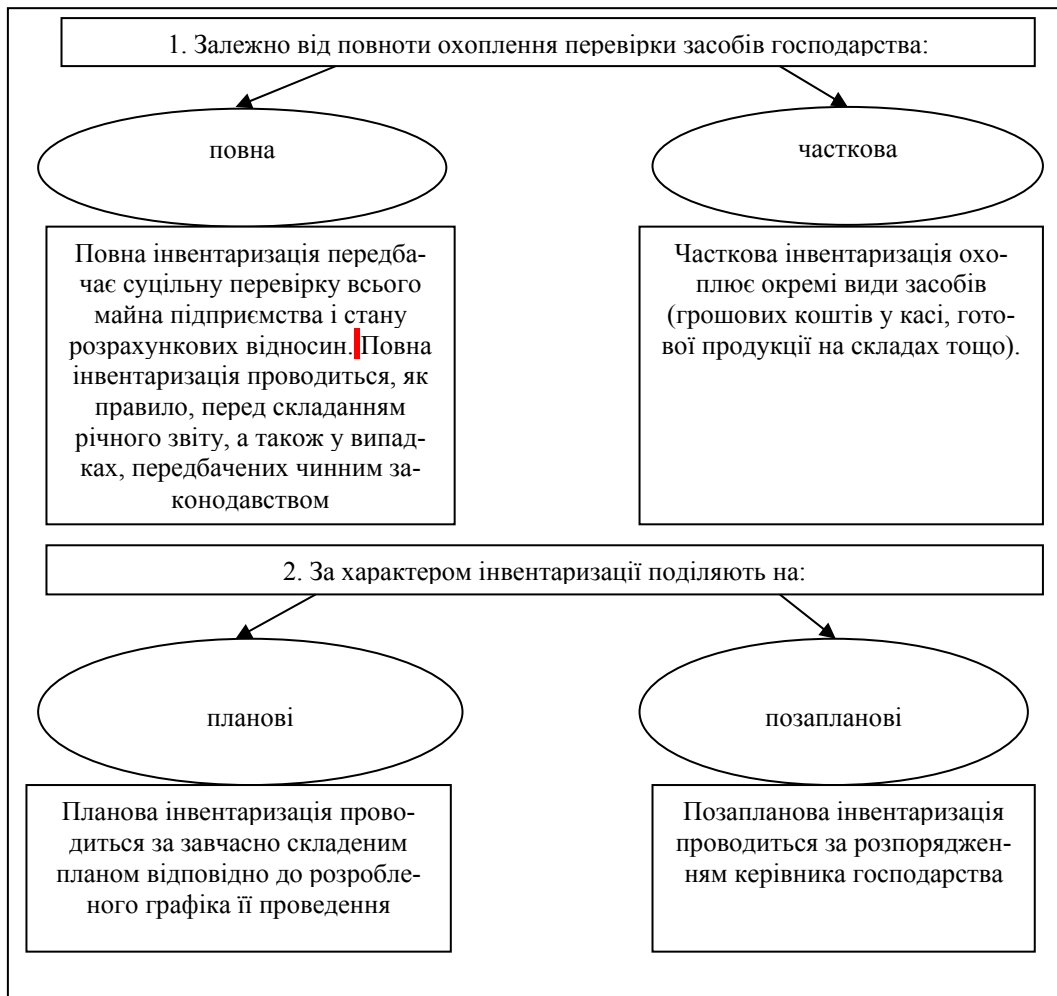


Рис.2. Класифікація інвентаризації

– трьох місяців для необоротних активів (крім незавершених капітальних інвестицій, об'єктів основних засобів, які на момент інвентаризації будуть знаходитися поза підприємством, зокрема автомобілів, морських і річкових суден, які відбудуть

у тривалі рейси, тощо), запасів (крім незавершеного виробництва та напівфабрикатів, інших матеріальних цінностей, які на момент інвентаризації будуть знаходитися поза підприємством), поточних біологічних активів, дебіторської та кредиторської заборгованостей, витрат і доходів майбутніх періодів, зобов'язань (крім невикористаних забезпечень, розрахунків з бюджетом та з відрахувань на загальнообов'язкове державне соціальне страхування);

– двох місяців для незавершених капітальних інвестицій, незавершеного виробництва, напівфабрикатів, фінансових інвестицій, грошових коштів, коштів цільового фінансування, зобов'язань у частині невикористаних забезпечень, розрахунків з бюджетом та з відрахувань на загальнообов'язкове державне соціальне страхування;

– до тимчасового вибуття з підприємства об'єктів основних засобів, зокрема автомобілів, морських й річкових суден, які відбудуть у тривалі рейси, інших матеріальних цінностей, які на дату інвентаризації будуть знаходитися поза підприємством [11].

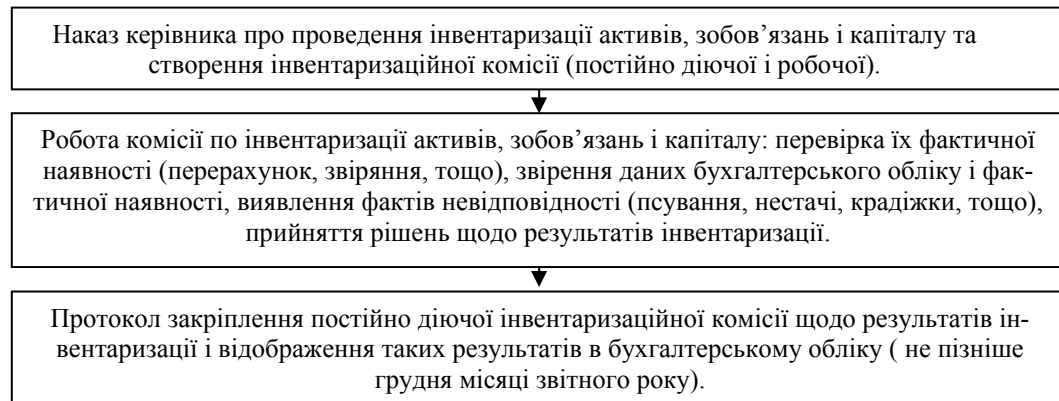


Рис. 3. Модель діяльності інвентаризаційної комісії на підприємстві

Процес інвентаризації є не достатньо досконалим. Інвентаризація має проводитись раптово, щоб не дати можливості матеріально відповідальним особам підготуватися до неї і приховувати можливі нестачі та розтрата.

Співробітники, що включаються до інвентаризаційних комісій не повинні бути пов'язаними особами з матеріально відповідальними працівниками, щоб забезпечити належний контроль, а також дуже важливо до складу комісії включити представників служби внутрішнього контролю, внутрішніх і зовнішніх аудиторів, ревізорів тощо.

Служба внутрішнього аудиту, що створена на підприємстві, значною мірою впливатиме на якість проведення інвентаризації, в цьому вбачається удосконалення процесу інвентаризації. Служба внутрішнього аудиту є структурним підрозділом або окремою посадовою особою, що проводить внутрішній аудит фінансової установи. Вона підпорядковується наглядовій (спостережній) раді фінансової установи, а у разі, коли законодавством не вимагається обов'язкове утворення наглядової (спостережної) ради, – вищому органу управління фінансової установи та звітує перед ними. Служба внутрішнього аудиту організаційно не залежить від інших підрозділів фінансової установи (не підпорядковується таким підрозділам). Діяльність служби внутрішнього аудиту фінансової установи базується на принципах

чесності, об'єктивності, конфіденційності, професійної компетентності. На рис. 4 відображено організаційні заходи при створенні на підприємстві служби внутрішнього аудиту.

Функції внутрішніх аудиторів вбачаються:

а) оцінка адекватності систем контролю (системи по збереженню активів, визначенню достовірності зобов'язань, капіталу, тощо);

б) оцінка ефективності діяльності суб'єкту господарювання.

Внутрішній аудитор проводить перевірку всіх ланок управління господарською діяльністю підприємства, надає обґрунтовані пропозиції щодо усунення виявлених

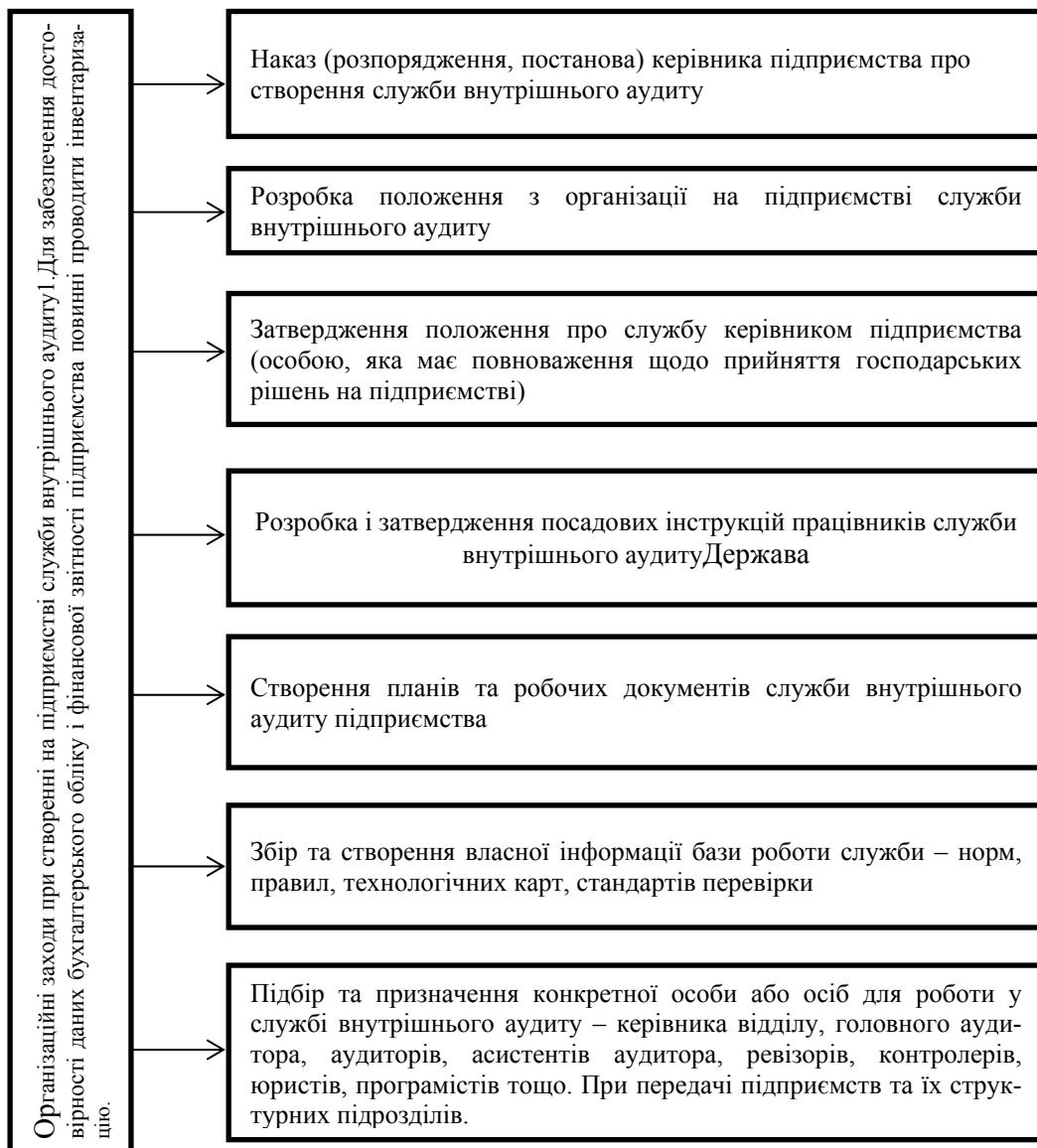


Рис.4. Організаційні заходи при створенні на підприємстві служби внутрішнього аудиту

недоліків і рекомендації щодо підвищення ефективності управління, зокрема рекомендації по усуненню недоліків, виявлених при інвентаризації (нестачі, пересортиця, надлишки, оцінка вартості активів, тощо).

Внутрішній аудит є найдієвішим інструментом, який дає змогу виявляти можливості для підвищення ефективності менеджменту.

Висновки та пропозиції. Інвентаризація – це підтвердження даних бухгалтерського обліку і фінансової звітності через виявлення наявності активів, зобовязань, капіталу на певну дату. Вона має суттєве значення для правильного визначення витрат на виробництво продукції, виконаних робіт і наданих послуг, для скорочення втрат товарно-матеріальних цінностей, попередження розкрадань майна. Процес інвентаризації має очолити внутрішній аудит. Внутрішній аудит сприятиме активізації заходів по збереженню активів і забезпечення достовірності фінансової звітності. За допомогою інвентаризації перевіряється правильність даних поточного обліку матеріальних і грошових коштів, виявляються помилки, допущені в обліку, приймаються на облік не враховані господарські об'єкти, контролюється збереження господарських засобів, які перебувають у матеріально відповідальних осіб.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Белобжецький, І.А.* Фінансовий контроль і новий господарський механізм. – М.: 2000. – 256 с.
2. *Білуха, М.Т.* Теорія фінансово-господарського контролю і аудиту: підручник / М.Т. Білуха. – К.: ПП «Влад и Влада», 2006. – 320 с.
3. *Бутинець, Ф.Ф.* Аудит: підручник для студентів спеціальності «Облік і аудит» вищих навчальних закладів, / Ф.Ф. Бутинець. – 2-е вид., перероб. та доп. – Ж.: ПП «Рута», 2009. – 576 с.
4. *Крамаровський, Л.М.* Ревізія і контроль / Л.М. Крамаровський. – М.: Фінанси, 2009. – 312 с.
5. *Соколов, Я.В.* Инвентаризация как метод бухгалтерского учёта / Я.В. Соколов. – С.: Бухгалтерский учет, 2005. – 156 с.
6. *Шпіг, О.А.* Контрольні функції централізованої бухгалтерії / О.А. Шпіг. – М.: Економіка, 1999. – 123 с.
7. *Ткаченко, Н. М.* Теорія бухгалтерського обліку : навч. посібн. / Н. М. Ткаченко. – К.: 2008. – 176 с.
8. *Рогозян, Л.С.* Ревізія і контроль: навч. посібн. / Рогозян Л.С., Вахлакова В.В. – А.: ДонДТУ, 2008. – 209 с.
9. *Ковалишин, У. В.* Становлення облікової політики в Україні / У. В. Ковалишин – Всеукраїнська наукова конференція. – Т.: Економічна думка, 2007. – 339 с.
10. *Про бухгалтерський облік і фінансову звітність* [Електронний ресурс]: закон України від 16.07.1999 р. №996-XIV / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=996-14>.
11. *Про затвердження Положення про інвентаризацію активів та зобов'язань* [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 02.09.2014 № 879/ Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1365-14>.
12. *Про затвердження Методики проведення інвентаризації об'єктів державної власності* [Електронний ресурс]: постанова Кабінету Міністрів від 30.11.2005 №1121 / Офіційний веб-сайт Верховної Ради – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1121-2005-%D0%BF>.
13. *Лист Державної податкової адміністрації України* [Електронний ресурс]: постанова Державної податкової адміністрації України від 26.05.2011 р. № 6322/5/23-4016 / Офіційний веб-сайт податкової адміністрації – Режим доступу: <http://www.profiwins.com.ua/uk/letters-and-orders/gna/2160-6322.html>.

REFERENCES

1. Bielowzhetskyi I.A. *Finansovii kontrol i novyi hospodarskyi mekhanizm* – Moscow: 2000. 256 p.
2. Bilukha M.T. *Teoriia finansovo– hospodarskoho kontroliu i audytu*. Kiev, «Vlad i Vlada» Publ., 2006. 320 p.
3. Butynets F.F. *Audyt*. – Zhytomyr: «Ruta» Publ., 2009. 576 p.
4. Kramarovskiy L.M. *Reviziia i kontrol*. – Moscow, Finansy Publ., 2009. 312 p.
5. Sokolov Ia.V. *Inventaryzatsiia kak metod bukhhalterskoho ucheta*. – Saint Petersburg, Bukhhalterskyi uchet Publ., 2005. 48-52 p.
6. Shpih O.A. *Kontrolni funktsii tsentralizovanoi bukhhalterii*. – Moscow, Ekonomika Publ, 1999. 123 p.
7. Tkachenko N. M. *Teoriia bukhhalterskoho obliku*. – Kiev. 2008. 176 p.
8. Rohozian L.Ie., Vakhlakova V.V. *Reviziia i kontrol*. –Alchevsk, DonDTU Publ., 2008. 209 p.
9. Kovalyshyn U. V. *Stanovlennia oblikovoi polityky v Ukraini*. – Ternopil : Ekonomichna dumka Publ., 2007. 339 p.
10. *Pro bukhhalterskyi oblik i finansovu zvitnist: zakon Ukrainy vid 16.07.1999 r. №996-XIV / Ofitsiinyi veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. Available at:<http://zakon.nau.ua/doc/?code=996-14>.
11. *Pro zatverdzhennia Polozhennia pro inventaryzatsiiu aktyviv ta zobov'iazan: nakaz Ministerstva finansiv Ukrainy vid 02.09.2014 № 879/ Ofitsiinyi veb-sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1365-14>.
12. *Pro zatverdzhennia Metodyky provedennia inventaryzatsii ob'ektiv derzhavnoi vlasnosti: postanova Kabinetu Ministriv vid 30.11.2005 №1121 / Ofitsiinyi veb-sait Verkhovnoi Rady*. Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1121-2005-%D0%BF>.
13. *Lyst Derzhavnoi podatkovoi administratsii Ukrainy: postanova Derzhavnoi podatkovoi administratsii Ukrainy vid 26.05.2011 r. № 6322/5/23-4016 / Ofitsiinyi veb-sait podatkovoi administratsii*. Available at: <http://www.profiwins.com.ua/uk/letters-and-orders/gna/2160-6322.html>.

УДК 338.47:656.2

М. Міщенко, д.е.н., проф.

(професор каф. економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна)

Т. Полішко, к.е.н., доц.

(декан економіко-гуманітарного факультету, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна)

ВИКОРИСТАННЯ ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНИХ МЕТОДІВ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Запропонована система поточного планування логістичної системи з використанням оптимізаційних розрахунків, що включає в себе двоступеневу процедуру планування та економічні важелі, стимулюючі прийняття і реалізацію реальних планів-графіків. Критерієм оптимальності в моделі є мінімум втрат. Запропонована організація поточного календарного планування виробництва і поставок продукції в логістичній системі, заснована на двох принципах: вдосконалення господарського механізму і централізації принципу винагороди за працю. Пропонований механізм формування прибутку дозволяє об'єктивно оцінювати результати діяльності логістичної системи і ефективно управляти виробництвом. Робота по автоматизації планування виробничо-складських робіт в об'єднанні з постачання продукції дозволить домогтися істотної економії від зниження штрафів.

Ключові слова: логістична система, економіко-математичні методи, матеріальний потік.

© Міщенко М.І., Полішко Т.В., 2016

Мищенко М.И., д.э.н., проф.

(профессор кафедры экономики и менеджмента, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна)

Полишко Т.В., к.е.н., доц.

(декан экономико-гуманитарного факультета, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. академика В. Лазаряна)

ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Предложена система текущего планирования логистической системы с использованием оптимизационных расчетов, которая включает в себя двухступенчатую процедуру планирования и экономические рычаги, стимулирующие принятие и реализацию реальных планов-графиков. Критерием оптимальности в модели является минимум потерь. Предложенная организация текущего календарного планирования производства и поставок продукции в логистической системе основана на двух принципах: совершенствование хозяйственного механизма и централизации принципа вознаграждения за труд. Предлагаемый механизм формирования прибыли позволяет объективно оценивать результаты деятельности логистической системы и эффективно управлять производством. Работа по автоматизации планирования производственно-складских работ в объединении по поставкам продукции позволит добиться существенной экономии от снижения штрафов.

Ключевые слова: логистическая система, экономико-математические методы, материальный поток.

M.I. Mishchenko, Ph.D., Associate Professor,

Professor of the department «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after V.Lazaryana

Polishko T. V., Ph.D., associate professor

Dean of Economics and Humanities Faculty, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after V.Lazaryana

APPLICATION OF ECONOMIC-MATHEMATICAL METHODS TO IMPROVING THE EFFICIENCY OF LOGISTICS

The proposed system current planning system using logistic optimization calculations, which includes two-stage process of planning and economic instruments stimulating the adoption and implementation of real schedules. Optimality criterion in the model is the least losses. The proposed organization of the current scheduling of production and deliveries of products in the logistics system, based on two principles: improving the economic mechanism and centralism principle of remuneration for work. The proposed mechanism of formation of profit can objectively assess the performance of the logistics system and effectively manage production. Work on automation planning production and storage operations in connection with the supply of products will achieve significant savings from reduced fines.

Keywords: logistic system, economic-mathematical methods, material flow.

Постановка проблеми. На основі аналізу процесу функціонування економічного об'єкта запропонована система поточного планування виробництва і поставок продукції з використанням оптимізаційних розрахунків, що включає в себе двоступеневу процедуру планування та економічні важелі, стимулюючі прийняття і реалізацію досить напружених, але реальних планів-графіків, що в ринкових умовах господарювання дозволяють суттєво покращити ефективність діяльності різних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В ринкових умовах господарювання, які характеризується складністю урахування негативних факторів, що впливають на логістичну систему [1, 6] інноваційним напрямком покращення прибутковості підприємства є використання економіко-математичних методів планування його логістичної діяльності [4]. Саме витрати на функціонування логістичної системи є центральним елементом необхідності вдосконалення за рахунок оптимізації [2, 3].

Розробку логістичних способів оперативного управління виробничо-складським процесом на основі оптимального оперативного-календарного планування обробки матеріальних потоків [7], необхідно реалізовувати з метою виконання календарних планів-графіків складських поставок [5].

Управління адаптивною логістичною системою, що підкоряється регулярній оптимізації з урахуванням планових показників діяльності – носить для кожного господарюючого суб'єкта національної економіки стратегічний характер [8].

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Аналіз інформаційного потоку призводить до виводу про те, що аналогічна проблема управління існує і для цього процесу. Викликає інтерес спосіб управління виробничим або інформаційним процесом, коли рішення певних конкурентних ситуацій відбувається на основі моделі процесу, складеного до його здійснення. Зауважимо, що мова йде вже про моделі, а не про моделі проблеми управління.

Мета статті. Мета роботи полягає в дослідженні можливостей економічного вдосконалення логістичної діяльності, пов'язаних з плануванням виробництва і поставок продукції в логістичній системі з використанням оптимізаційних розрахунків. Це передбачає вирішення конкретних проблем формування матеріального потоку; розробку математичних моделей завдань планування в умовах пропонованих систем і методів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Складання моделі процесу називаємо плануванням процесу. Планування керованих процесів створює ієрархію – планові періоди розбиваються на підперіоди. При плануванні для періоду будь-якого рівня встановлюються обсяги витрат і результатів. Об'ємні плани періодів одного рівня є розгорткою об'ємного плану вищого тимчасового рівня. Таким чином, календарний план виступає як цільова єдність об'ємних планів підперіодів планового періоду часу. На основі вищесказаного до календарного планування логістичної діяльності можна підходити з двох сторін. З одного боку, це цільовий розподіл витрат і результатів між підперіодами планового періоду часу. З іншого боку, це цільове виділення часу для певних витрат і результатів, що характеризують часткові підзадачі загального завдання планового періоду. Двома формам календарного планування відповідають дві форми представлення результатів. Якщо при здійсненні керованого процесу необхідно мати план по другій формі, то перша форма календарного плану необхідна для ефективного функціонування самої системи управління процесом, для ритмічності планування і контролю за виконанням управлінських рішень в логістиці.

Календарне планування – це аспект, стадія будь-якого планування, на якій план отримує свою закінчену форму, тому відповідає не тільки на питання «що» і «скільки», а й дає обґрунтовану відповідь на питання «коли».

Логічним продовженням є запропонований метод вирішення сформульованої задачі календарного планування.

Наявність безлічі результатів з кожної конкурентної ситуації створює величезну кількість варіантів можливого здійснення керованого процесу. В даний час не існує задовільного способу вибору найкращого за деяким критерієм варіанта здійснення керованого процесу для практичних завдань. В наслідок цього використовуються методи наближеного рішення, найбільш поширеними серед яких є методи, засновані на послідовному конструюванні моделей керованого процесу за допомогою правил переваги. За своєю суттю також алгоритми моделюють процес виникнення і дозволу конкурентних ситуацій, на основі чого формується модель керованого процесу – варіант розкладу. Однак універсальних правил переваги – правил рішення конкурентних ситуацій немає. Ця обставина призводить до використання двох основних правил моделювання виникнення та розв'язання конкурентних ситуацій. По-перше: багаторазовість конструювання варіантів розкладів під різними правилами переваги; по-друге – самі правила переваги конструюються в ході рішення задачі календарного планування, причому, при коригуванні цих правил враховуються результати попередніх рішень. Ці принципи, підтверджені обчислювальними експериментами, лягли в основу оригінального алгоритму розв'язання задачі в сформульованій математичній постановці. Характеризуючи внесок у розробку питань теорії розкладів, потрібно зауважити, що запропоновано ефективний метод, який може бути віднесений до теорії розкладів, не призначений для вирішення завдань в загальній мережевій постановці про дискретні ресурси. Рішення поставленої задачі зведено до пошуку мінімуму функцій – критерію оптимальності розкладу в деякій області формальних параметрів. Своєрідною формою завдання цієї функції є алгоритм одного кроку пошуку оптимального розкладу, протягом якого прораховується кілька варіантів розкладу, при фіксованих значеннях формальних параметрів і вибирається найкращий. Оскільки в загальному випадку функція екстремальна, прийнятні інтегральні методи пошуку оптимуму. Пошук проводиться у всій області

допустимих значень формальних параметрів шляхом генерування їх, як випадкових чисел з рівномірним розподілом.

Категорія «Господарчий механізм» – конкретна форма організації економічного процесу сприймається з різним ступенем абстрактності і в цьому сенсі предметом дослідження є принципова побудова таких організаційних форм для календарного планування, як складова національно-економічного господарчого механізму. Оскільки мова йде про управління матеріальним або інформаційним потоком в логістиці, то ми говоримо про організацію двох їх сторін: інформаційного процесу і процесу узгодження економічних інтересів в логістиці. Найбільш характерним принципом організації першого є принцип демократичного централізму, другого – принцип розподілу по праці. Як виявлено вище, календарний план визначає межі часу здійснення технологічних етапів і послідовність участі кожної одиниці ресурсу в продуктивних етапах. Межі періоду часу здійснення технологічного етапу визначають моменти передачі продукту від етапу до етапу. Якщо технологічні етапи здійснюються різними підприємствами логістичної системи, то такі моменти носять назву термінів доставок. Послідовність участі одиниці ресурсу в продуктивних етапах і строки здійснення цих етапів, рівні відповідним термінам здійснення технологічних етапів, визначають календарний план-графік руху цього ресурсу. Якщо в якості одиниці ресурсу виступає деяка виробнича потужність, то говоримо про календарний план-графік завантаження виробничої потужності.

На підставі розглянутих особливостей поточного календарного планування виробництва і поставок продукції в логістичній системі, що включають особливості двох форм постачання предметів праці – транзитну і складську, пропонується наступна концепція технології поточного календарного планування. Розробка календарного плану-графіка виробництва і поставок продукції здійснюється на двох рівнях. На верхньому рівні – у вищому органі. На нижньому – на підприємствах, що виробляють і споживають продукцію виробничого призначення, і в об'єднаннях щодо постачання продукції. Календарний план-графік є двоступінчастим – укрупненим на рівні вищого органу і детальним на нижньому рівні – і в той же час складається з двох взаємодоповнюючих графіків: транзитного та складських поставок. У вищому органі розраховується лише календарний план-графік поставок транзитними партіями, як підприємствам-споживачам, так і об'єднанням щодо постачання продукції. Детальна розробка умов транзитних поставок між споживачами і постачальниками, а також умови складських поставок між споживачами та об'єднаннями щодо постачання продукції і транзитних – між об'єднаннями щодо постачання продукції та постачальниками, здійснюються на нижньому рівні. Поточне календарне планування має досить інтерактивний характер, включає в себе ряд стадій, протягом яких укрупнені розрахунки у вищому органі поєднуються з детальними розрахунками на підприємствах. Настави керуючого органу поєднуються з договірною роботою між підприємствами, постачальниками, споживачами продукції виробничого призначення. Оскільки поточне планування – інформаційний процес, в якому обробляється величезна кількість інформації, і на який накладаються жорсткі тимчасові обмеження, то воно саме має бути календарно сплановано.

Важливим є питання про орган, що керує розробкою та реалізацією поточних календарних планів-графіків виробництва і поставок продукції. Також розглянуто економічні важелі, що сприяють здійсненню процесу виробництва і поставки продукції в рамках календарного плану. Економічними важелями, що сприяють здійсненню процесу виробництва і поставки продукції в рамках календарного пла-

ну є показники, за якими оцінюються результати діяльності виробничого колективу і здійснюється винагорода за підсумками роботи.

При розробці системи економічної мотивації необхідно керуватися наступними положеннями: по-перше спів ставити зв'язок конкретних робіт, пророблених кожним колективом підприємства можна тільки за допомогою вартісного показника. Необхідний єдиний вартісний критерій. По-друге, принципово правильно не підшукувати оціночний показник для умов існуючого господарського механізму, а вдосконалювати господарський механізм з метою створення умов, в яких єдиний вартісний показник буде об'єктивний і повністю відображати результати виконаної роботи.

Єдиним показником, який потенційно здатний віддзеркалити всі сторони діяльності підприємства, економію всіх видів живої і матеріалізованої праці, є прибуток. Необхідно удосконалювати механізм її формування. При цьому треба керуватися двома принципами: в рамках планованої структури виробничого процесу виробництво різних видів продукції, виконання різного роду замовлень повинно бути рівновігідним; вихід фактичного виробничого процесу за планові періоди повинен призводити до втрати прибутку. Перший принцип покладений в основу розрахунку, так званого, бажаного прибутку. Другий принцип служить основою, так званих функцій штрафів за несвоєчасність поставки. Дві ці величини визначають залишковий прибуток, за яким здійснюється винагорода колективу підприємства, формуючи мотиваційний апарат.

Відповідно до першого принципу, запропоновано спосіб розрахунку для кожної транзитної партії виробів розмір очікуваного прибутку і диференціальних відрахувань. Розмір останніх залежить від технічного рівня виробничої потужності і нормативних витрат, що не залежать від якості роботи колективу підприємства. Такий спосіб розрахунку передбачає паспортизацію виробничих потужностей з метою встановлення нормативної структури витрат на випуск продукції. Необхідно внести деякі зауваження. По-перше, прибуток підприємства не залежить від ціни планованої зверху продукції і витрат на плановані зверху поставки. По-друге, будь-яка зміна поточних витрат щодо нормативних призводить до зворотного зміни фактичного прибутку. По-третє, диференціальні відрахування можуть мінятися вищестоящим органом при здійсненні централізованих інвестицій, але не змінюються при здійсненні інвестиційного процесу за рахунок коштів підприємства. Доцільність останніх встановлюється на основі критерію дисконтовані витрати. Фонд матеріального заохочення формується на підставі єдиного відсотка відрахувань. Викладені пропозиції можуть бути використані в процедурах ціноутворення. Може бути запропонована і обґрунтована методика розрахунків функцій штрафів за несвоєчасність поставок продукції та організація стягування штрафів з підприємств – порушників. Розмір штрафу залежить не від вартісного обсягу поставки, а від можливих втрат у національній економіці. Обґрунтовується положення про часткову компенсацію втрат підприємства-споживача. Форма кривої штрафу вибирається таким чином, щоб у разі перенавантаження виробничої потужності стимулювалося рівномірний розподіл порушень строків поставок між транзитними партіями.

Запропоновано механізм формування залишкового прибутку, як різниця між фактичним прибутком і штрафами за несвоєчасність поставок, стимулює прагнення приймати досить напружені, але рівномірні по підперіодам планового періоду часу зобов'язання, відповідають виробничим можливостям підприємства.

Модель оптимізації укрупненого календарного плану-графіка верхнього рівня, є модифікацією загальної моделі календарного планування. Критерієм оптимальності в моделі є мінімум втрат, що розглядаються як функції штрафів за несвоєчасність виконання приватних завдань перспективних виробничих програм. На нижньому рівні вибір виробничого завдання і розрахунок календарного плану-графіка, його реалізація здійснюється за критерієм залишкового прибутку. При цьому моделі нижнього рівня формуються з урахуванням особливостей конкретних виробничих процесів. Для вирішення завдань календарного планування на обох рівнях може бути використаний запропонований метод і його модифікація.

Забезпечення календарних планів-графіків другої форми поставок складської продукції можливо реалізувати за допомогою оперативного-календарного планування в логістичній системі щодо постачання продукції. Структуризація проблеми проведена в три етапи.

На першому етапі виявляються особливості процесу переробки матеріального потоку в об'єднанні щодо постачання продукції. Найважливішою особливістю, що визначає високі вимоги до оперативного управління виробничо-складськими процесам, є нерівномірність надходження вантажів на складський комплекс, що призводить до виникнення, так званих, сплесків – пікових обсягів переробки матеріального потоку і може спричинити за собою порушення вимог своєчасності, як поставок продукції, так і повернення транспортних засобів. Оперативне управління повинно містити в собі, як елементи гнучкості, так і елементи стабільності. З одного боку, необхідно гнучко реагувати на виробничу ситуацію, з іншого боку – часті перекидання робочої сили і техніки дестабілізують виробничий процес, ускладнюють облік і контроль. Необхідно вибирати оперативні проміжки часу, протягом яких управлінське рішення залишається незмінним. Такими відрізками часу на складському комплексі об'єднання по поставкам продукції є зміни. Наведені аргументи пояснюють, чому основою оперативного управління виробничо-складським процесом має служити оперативного-календарне планування виконання комплексів робіт і своєчасне перепланування.

На другому етапі, згідно загальній структурі проблеми календарного планування формується змістовна постановка задачі виробничо-складського процесу.

На третьому етапі будується математична модель, що за своєю суттю збігається з загальною моделлю календарного планування.

Перехід до автоматизованого рішення поставленого завдання пропонується здійснити наступним шляхом. На першому ступені використовуються спрощені оперативного-календарні розрахунки, що дозволяють визначити раціональний розподіл часу використання трудових і технічних ресурсів за видами робіт і, тим самим, задати певну стратегію на планову добу. Вони не вимагають великих обсягів обчислень. На другому ступені відбувається освоєння автоматизованого деталізованого оптимального планування. При цьому підставою для оперативного управління як і раніше є спрощені оперативного-календарні розрахунки. На третьому ступені оперативне управління здійснюється на основі оптимального планування, спрощені оперативного-календарні розрахунки є страхуючим елементом у системі управління. У зв'язку з великим обсягом обчислень впровадження оптимізаційних розрахунків передбачає період налаштування алгоритму по знаходженню бажаних значень формальних параметрів для умов даного об'єднання. Це дозволить з великою ймовірністю отримувати достатньо близькі до оптимального значення розкла-

ду шляхом прорахунку одного варіанта і укладатися в стислі терміни реального масштабу часу.

Висновки та пропозиції. Запропонована організація поточного календарного планування виробництва і поставок продукції в логістичній системі, заснована на двох принципах – вдосконалення господарського механізму і централізованого принципу винагороди по праці.

Пропонований механізм формування прибутку дозволяє об'єктивно оцінювати результати діяльності логістичної системи і ефективно управляти виробництвом.

Робота з автоматизації планування виробничо-складських робіт в об'єднанні з постачанням продукції дозволить домогтися істотної економії від зниження штрафів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бакаєв О. О.* Макроекономічне моделювання економічного розвитку України: Монографія / О. О. Бакаєв, Т. Г. Кравченко, Т. А. Мукмінова. – К.: Транспорт України, 2004. – 124 с.
2. *Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д.* Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. – М. ЗАО «Олимп-Бизнес», 2010. – 640 с.
3. *Джонсон Дж., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мерфи П.Р.* Современная логистика, 9-е издание: Пер. с англ. – М.: Изд.дом «Вильямс», 2012. – 624 с.
4. *Дикань В. Л.* Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
5. *Крикавський С.* Логістичне управління: підручник. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2011. – 684 с.
6. *Мищенко М. І.* Економіко-організаційні основи функціонування підприємств колійної інфраструктури : [монографія] / М. І. Мищенко. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 489 с. (20,96 ум. друк. арк.)
7. *Пономаренко В.С.* Логістичний менеджмент : підручник / В.С. Пономаренко та інш. – Х.: Інжек, 2010.– 440 с.
8. *Heizer J. H., Render B.* Production and operations management: Strategies ans tactics. 3rd ed. Boston: Allyn and Bacon, 1993.

REFERENCES

1. *Bakayev O. O.* Makroekonomichne modelyuvannya ekonomichnogo rozvy`tku Ukrayiny` : Monografiya [Macroeconomic modeling economic development of Ukraine] / O. O. Bakayev, T. G. Kravchenko, T. A. Mukminova. – K.: Transport Ukrayiny`, 2004. – 124 s.
2. *Bauersoks D.D., Kloss D.D.* Logy`sty`ka: y`ntegy`rovannaya ser` postavok [Logistics: the integrated supply chain]: Per. s angl. – M. ZAO «Oly`mp-Bu`znes», 2010. – 640 s.
3. *Dzhonson Dzh., Vud D.F, Vordlou D.L., Merfy` P.R.* Sovremennaya logy`sty`ka, [Modern Logistics] 9-e y`zdany`e: Per. s angl. – M.: Y`zd.dom «Vy`l`yams», 2012. – 624 s.
4. *Dy`kan` V. L.* Zabezpechennya efekty`vnosti innovacijnoyi diyal`nosti pidpry`emstv zalizny`chnogo transportu: Monografiya [Ensuring the effectiveness of innovation of railway undertakings] / V. L. Dy`kan`, V. O. Zubenko. – X.: UkrDAZT, 2008. – 194 s.
5. *Kry`kavs`ky`j Ye.* Logisty`chne upravlinnya: pidruchny`k. [Logistics Management: textbook] – L`viv: Vy`davny`cztvo Nacional`nogo universy`tetu «L`vivs`ka politexnika», 2011. – 684 s.
6. *Mishhenko M. I.* Ekonomiko-organizacijni osnovy` funkcionuvannya pidpry`emstv kolijnoyi infrastruktury` : [monografiya] [Economic and organizational basis of functioning of enterprises railroad infrastructure] / M. I. Mishhenko. – Odessa: IPREED NAN Ukrayiny`, 2013. – 489 s. (20,96 um. druk. ark.)
7. *Ponomarenko V.S.* Logisty`chny`j menedzhment : pidruchny`k [Logistics Management: textbook] / V.S. Ponomarenko ta insh. – X.: Inzhek, 2010.– 440 s.
8. *Heizer J. H., Render B.* Production and operations management: Strategies ans tactics. 3rd ed. Boston: Allyn and Bacon, 1993.

УДК 568.589

Ольга Пацьора

(старший викладач каф. «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Анна Головатенко

(інженер відділу експедирування, філія «Центр транспортного сервісу
«Ліски» публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця»)

ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПІДПРИЄМСТВА: ДІАГНОСТИКА ТА ОЦІНЮВАННЯ

Стаття присвячена дослідженню поняття інноваційного потенціалу підприємства.

У статті розглядається поняття діагностики та визначено її головну мету. Також приведено деякі методології оцінки інноваційного потенціалу, запропоновані вітчизняними та зарубіжними теоретиками-економістами в літературі, а також представлені основні етапи проведення даних оцінок.

Показник інноваційного потенціалу є індикатором зміни поведінки, вимірником впливу нових ідей, процесів і продуктів, розроблюються та впроваджуються.

Для організацій, що живуть новими ідеями і жадають постійних змін, ця оцінка усуває розрив між тим, що ви знаєте, про себе та своїх конкурентів на даний момент та майбутнім потенціалом для впровадження інновацій.

У статті підведено підсумок про те, що для об'єктивної та ефективної оцінки потенціалу будь-якого підприємства потрібно використовувати декілька методик оцінки, так як це зменшить можливу похибку та допоможе більш точно визначитися з майбутніми цілями і напрямками діяльності.

Ключові слова: конкурентоспроможність, інноваційний потенціал підприємства, підприємство, діагностика інноваційного потенціалу.

© Пацьора О.В., Головатенко А.П., 2016

Ольга Пацера

*(старший преподаватель каф. «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

Анна Головатенко

(инженер отдела экспедирования, филиал «Центр транспортного сервиса «Лиски» публичного акционерного общества «Укрзалізниця»)

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРЕДПРИЯТИЯ: ДИАГНОСТИКА И ОЦЕНИВАНИЕ

Статья посвящена исследованию понятия инновационного потенциала предприятия.

В статье рассматривается понятие диагностики и определена ее главная цель. Также приведены некоторые методологии оценки инновационного потенциала, предложены отечественными и зарубежными теоретиками-экономистами в литературе, а также представлены основные этапы проведения данных оценок.

Показатель инновационного потенциала является индикатором изменения поведения, измерителем влияния новых идей, процессов и продуктов, разрабатываются и внедряются.

Для организаций, живущих новыми идеями и жаждущих постоянных изменений, эта оценка устраняет разрыв между тем, что вы знаете, о себе и своих конкурентов на данный момент и будущим потенциалом для внедрения инновации.

В статье подведен итог о том, что для объективной и эффективной оценки потенциала любого предприятия нужно использовать несколько методик оценки, так как это уменьшит возможную погрешность и поможет более точно определиться с будущими целями и направлениями деятельности.

Ключевые слова: конкурентоспособность, инновационный потенциал предприятия, предприятие, диагностика инновационного потенциала

Olga Patsora

*(Senior lecturer of the Department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

Anna Holovatenko

(Engineer of forwarding department, branch «Center of transport service «Liski» PJSC «Ukrzaliznytsia»)

THE INNOVATIVE POTENTIAL OF THE ENTERPRISE: DIAGNOSIS AND EVALUATION

The article is devoted research of concept of innovative potential of an enterprise.

The article discusses the concept of diagnostics and determined its main goal. It also lists some of the methodology of assessment of innovation potential offered by domestic and foreign theorists-economists in the literature.

The innovation potential indicator is the indicator of behavior change, measure the impact of new ideas, processes and products are developed and introduced, the main stages of this assessments are presented.

For organizations, living with new ideas and crave constant change, this assessment bridges the gap between what you know about yourself and your competitors currently and future potential for innovation.

The article summarized that for an objective and effective assessment of the capacity of any business need to use multiple methods of assessment, as this will reduce possible error and will help to more accurately determine future goals and activities.

Key words: competitiveness, innovative potential of the enterprise, the enterprise, diagnostics of innovative potential.

Постановка проблеми. Безперервні зміни у середовищі, як зовнішньому так і у внутрішньому, сучасних підприємств, призвели до посилення ролі інновацій у забезпеченні їх ефективного функціонування і розвитку. Це зумовило розвиток та інноваційну діяльність сучасних підприємств з метою підвищення їх конкурентоспроможності на ринку, підтримання необхідного рівня прибутковості.

Від ступеня активності в сфері інновацій, масштабу їх застосування на всіх етапах інвестиційного та виробничого циклів залежить ефективність діяльності підприємства.

Спонукальним мотивом впровадження інноваційних технологій інноваційної продукції є ринкова конкуренція, що змушує скорочувати витрати виробництва і знижувати вартість готової продукції. Україна має величезний інноваційний потенціал, безмежну кількість молодих умів.

Через це досить актуальним стає питання дослідження усіх аспектів інноваційної діяльності, а особливу увагу приділити діагностиці та методикам оцінювання інноваційного потенціалу підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Варто відзначити, що поняття «інноваційний потенціал» безперервно еволюціонує, про що свідчать безліч публікацій відомих вчених-економістів, таких як: І. Ансоф [1], Л. В. Балабанова [2] Л. Водачек [3], В. Геєць [4], А. В. Гриньов [5], В. І. Захарченко [6], С. М. Ілляшенко [7], Н. В. Коваль [8], Д. І. Кокурін [9], Н. В. Краснокутська [10], Є. В. Лапін [11], Л. С. Мартюшева [12], Р. А. Фатхутдінов [13], Ю.С. Шипулина [14] та інші. Присутність деяких розбіжностей у поглядах на поняття «інноваційного потенціалу», робить дане питання доцільним до вивчення.

Метою статті є дослідження феномену інновації, інноваційного потенціалу підприємства, вивчення різноманітних концепцій оцінювання інноваційного потенціалу, та підведення підсумків щодо важливості проведення оцінювання інноваційного потенціалу підприємства.

Виклад основного матеріалу. Поняття «інноваційного потенціалу підприємства» багатьма вченими трактується по-різному, як наприклад :

Є. В. Лапін вважає, що інноваційний потенціал – це можливість введення інновацій своїми силами або із залученням допомоги зі сторони, а також: ефективність впровадження інновацій в практику господарської діяльності. Результатом правильного і ефективного використання інноваційного потенціалу підприємства є: модернізація продукції, що випускається; введення у виробництво нового обладнання, нових матеріалів; інновації у частині організації та управління виробництвом; оновлення технологій та способів виробництва продукції [11].

І. Балабанова притримується думки, що це сукупність матеріальних, інтелектуальних, інформаційних та інші ресурсів, що є невід’ємними та необхідні при здійсненні інноваційної діяльності. [2].

Згідно з думкою Р. А. Фатхутдінова «інноваційний потенціал» це рівень підготовки підприємства до виконання завдань, які забезпечать досягнення поставленої інноваційної мети. Теоретик бачить розвиток організації як реакцію на зміну навколишнього середовища і наголошує на її стратегічний характер [13].

Є багато трактувань даного терміну, але найбільш вичерпним, на нашу думку є визначення потенціалу авторами І. Балабановою та В. В. Холодом, яка розглядає потенціал, як набір певних доповнюючих одна одну якостей.

У міжнародній практиці управління інноваційний потенціал оцінюється показником «ТАТ». Даний термін започаткований японцями і походить від американського словосполучення turn – time around (встигай повертатися). Показник має колосальне практичне значення. Він показує період моменту усвідомлення потреби чи попиту на новий продукт до моменту його відвантаження на ринки в значних кількостях [15].

Діагностика інноваційного потенціалу підприємства – це періодична оцінка стану підприємства за допомогою різноманітних систем методів і методик проведення досліджень для визначення цілей запровадження інновацій, напрямів розвитку і способів досягнення поставлених завдань, виявлення можливих проблем, які можуть виникнути в етапах розробки і застосування інновацій.

Для здійснення ефективної інноваційної діяльності необхідна оцінка рівня інноваційного потенціалу підприємства за певний період і оцінка його динаміки в цілях подальшого розвитку.

Головною метою діагностики інноваційного потенціалу є можливість вибрати і реалізувати напрямок руху діяльності підприємства, що дозволить закріпити та покращити його становище на ринку. Оцінка рівня інноваційного потенціалу підприємства дозволить:

- провести аналіз і спрогнозувати тенденції розвитку підприємства, виявити його сильні та слабкі сторони;
- підготувати рекомендації щодо формування інноваційної стратегії підприємства і механізмів її реалізації;
- об’єктивно оцінити можливість і готовність підприємства до інноваційної діяльності.

Одним із методів оцінки інноваційного потенціалу підприємства є SWOT-аналіз. Даний метод допомагає порівняти наявні можливості підприємства з перспективними, та спів ставити наявні сильні і слабкі сторони підприємства, це дає змогу оцінити фронт робіт, оцінити доступний ресурс і допомагає чітко визначитися із стратегією на майбутнє [14].

Деякі автори виділяють ще два можливих напрями оцінки інноваційного потенціалу підприємства – детальний та діагностичний .

Детальний підхід застосовується в основному на стадії обґрунтування інноваційного проекту. Результатом застосування детального підходу є визначення готовності та здатності підприємства до реалізації інновації. Структура оцінювання за даним методом передбачає:

- визначення фактичного стану інноваційного потенціалу;

– формування своєрідного дерева цілей, у якому описати модель стану внутрішнього середовища підприємства, визначити вимоги до усіх компонентів, які безпосередньо впливають на процес досягнення тої чи іншої інноваційної цілі;

– складання переліку робіт направлених на налагодження усіх компонентів інноваційного потенціалу.

Діагностичний підхід застосовується для інтегральної оцінки поточного стану підприємства відносно всіх або групи вже реалізованих інноваційних проектів [16].

Слід звернути увагу на підхід Митякової О. І. щодо методів оцінки інноваційного потенціалу промислового підприємства. Автор пропонує такі складові інноваційного потенціалу: виробничо-технологічну, науково– технічну, фінансово-економічну, кадрову та організаційно– управлінську. Після того як визначені всі показники за кожною складовою інноваційного потенціалу підприємства, визначається інноваційний потенціал кожної складової з урахуванням рейтингу кожного показника. Загальний інноваційний потенціал підприємства визначається сумою інноваційних потенціалів усіх його складових з урахуванням рейтингу кожної складової [17].

Доволі цікавим є спосіб оцінки інноваційного потенціалу підприємства запропонований В. Вербою та І. Новиковою. Методика полягає у визначенні інтегрального показника оцінки стану інноваційного потенціалу на основі розрахунку зважених бальних оцінок показників по окремим складовим інноваційних каталізаторів та ресурсів. А для визначення вагомості показників з урахуванням рівня залученості підприємства до інноваційної діяльності, використовуються експертний метод «векторів переваг». У результаті формується матриця напрямків розвитку потенціалу підприємства [18].

Проводячи діагностику потенціалу більшість вчених керуються переважно статистичними показниками, що оцінюють потенціал загалом, у всьому його розмаїтті, без виділення саме інноваційної складової. Саме для такої більш конкретної оцінки деякі вчені вдаються до такої методики оцінки рівня інноваційної активності підприємства у такій послідовності:

- діагностика структурної складової інноваційного потенціалу;
- визначення рівня використання внутрішнього потенціалу;
- оцінити активність підприємства у області інновацій.

Перший етап оцінки потенціалу – діагностика структурної складової інноваційного потенціалу проводиться на основі експертних оцінок.

Другий етап – це оцінка використання підприємством потенціалу за допомогою спеціальної шкали: 0 балів – потенціал не використовується; 1 бал – використання потенціалу на низькому рівні; 2 бали – використання потенціалу на середньому рівні; 3 бали – використання потенціалу на високому рівні.

Останнім етапом є – оцінка активності підприємства у області інновацій за допомогою узагальнюючого показника, а саме коефіцієнта інноваційної активності підприємства, розрахунок якого проводиться за формулою:

$$P_{in.akt.} = \sum P_i \cdot W_i \quad (1)$$

де $P_{in.akt.}$ – рівень інноваційної активності підприємства;

P_i – експертна оцінка використання i -го елемента інноваційного потенціалу, бали;

W_i – коефіцієнт вагомості i -го елемента інноваційного потенціалу [19].

За даною методикою градація інноваційної активності підприємства відбувається за низьким, середнім та високим рівнем. Результати даного виду оцінки дають можливість розробити комплекс заходів щодо підвищення інноваційної активності. Якщо інноваційна активність підприємства знаходиться на низькому та середньому рівні, то основними задачами його підвищення буде: визначення й усунення дисбалансу між складовими інноваційного потенціалу підприємства з метою оптимального залучення інноваційних ресурсів та удосконалення організаційно-управлінського потенціалу. Високий рівень інноваційної активності підприємства передбачає розвиток нових можливостей та розробку перспективних інноваційних проєктів.

Висновки та пропозиції. Інноваційний потенціал компанії дозволяє забезпечити конкурентоспроможність і стати лідером за рахунок випереджаючого або одноособового випуску нових товарів, заснованих на сучасному освоєнні ринку і передових технологій. Вірно і зворотне твердження – втрата інноваційності та збереження чи збільшення в асортиментному наборі товарів традиційного випуску аксіоматично означає втрату ринку і, як наслідок, стрімке погіршення фінансово-економічних показників. У статті розглянуто лише частина існуючих методів оцінки інноваційного потенціалу підприємства, кожен з них так чи інакше має право на існування. Кожен має свої переваги та недоліки, а отже для мінімізації похибки, раціональним буде, при оцінці потенціалу використовувати декілька методів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ансофф И. Стратегическое управление / Игорь Ансофф ; пер. с англ. Е. Л. Леонтьева. – М. : Экономика, 1989. – 519 с.
2. Балабанова Л.В. Стратегічне управління конкурентоспроможністю підприємств. / Л.В. Балабанова, В.В. Холод. – К.: ВД Професіонал. – 2006. – 448 с.
3. Водачек Л. Стратегия управления инновациями на предприятии / Л. Водачек, О. Водачкова ; Под общ.рук. Е.Р. Роговская ; Науч. ред. Г.А. Власкин. – Москва : Экономика, 1989. – 167 с.
4. Геєць В.М. Інноваційні перспективи України : монографія / Геєць В.М., Семиноженко В.П. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
5. Гриньов А. В. Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління / А. В. Гриньов – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2003. – 308 с.
6. Захарченко В. І. Інноваційний менеджмент: теорія і практика в умовах трансформації економіки : навч. посіб. / В. І. Захарченко. – К. : Центр навчальної літератури, 2012. – 448 с.
7. Ілляшенко С. М. Інноваційний менеджмент : Підручник. – Суми : ВТД –Університетська книга, 2010. – 334 с.
8. Коваль Н.В. Інноваційний потенціал підприємства: сутність та структура: Монографія/ Н.В. Коваль – Блоцарківський НАУ, 2012. – 318 с.
9. Кокурин Д. И. Инновационная деятельность / Д. И. Кокурин. – М. : Экзамен, 2001. – 576 с.
10. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: Навч.посібник. /Н.В.Краснокутська. – К.: КНЕУ, 2003. – 504 с.
11. Лапін Е.В. Экономический потенциал предприятия : монография / Е.В. Лапін. – Суми : ИТД «Университетская книга». – 2002. – 335 с.
12. Мартюшева Л.С. Інноваційний потенціал підприємства як об'єкт економічного дослідження/ Л.С. Мартюшева, В.О. Калишенко // Фінанси України. – 2002. – № 10. – с 61–66.
13. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник. / Р.А. Фатхутдинов – 2-е изд. – М.: ЗАО Бизнес-школа «Интел-Синтез». – 2000. – 624 с.
14. Шипулина Ю.С. Механізм управління потенціалом інноваційного розвитку промислових підприємств: монографія / за ред. к.е.н., доц. Ю.С. Шипуліної. – Суми: ТОВ «ДД»Папірус», 2012. – 458 с.
15. Смерічевська С. В. , Сидич О. В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства // Друга науково-практична конференція «АЛЬЯНС НАУК: вчений вченому» (3–7 жовтня 2005 р.).

16. Корнілова І. Сутність інноваційного потенціалу організації та основні підходи до його оцінки / І. Корнілова, Л. Шаповалова // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2008. – С. 41–44.
17. Митякова О. І. Оценка инновационного потенциала промышленного предприятия / О. И. Митякова // Финансы и кредит. – 2004. – № 13. – С. 69–74.
18. Верба В. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства / В. Верба, І. Новиков // Проблеми науки. – 2003. – № 3. – С. 22–23.
19. Родіонова І. В. Методи оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств / І. В. Родіонова // Економіка розвитку (Economics of Development). – 2013. – № 4 (68).

REFERENCES

1. Ansoff I. *Strategicheskoe upravlenie* / Igor Ansoff ; per. s angl. E. L. Leonteva. – M. : Ekonomika, 1989. – 519 p.
2. Balabanova L.V., Kholod V.V. *Strategichne upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstv* [Strategic management of competitiveness of enterprises]. – 2006. – 448 p.
3. Vodachek L. *Strategiya upravleniya innovatsiyami na predpriyatii* / L. Vodachek, O. Vodachkova ; Pod obsch.ruk. E.R. Rogovskaya ; Nauch. red. G.A. Vlaskin . – Moskva : Ekonomika, 1989 . – 167 p.
4. Geets V.M. *Innovatsiyi perspektivi Ukrayini* : Monografiya / Geetsv.M., Seminozhenko V.P. – Harkiv : Konstanta, 2006. – 272 p.
5. Grinov, A. V. *Innovatsiyi rozvitok promislovih pidpriemstv: kontseptsiya, metodologiya, strategichne upravlinnya* / A. V. Grinov – H. : VD «INZhEK», 2003. – 308 p.
6. Zaharchenko V. I. *Innovatsiyi menedzhment: teoriya i praktika v umovah transformatsiyi ekonomiki : navch. posib.* / V. I. Zaharchenko. – K. : Tsentr navchalnoyi literaturi, 2012. – 448 p.
7. Ilyashenko S. M. *Innovatsiyi menedzhment* : Pidruchnik. – Sumi : VTD –Universitetska kniga, 2010. – 334 p.
8. Koval N.V. *Innovatsiyi potentsial pidpriemstva: sutnist ta struktura: monografiya* / N.V. Koval – Bilotserkivskiy NAU, 2012. – 318 p.
9. Kokurin D. I. *Innovatsionnaya deyatelnost* / D. I. Kokurin. – M. : Ekzamen, 2001. – 576 p.
10. Krasnokutskaya N.V. *Innovatsiyi menedzhment: Navch.posibnik.* /N.V.Krasnokutskaya. – K.: KNEU, 2003. – 504 p.
11. Lapin E.V. *Ekonomicheskiy potentsyal predpriyatya : monografiya* [Economic potential of the enterprise : monograph] Sumy : YTD «Unyversytetskaia knyha». – 2002 – 335 p.
12. Martyusheva L.S. *Innovatsiyi potentsial pidpriemstva yak ob'ekt ekonomichnogo doslidzhennya* / L.S. Martyusheva, V.O. Kalishenko // Finansy UkraYini. – 2002. – № 10. – p 61–66.
13. Fatkhutdinov R.A. *Innovatsiyi menedzhment : Uchebnyk.* [Innovation management : Textbook.] Moscow: ZAO Business school «Intel-Synthesis». – 2000. – 624 p.
14. Shipulina Yu.S. *Mehanizm upravlinnya potentsialom innovatsiyi rozvitku promislovih pidpriemstv: monografiya* / za red. k.e.n., dots. Yu.S. Shipulinoyi. – Sumi: TOV «DD»Papirus», 2012. – 458 s.
15. Smerichevska S.V., Sydych O.V. *Otsinka innovatsiyi potentsialu pidpriemstva* [Assessment of enterprises innovative potential] *Dryha naukovopraktychna konferentsiya «Alians nauk : vchenyi vchenomu* (3-7 zhovtnia 2005 r.).
16. Kornilova I. *Sutnist innovatsiyi potentsialu organizatsiyi ta osnovni pidhodi do yogo otsinki* / I.Kornilova, L. Shapovalova // Visnik KiYivskogo natsionalnogo unIversitetu Imeni Tarasa Shevchenka. – 2008. – pp. 41–44.
17. Mityakova O. I. *Otsenka innovatsionnogo potentsiala promyshlennogo predpriyatya* / O. I. Mityakova // Finansy i kredit. – 2004. – № 13. – pp. 69–74.
18. Verba V. *Metodichni rekomendatsiyi z otsinki innovatsiyi potentsialu pidpriemstva* / V. Verba, I. Novikov // Problemi nauki. – 2003. – № 3. – pp. 22–23.
19. Rodionova I.V. *Metody otsiniuvannya innovatsiyi potentsialu promyslovykh pidpriemstv, «Ekonomika rozvytku»* [Methods of estimation of innovative potential of the industrial enterprise]. – 2013 – № 4 (68).

УДК 330.322

*Ольга Приймук, к.е.н., доц.
(професор каф. «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університету транспорту)*

*Оксана Салієнко,
(магістр групи ЕП, Державний економіко-технологічний університет
транспорту)*

ДІАГНОСТИКА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ТА ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

У статті досліджені організаційно-методичні засади діагностики фінансового стану підприємства, узагальнені існуючі підходи до аналізу рентабельності підприємства, а також визначені шляхи її підвищення в сучасних умовах господарювання. Окремо розглядаються поняття «діагностика» та «фінансовий стан підприємства», визначені функції діагностики фінансового стану підприємства. Розглянуті основні завдання проведення діагностики фінансового стану підприємства. Зазначені найважливіші загальноприйняті принципи проведення діагностики фінансового стану суб'єкта господарювання.

У статті описується послідовність проведення аналізу фінансового стану підприємства.

Обґрунтована необхідність дослідження та розробки певних методичних підходів щодо організації діагностики фінансового стану підприємства з урахуванням специфіки діяльності підприємства, зазначається всебічна та об'єктивна оцінка діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання.

Розглянуто особливості оцінки рентабельності підприємства та зазначені шляхи її підвищення.

Результати проведених досліджень дозволили узагальнити теоретичні підходи щодо проведення діагностики фінансового стану підприємства, основною метою якої є пошук резервів підвищення рентабельності, яка також, у свою чергу, виступає важливою характеристикою факторного середовища формування прибутку підприємства.

Ключові слова: діагностика, аналіз, фінансовий стан, фінансова оцінка, рентабельність, показники рентабельності.

© Приймук О., Салієнко О., 2016

*Ольга Приймук, к.э.н., доцент
(профессор каф. «Экономика предприятий», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Оксана Салиенко
(магистр группы ЭП, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ДИАГНОСТИКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ И ПОВЫШЕНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье исследованы организационно-методические основы диагностики финансового состояния предприятия, обобщены существующие подходы к анализу рентабельности предприятия, а также определены пути ее повышения в современных условиях хозяйствования. Отдельно рассматриваются понятия «диагностика» и «финансовое состояние предприятия», определены функции диагностики финансового состояния предприятия. Рассмотрены основные задачи проведения диагностики финансового состояния предприятия. Указаны наиболее важные общепринятые принципы проведения диагностики финансового состояния субъекта хозяйствования.

В статье описывается последовательность проведения анализа финансового состояния предприятия.

Обоснована необходимость исследования и разработки определенных методических подходов по организации диагностики финансового состояния предприятия с учетом специфики деятельности предприятия, отмечается всесторонняя и объективная оценка деятельности предприятия в современных условиях хозяйствования.

Рассмотрены особенности оценки рентабельности предприятия и указаны пути ее повышения.

Результаты проведенных исследований позволили обобщить теоретические подходы к диагностике финансового состояния предприятия, её основной целью является поиск резервов повышения рентабельности, которая также, в свою очередь, выступает важной характеристикой факторной среды формирования прибыли предприятия.

Ключевые слова: диагностика, анализ, финансовое состояние, финансовая оценка, рентабельность, показатели рентабельности.

*Olga Pryimuk, PhD, Associate Professor
(Olga Pryimuk, Phd, Associate Professor
(professor of the department «Business Economics»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Oksana Salienko
(mayster, State Economy and Technology University of Transport)*

FINANCIAL DIAGNOSTICS AND IMPROVE THE PROFITABILITY OF THE ENTERPRISE

In article the organizational and methodical bases of diagnostics of a financial condition of the enterprise are investigated, the existing approaches to analysis of enterprise profitability, and also definition of a way of its increase in modern conditions of managing are generalized. Separately the concepts «diagnostics» and «financial condition of the enterprise» are considered, functions of diagnostics of a financial condition of the enterprise are defined. The main objectives of performing diagnostics of a financial condition of the enterprise are considered. The most important standard principles of conducting diagnostics of financial condition of the managing subject are specified.

In article the sequence of carrying out the analysis of a financial condition of the enterprise is described.

Need of a research and development of certain methodical approaches on the organization of diagnostics of the enterprise a financial condition taking into account specifics of enterprise activity is proved, comprehensive and objective assessment of the enterprise activity in modern conditions of managing is noted.

Features of assessment of profitability of the enterprise are considered and ways of its increase are specified

Results of the conducted researches allowed to generalize theoretical approaches to diagnostics of enterprise financial condition, its main objective is search of reserves of increase in profitability which also in turn, acts as the important characteristic of the factorial environment of formation of enterprise profit.

Keywords: diagnosis, analysis, financial condition, financial evaluation, profitability, profitability

Постановка проблеми. Сучасні умови господарювання характеризуються істотним розширенням прав підприємства щодо фінансово-господарської діяльності, що, у свою чергу, обумовлює зростання ролі своєчасного і якісного аналізу фінансового стану підприємства, зокрема оцінки його ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості, пошуку шляхів підвищення і зміцнення фінансової стабільності.

Оскільки саме прибутковість є основною метою діяльності суб'єкта господарювання, важливого значення для пошуку та виявлення резервів підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства набуває об'єктивний та систематичний аналіз відносних показників ефективності діяльності (зокрема, рентабельність) та визначення причин їх змін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання діагностики фінансового стану та підвищення рентабельності підприємства досліджували такі вчені-економісти: Білик М. [1], Гетьман О.О. [2], Городня Т.А. [3], Загорна Т.О. [4], Чер-

ниш С.С. [5], Павловська О.В. [6], Саприкіна Л.М. [7], Скиба Г.І. [8], Костенко Т.Д. [9] та ін.

Однак на сучасному етапі питання формування ефективних механізмів діагностики фінансового стану та підвищення рентабельності підприємства відзначаються актуальністю і потребують наукового та систематизованого підходу до їх вивчення, що і визначає актуальність обраної теми.

Метою статті є дослідження організаційно-методичних засад діагностики фінансового стану підприємства, а також узагальнення існуючих підходів до аналізу рентабельності підприємства і визначення шляхів її підвищення за сучасних умов господарювання.

Викладення основного матеріалу дослідження. Насамперед зауважимо, що в сучасних умовах господарювання велике значення приділяється саме комплексній оцінці діяльності суб'єкта господарювання, яка характеризує їхню діяльність шляхом вивчення сукупності показників, що відображають усі аспекти господарської діяльності, на підставі яких можна зробити висновки про результативність діяльності підприємства.

Фінансовий стан підприємства – це поняття комплексне, розглядається як результат взаємодії всіх елементів системи фінансових відносин підприємства, визначається сукупністю виробничо-господарських факторів і характеризується системою показників, що відображають наявність, розміщення і використання ресурсів, і залежить від результатів його виробничої, комерційної та фінансово-господарської діяльності підприємства. В сучасній економічній літературі надають безліч визначень щодо цього поняття [2; 3, с. 45; 4, с. 89; 5, с. 245].

Сучасні тенденції розвитку економічного та фінансового аналізу на рівні суб'єктів господарювання припускають підвищення ролі та значення економічного діагностування.

Діагностика – це дослідницький, пошуковий, пізнавальний процес стану об'єкта, що здійснюється в часі й у просторі, щодо встановлення та дослідження причин відхилень від нормального перебігу процесів за допомогою існуючого методологічного інструментарію з метою ідентифікації диспропорцій, що сприяють прояву проблем, слабких ланок та «вузьких місць», як поточних, так і таких, що виникнуть у майбутньому, а також їх усунення та формування рекомендацій для прийняття зважених і адекватних управлінських рішень [12, с. 34].

У сучасній практиці існує два основні підходи до визначення діагностики у фінансово-економічних дослідженнях: з одного боку, це детальне вивчення стану об'єкта діагностування; з іншого – вивчення відхилень від нормального стану, їх тривалості та причин.

Метою діагностики фінансового стану суб'єкта господарювання є оцінка динаміки розвитку підприємства та пошук резервів підвищення рентабельності виробництва і зміцнення комерційного розрахунку як основи стабільної роботи підприємства і виконання ним зобов'язань перед бюджетом, банком та іншими установами.

Відповідно, основними завданнями діагностики фінансового стану підприємства слід визначити наступні: дослідження рентабельності підприємства; визначення ефективності використання майна підприємства, забезпеченості його власними оборотними активами; оцінка динаміки ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості підприємства; аналіз ділової активності підприємства; визначення ефективності використання фінансових ресурсів.

Основна роль діагностики фінансового стану підприємства полягає у трьох ос-

новних функціях, які вона виконує. До них відносять: функцію оцінки (визначення стану функціонування об'єкта управління); діагностичну функцію (виявлення можливих змін стану об'єкта); пошукову функцію (визначення можливих заходів покращення або відновлення стану суб'єкта управління).

Зазначимо, що проведення діагностики фінансового стану суб'єкта господарювання повинно базуватися на загальноприйнятих принципах, найважливішими з яких є [9, с. 112]:

- своєчасність – діагностику необхідно проводити до створення кризової ситуації, появи перших ознак банкрутства, враховувати динамічність діяльності підприємства;
- комплексність – окремі явища і процеси доцільно досліджувати в комплексі з усіма іншими взаємопов'язаними явищами, чинниками, цілями;
- науковість – діагностика проводиться на основі науково-обґрунтованих принципів, понять, категорій, закономірностей, застосуванні методології та методів дослідження;
- автентичність – процес діагностування базується на первинній, достовірній інформації;
- точність – відповідність реальним фактам, цілям і вимогам, які ставляться до процесу діагностування;
- об'єктивність – діагностика має здійснюватися за розробленою програмою дослідження, за чітко визначеними базовими параметрами з мінімальним впливом фактора суб'єктивізму; у процесі діагностики необхідно використовувати тільки реальні факти, методи та заходи, щоб знизити рівень неточних оцінок;
- ефективність – здійснюючи діагностику підприємства, потрібно постійно порівнювати позитивні і негативні наслідки її проведення і витрати, які пов'язані з цим процесом.

Основними напрямками діагностики фінансового стану підприємства є:

- аналіз якості активів та пасивів, обґрунтованість відображення витрат та доходів;
- аналіз прибутковості певних видів діяльності, розподілення та використання прибутків.

Порядок проведення діагностики фінансового стану суб'єкта господарювання у дослідженні Черниш С.С. [9] визначено наступний:

- визначення предмету та мети діагностики;
- вибір кількісних та якісних показників для діагностування, критеріїв їх оцінки;
- формування інформаційної бази дослідження;
- проведення техніко-економічних, аналітичних та математичних розрахунків, факторного аналізу;
- виявлення стану досліджуваного процесу (об'єкта) та симптомів кризових явищ, загальних тенденцій фінансово-економічного розвитку об'єкта;
- узагальнення результатів діагностування фінансового стану підприємства, підготовка антикризової програми;
- розроблення прогнозу розвитку об'єкта і послідовності управлінських рішень для його реалізації.

Діагностика фінансового стану підприємства передбачає систематичне й усебічне дослідження його фінансово-господарської діяльності з використанням різних

методик аналізу, забезпечене комплексом науково-методичного інструментарію оцінки фінансового стану підприємства.

Результатом діагностики фінансового стану є отримання певної кількості основних, найбільш інформативних параметрів, які об'єктивно і точно відображають фінансовий стан підприємства. За цими результатами формуються плани його розвитку [7].

Діагностику фінансового стану, на думку Г.І. Скиби [8], доцільно виконувати за такими двома етапами. На першому етапі проводять загальний аналіз фінансового стану на основі експрес-аналізу балансу підприємства. Для цього порівнюють підсумки балансу на кінець та початок року. На другому етапі виконують обчислення базових коефіцієнтів, що характеризують фінансовий стан, їх порівнюють з нормативними показниками, аналізують відхилення. Завершальним етапом діагностики фінансового стану підприємства є етап оцінки ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства і його відповідних підрозділів по запобіганню можливих негативних впливів на фінансовий стан підприємства. Слід зазначити, що діагностика фінансового стану підприємства передбачає здійснення повномасштабного аналізу за результатами його господарської діяльності, яка, в свою чергу вважається ефективною, якщо підприємство [2, с. 190]: раціонально використовує реальні ресурси; своєчасно погашає зобов'язання; функціонує рентабельно.

Отже, важливим показником при визначенні фінансового стану підприємства є рентабельність.

У економічній літературі знаходимо чимало визначень рентабельності. Найбільш змістовними вважаємо наступні. Білик М.Д. вважає, що рентабельність характеризує кінцеві результати господарської діяльності підприємства, оскільки її величина відображає співвідношення отриманого результату з наявними чи використаними ресурсами [1]. Вчений вважає, що рентабельність – це відносний показник, тобто рівень прибутковості, що вимірюється у відсотках. Такої ж думки дотримується В.С. Прохоровський, А. Н. Поддєрьогіна. Цал-Цалко Ю.С. вважає, що рентабельність – це якісна вартісна оцінка рівня віддачі витрат або міри використання наявних у підприємства виробничих ресурсів (капіталу, праці тощо) у процесі виробництва основної продукції (товарів, виконання робіт, надання послуг) та її реалізації [11]. Завданнями аналізу рентабельності підприємства є [10, с. 306]: оцінка виконання визначених параметрів (плану, прогнозу тощо); вивчення динаміки показників; визначення факторів зміни їх рівня; пошук резервів зростання рентабельності; розробка заходів для використання виявлених резервів.

Слід зазначити, що показники рентабельності характеризують ефективність роботи підприємства в цілому, доходність різних напрямів його діяльності, окупність витрат і т. д. Оскільки їх величина показує співвідношення ефекту з наявними або використаними ресурсами, вони більш повно, ніж прибуток, характеризують кінцеві результати діяльності суб'єкта господарювання.

Отже, роль і значення рентабельності полягають у наступному: рентабельність є одним з основних критеріїв оцінки ефективності діяльності підприємства; рентабельність є результативним, якісним показником діяльності підприємства; зростання рентабельності сприяє підвищенню фінансової стійкості підприємства; збільшення рентабельності забезпечує конкурентоспроможність підприємства в сучасних умовах господарювання; рентабельність має важливе значення як для власників (акціонерів і засновників), оскільки при її збільшенні зростає інтерес до даного підприємства, росте ціна акції, так і для кредиторів і позичальників грошових коштів, адже

рівень рентабельності цікавить їх саме з погляду реальності отримання відсотків за зобов'язаннями, зниження ризику неповернення позикових засобів, платоспроможності підприємства. Показники рентабельності також є важливими характеристиками факторного середовища формування прибутку підприємства, а отже, їх відносять до обов'язкових елементів аналізу та оцінки фінансового стану підприємства.

У сучасній практиці аналізу виокремлюють такі основні групи показників рентабельності: рентабельність підприємства, рентабельність продукції, рентабельність активів (капіталу) підприємства.

Для підвищення рентабельності підприємства потрібно збільшувати прибуток і цього можна досягти наступними методами: нарощувати обсяги виробництва та реалізації товарів, робіт, послуг; зменшувати витрати на виробництво (реалізацію) продукції, тобто знижувати її собівартість; з максимальною віддачею використовувати потенціал, що є в розпорядженні підприємства, в тому числі і фінансові ресурси; вміти найдоцільніше розміщувати (вкладати) одержаний раніше прибуток з точки зору досягнення оптимального ефекту [6].

Зокрема, рентабельність продукції у базовому періоді, необхідно коригувати враховуючи умови ціноутворення планового періоду. Слід визначити не використані підприємством у базовому періоді резерви зростання прибутку за рахунок: ліквідації непродуктивних і понаднормативних витрат, що відносяться на собівартість продукції; ліквідації фактів поставки готової продукції покупцям з відхиленнями від визначених технічних і якісних параметрів, які ведуть до зниження оптових цін на ці вироби, а отже, прибутку від реалізації; структурних зрушень в асортименті виробленої та реалізованої продукції у бік випуску рентабельнішої продукції.

Отже, аналіз рентабельності підприємства проводять на другому етапі діагностики фінансового стану за різними методиками його аналізу з урахуванням особливостей діяльності аналізованого підприємства.

На завершальному етапі діагностики фінансового стану у рамках оцінки ефективності діяльності підприємства щодо запобігання можливих негативних впливів на фінансовий стан підприємства слід визначити напрями підвищення рентабельності.

Саме такий підхід до організації діагностики фінансового стану підприємства забезпечить всебічний розгляд і об'єктивну оцінку діяльності підприємства за сучасних умов господарювання.

Висновки та пропозиції. На сьогодні існує велика кількість методів діагностики фінансового стану підприємства, що надають можливість розробити напрями підвищення його рентабельності та спрогнозувати виникнення загрози банкрутства на самих ранніх стадіях і розробити всі можливості заходи для її нейтралізації. Основним завданням діагностики є виявлення фінансово-господарських проблем діяльності, пошук резервів покращення економічного стану підприємства, розробка та впровадження механізму вирішення виявлених проблем шляхом систематизації існуючих підходів та методів до проведення оцінки фінансового стану підприємства, встановлення суб'єкта, об'єкта та інструментів даного механізму, а також внутрішніх і зовнішніх факторів впливу на результати діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Білик М. Фінансовий аналіз: [навч. посібник] / [М. Білик, О.Павловська, Н. Притуляк, Н. Невмержицька]. – К.: КНЕУ, 2005. – 592 с.
2. Гетьман О.О. Економічна діагностика: навч. посіб. / В.М Шаповал, О.О. Гетьман – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 307 с.
3. Городня Т.А. Економічна та фінансова діагностика: навч. посіб / Т.А. Городня, І.П. Мойсеєнко. – Львів: «Магнолія 2006», 2008. – 282 с.
4. Загорна Т.О. Економічна діагностика: навч. посіб. / Т.О. Загорна. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 400 с.
5. Костенко Т.Д. Економічний аналіз і діагностика стану сучасного підприємства: навч. посіб / [Т.Д. Костенко, Є.О. Підгора, В.С. Рижиков, А.А. Герасимов]. – [видання 2-ге перероблене та доповнене]. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 400 с.
6. Павловська О.В. Удосконалення методів аналізу фінансового стану підприємств / Павловська О.В. // Фінанси України. – 2007. – №11. – С. 54-60.
7. Саприкіна Л.М. Діагностика фінансового стану підприємства як основа забезпечення економічної безпеки [Електронний ресурс] / Л.М. Саприкіна, К.І. Шипіл // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2012. – № 11. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1577>
8. Скиба Г.І. Діагностика фінансового стану як одна з найважливіших характеристик виробничо-фінансової діяльності підприємства / Г. І. Скиба. // Економіка. Управління. Інновації. – 2014. – № 1. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2014_1_98.
9. Черниш С.С. Діагностика фінансового стану підприємства / С.С. Черниш // Інноваційна економіка. – 2010. – № 3. – С. 111-113.
10. Черниш С.С. Організаційно-методичні аспекти аналізу рентабельності / С. С. Черниш // Інноваційна економіка. – 2013. – № 6. – С. 305-309.
11. Цал-Цалко Ю. Фінансова звітність підприємства та її аналіз: [навч. посібник] / Ю. Цал-Цалко. – [2-ге вид., перероб. і доп.] – К.: Центр учбової літератури, 2002. – 360 с.
12. Шепеленко О.В. Механізм діагностики фінансового стану підприємства / О.В. Шепеленко / «Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції»: науково-практичний журнал. – Сімферополь: ТНУ імені В.І. Вернадського, 2012.– Вип. 6(19). – С. 33-38.

REFERENCES

1. Bilyk M., Pavlovska O., Prytuliak N., Nevmerzhytska N. Finansovyi analiz [Financial analysis], Kyiv, KNEU Publ., 2005, p. 592.
2. Hetman O.O., Shapoval V.M. Ekonomichna diahnostryka [Economic diagnostics], Kyiv, Tsentr navchalnoi literatury Publ., 2007, p. 307.
3. Horodnia T.A., Moiseienko I.P. Ekonomichna ta finansova diahnostryka [Economic and financial diagnosis], Lviv: «Mahnoliia 2006» Publ., 2008, p. 282.
4. Zahorna T.O. Ekonomichna diahnostryka [Economic diagnostics], Kyiv, Tsentr navchalnoi literatury Publ., 2007, 400 p.
5. Kostenko T.D., Pidhora Ye.O., Ryzhykov V.S., Herasymov A.A. Ekonomichniy analiz i diahnostryka stanu suchasnoho pidpriemstva [Economic analysis and diagnostics of the modern enterprise], Kyiv, Tsentr navchalnoi literatury Publ., 2007, 400 p.
6. Pavlovska O.V. Udoskonalennia metodiv analizu finansovoho stanu pidpriemstv [Improvement of methods of analysis of financial state of enterprises]. Finansy Ukrainy [Finance Of Ukraine]. 2007, issue 11, p. 54-60.
7. Saprykina L.M., Shypil K.I. Diahnostryka finansovoho stanu pidpriemstva yak osnova zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky [Diagnostics of financial state of enterprise as basis of economic security]. Elektronne naukove fakhove vydannia «Efektyvna ekonomika» [Electronic scientific specialized edition «Efficient economy»]. 2012, issue 11. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1577>
8. Skyba H.I. Diahnostryka finansovoho stanu yak odna z naivazhlyvishykh kharakterystyk vyrobnycho-finsanovoi diialnosti pidpriemstva [Diagnostics of financial state as one of the most important characteristics of the production-financial activity of the enterprise]. Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii. [Economy. Management. Innovation.]. 2014, issue 1. Available at: [dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2014_1_98](http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2014_1_98).

9. *Chernysh S.S.* Diahnastyka finansovoho stanu pidpryemstva [Diagnostics of financial state of enterprise]. *Innovatsiina ekonomika* [Innovative economy]. 2010, issue 3, p. 111-113.
10. *Chernysh S.S.* Orhanizatsiino-metodychni aspekty analizu rentabelnosti [Organizational-methodical aspects of the analysis of profitability]. *Innovatsiina ekonomika* [Innovative economy]. 2013, issue 6, p. 305-309.
11. *Tsal-Tsalko Yu.* Finansova zvitnist pidpryemstva ta yii analiz [Financial statements and analysis], Kyiv, Tsentri navchalnoi literatury Publ., 2002, p. 360.
12. *Shepelenko O.V.* Mekhanizm diahnostyky finansovoho stanu pidpryemstva [The mechanism of diagnostics of the financial condition of the company] «Naukovyi visnyk: finansy, banky, investytsii»: naukovo-praktychnyi zhurnal [«Scientific Bulletin: Finance, banks, investments»: scientific-practical journal], Simferopol: TNU imeni V.I. Vernadskoho Publ., 2012, issue 6(19), p. 33-38.

УДК 33. 330.1

*Ольга Приймук, к.е.н., доц.
(професор каф. «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Юлія Філюк
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ДІАГНОСТИКИ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА

У статті доведено, для досягнення успішності господарської діяльності підприємства необхідно, в першу чергу, проводити діагностику його фінансового стану. Адже, кожне підприємство має на меті збільшувати свій прибуток при мінімізації витрат. Своєчасність та систематичність оцінки фінансового стану підприємства дозволяє передбачити на ньому низку проблем. У сфері залізничного транспорту на сьогодні є ряд невирішених проблем, що зумовлює потребу і вагомість систематичної оцінки фінансового стану підприємства. Об'єктивна та належна оцінка фінансового стану можлива при комплексній системі показників, які розвернуто характеризують господарське становище підприємства. Отже, об'єктивно побудований алгоритм діагностики фінансового стану підприємства та його своєчасне проведення спрямовується на виявлення першопричин виникнення негативних тенденцій до моменту їх настання та завбачує необхідне реагування на них.

Ключові слова: діагностика, фінансовий стан, платоспроможність, аналіз фінансів, фінансові показники, алгоритм діагностики фінансового стану.

*Ольга Приймук, к.э.н., доц.
(професор каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Юлия Филук
(магістр спеціальності «Економіка підприємств», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ПО ДИАГНОСТИКЕ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье доказано, что для обеспечения успешности хозяйственной деятельности предприятия необходимо, в первую очередь, проводить диагностику его финансового состояния.

© Приймук О.Р., Філюк Ю.І., 2016

Ведь целью каждого предприятия есть увеличение прибыли и минимизирование затрат. Своевременность и систематичность оценки финансового состояния предприятия позволяет предусмотреть ряд проблем.

В сфере железнодорожного транспорта на сегодня есть ряд нерешенных проблем, что приводит к необходимости и значимости систематической оценки финансового состояния предприятия. Объективная оценка финансового состояния возможна при комплексной системе показателей, развернуто характеризующих хозяйственное положение предприятия. Объективно построенный алгоритм диагностики финансового состояния предприятия и его своевременное проведение направляется на выявление первопричины возникновения негативных тенденций до момента их наступления и предсказывает необходимое реагирование на них.

Ключевые слова: диагностика, финансовое состояние, платежеспособность, анализ финансов, финансовые показатели, алгоритм диагностики финансового состояния.

*Olga Pryimuk, Phd, Associate Professor
(Professor of Department «Business Economics»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Yulya Filiuk
(mayster, State Economy and Technology University of Transport)*

METHODOLOGICAL APPROACH TO DIAGNOSTICS OF FINANCIAL STANDING OF AN ENTERPRISE

The article proves that the success of enterprise's business activity depends primarily on the diagnostics of its financial standing. After all, every company aims to increase their profits while minimizing costs. Timely and systematic assessment of financial standing of the company allows to forecast a number of problems. In the rail sector today there are a number of unresolved issues, which leads to the need and importance of systematic assessment of the financial standing of the company. An objective assessment of financial standing is possible taking into account a complex system of indicators that characterize economic situation of the enterprise. Objectively built diagnostics algorithm concerning financial position of the company and its timely realization are aimed at identifying the sources as to occurrence of negative trends before their beginning and predicts their necessary response.

Keywords: diagnostics, financial standing, liquidity, financial analysis, financial indicators, forecasting, diagnostics algorithm of financial position.

Постановка проблеми. Підприємство вважається головною ланкою економіки, адже, воно в змозі задовольнити найрізноманітніші потреби споживачів. Кожне підприємство самостійно здійснює свою діяльність, контролює та управляє отриманим прибутком. Саме підприємство займається виробництвом продукції та наданням послуг належного асортименту та відповідної якості.

Завдання господарської діяльності підприємства вимагає вирішення таких задач як: систематичне підвищення продуктивності виробництва товарів чи виконання

послуг, оперативне впровадження науково-технічного прогресу на фірмі, надання робочих місць та постійне підвищення кваліфікаційного рівня працівників. Виконання всіх цих задач дасть змогу збільшити дохід. Адже, метою кожного комерційного підприємства є максимальний рівень прибутку за мінімальних витрат.

Отже, для отримання цього ефекту та для успішного функціонування, кожне новостворене або функціонує вже декілька років на ринку підприємство потребує аналізу факторів, які впливають на динаміку та рівень його фінансових результатів.

Багато факторів, як зовнішніх, так і внутрішніх, впливають на безпеку економічного потенціалу фірми, а також, на розвиток та покращення її конкурентоспроможності. Фінансова складова економічної безпеки полягає в досягненні доцільного використання ресурсів. В умовах економічної нестабільності країни, різко зростає значення діагностики фінансового стану підприємства. Оскільки, незмога більшості підприємств під час кризового становища втриматися на ринку та неможливість профінансувати свою діяльність призводить до банкрутства.

Своєчасна оцінка та систематичний аналіз фінансового стану підприємства дозволить нам передбачити низку проблем на підприємстві. Виявити та усунути недоліки роботи підприємства, ефективно користуватися фінансовими ресурсами, зайнятися пошуком резервів для покращення фінансового стану та його платоспроможності, розробити прогноз майбутніх фінансових результатів виходячи із наявності власних та позикових джерел, а також, опрацювати методику спрямовану на покращення фінансового стану підприємства.

Якщо розглядати галузь залізничного транспорту, то на сьогодні є цілий ряд невирішених проблем на залізницях України, таких як прогнозування кризових явищ та фінансової діагностики, визначення методів та критеріїв оцінки для ефективного функціонування та забезпечення фінансової стійкості. Саме це обумовлює потребу і практичну вагомість систематичної оцінки фінансового стану підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Активно займатися проблемою діагностики фінансово-економічного стану підприємства почали в 70-80-х роках ХХ ст. Питанням фінансової діагностики підприємства надають увагу чимало вітчизняних та зарубіжних науковців, серед яких: О. О. Бакунов та О. В. Сергеева [1], О.О.Терещенко [2], Т. О. Загорна [3], Е. Альтман [4], Г. В. Давидова та А.Ю.Беліков [5], В. Я. Нусінов та Т. В. Семеняка [6], Г. І. Скиба [7], Л. М. Саприкіна та К. І. Шипіл [8], Т. А. Городня та І. В. Явтуховська [9], О. В. Мороз та О.А.Сметанюк [10], А. О. Азарова та О. В. Рузакова [11] тощо. Деякі теоретичні дослідження у сфері діагностики фінансового стану на підприємствах залізничного транспорту відображаються у роботах таких вчених як: О.Ю.Юдін [12], В. О. Зубенко [13], Т. О. Муренко [14], М. О. Єрьоміна та О.В.Покоłodна [15], Л. В. Шкуліпа [16]. Водночас, розмаїття аналізу наукових праць засвідчує про те, що в цих дослідженнях існує ряд невирішених питань, стосовно використання єдиного підходу до етапів проведення оцінки фінансового стану підприємства.

Формулювання цілей статті. Метою статті є дослідження та удосконалення наукових підходів щодо проведення системи діагностики фінансового стану підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Діагностика фінансового стану передбачає постійну й розширену оцінку його господарської діяльності, що призводить до використання різних методів і прийомів аналізу. Оскільки фінансовий стан вважається найголовнішою частиною економічної діяльності фірми у зовнішньому середовищі, то він формує конкурентоспроможність підприємства, характеризує

економічні вигоди самого підприємства та його партнерів, а також, потенціал ділової співпраці. Фінансовий стан підприємства з'ясується під час здійснення виробничо-господарської діяльності. Об'єктивно оцінити фінансовий стан можливо за допомогою комплексної системи показників, яка досконально та розвернуто окреслить господарський стан підприємства. Оцінюючи фінансовий стан підприємства ми повинні одержати відповідь про його надійність та прийняти рішення щодо економічної доцільності підприємства. Необхідно систематично та детально здійснювати аналіз фінансів підприємства. Від проведеного аналізу залежить економічна перспектива підприємства. Існує велика кількість показників та критеріїв, які призначені для глибокої оцінки фінансового стану підприємства. Підприємство само обирає комплекс оптимальних показників та напрямів аналізу фінансового стану, залежно від завдання аналізу. Слід урахувати про тісний взаємозв'язок фінансових показників. Тому повна оцінка реального стану підприємства можлива лише при використанні певного комплексу показників. Як свідчать дослідження С. В. Приймак, фінансова діагностика включає процес виявлення якості фінансового стану та ідентифікує чинники підприємства, які діють на покращення або погіршення економічних параметрів суб'єкта господарювання [17].

С. П. Ніколаєва, вважає, що фінансовий стан підприємства необхідно розглядати як із короткострокової, так і довгострокової позицій, так як оцінка його критеріїв найрізноманітніша. Об'єктивний аналіз фінансового стану дає змогу своєчасно оцінити рівень забезпеченості виробничої, комерційної та інших видів діяльності підприємства фінансовими ресурсами, задіяти важелі їх доцільного та ефективного розміщення і використання. Отже, до основних завдань аналізу фінансового стану належить: дослідження рентабельності та фінансової стійкості підприємства; дослідження використання майна (капіталу) підприємства, забезпечення підприємства власними оборотними коштами; об'єктивна оцінка динаміки та стану ліквідності, платоспроможності та фінансової стабільності підприємства; оцінка становища

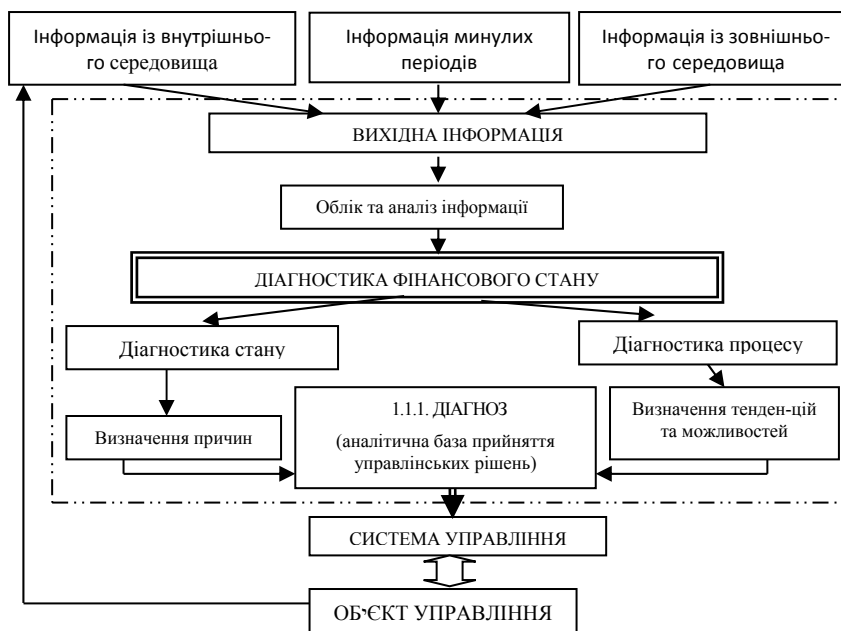


Рис. 1. Система діагностики фінансового стану [19]

об'єкта господарювання на фінансовому ринку та кількісна оцінка його конкурентоспроможності; визначення ефективності використання фінансових ресурсів [18].

З метою підвищення ефективності та продуктивності фінансової діагностики О.Л.Сметанюк схематично (рис. 1) розробила систему діагностики фінансового стану та її характеристики на підприємстві.

Інформація із зовнішнього та внутрішнього середовища об'єкта дослідження та інформація минулих періодів є вихідною інформацією для даної системи діагностики. Від вихідної інформації вимагається своєчасність, повнота, вірогідність, характерність, цінність та доступність. В результаті даної системи формується аналітична база для прийняття управлінських рішень. Бачимо, що система управління значно впливає на об'єкт управління, який є джерелом інформації із внутрішнього середовища, яка є входом до системи діагностики. Зі схеми видно, що відбувається постійна циклічність елементів діагностики фінансового стану, яка призводить до безперервного взаємозв'язку [19].

О. В. Батрак на базі попередніх досліджень розробила методичний підхід щодо обґрунтування діагностики фінансового стану, який включає сім етапів.

На першому етапі, формується мета та визначаються цільові показники. До основних груп показників при проведенні діагностики фінансового стану відносяться: показники ліквідності, показники рентабельності, показники ділової активності та показники платоспроможності.

На другому етапі, збирають дані та підготавлюють інформацію для діагностики. Для цього використовують оперативні дані та дані форм звітності. У разі, якщо раніше аналіз не проводився і дані відсутні, то необхідно розробити нові форми та бланки звітності.

На третьому етапі, здійснюється оцінка та первинний аналіз одичних показників. При цій оцінці діагностики можливо визначити якими є значення параметрів, прийнятними, нормальними чи кризовими з урахуванням поточного стану підприємства.

Четвертий етап займається розрахунком інтегральних та групових показників фінансового стану підприємства.

На п'ятому етапі проводиться інтерпретація даних та рекомендацій щодо поліпшення становища фінансової діяльності підприємства. Доцільно проводити висновки про одержанні результати щодо стану показників, оцінити динаміку досліджуваних процесів та управлінських рішень. Також, необхідно виправляти помилки, які допущення у стратегіях для подальшого фінансового розвитку підприємства.

На шостому етапі прогнозуються цільові показники у короткостроковій перспективі для виявлення тенденцій за обставинами, які склалися. Прогнозування включає побудову моделей як одновимірних, так і багатовимірних.

І на останньому, сьомому, етапі складається звіт за результатами фінансової діагностики. Звіт може бути для внутрішнього використання та для зовнішнього. Внутрішній звіт включає процес управління фінансовим розвитком, тому він повинен бути більш детальним та розгорнутим для аналізу фінансових результатів. Зовнішній звіт повинен бути стислим, тому що він використовується стейкхолдерами (зацікавленими сторонами) [20].

Для поглибленого аналізу фінансового стану підприємства Н. Ю. Захарова виділяє: експрес-аналіз та комплексний аналіз. Експрес-аналіз дозволяє приймати обґрунтовані управлінські рішення та надає об'єктивну оцінку у досліджуваному напрямку, не зважаючи на обмежену кількість розрахунків. Відмінною рисою між

експрес-аналізом і комплексним аналізом фінансового стану підприємства є ступінь деталізації аналітичних розрахунків. Комплексний аналіз дозволяє глибоко оцінити фінансовий стан підприємства, завдяки одночасному та узгодженому вивченню сукупності різних параметрів, які всебічно охарактеризують фінансово-господарську діяльність підприємства [21].

Головне завдання в проведенні оцінки фінансового стану є чітке усвідомлення мети його здійснення. Найчастіше внутрішнє управління підприємства здійснює оцінку фінансового стану з метою впровадження деяких заходів для зміцнення та виявлення основних напрямів подальшого розвитку підприємства. З іншого боку завданням раннього попередження та реагування в процесі здійснення фінансово-господарської діяльності є діагностика банкрутства підприємства, яка дозволяє вчасно перешкодити небажаним наслідкам.

Зовнішня оцінка фінансового стану підприємства загалом проводиться партнерами, акціонерами, кредиторами, інвесторами, податковими органами. Оскільки в сучасних умовах зростає необхідність підприємств у позиковому капіталі, то вона зводиться до оцінки кредитоспроможності.

В. І. Фучеджи, у свою чергу розділяє діагностику на експрес-діагностику (термометр) та проблемну діагностику. Експрес-діагностика формально оцінює фінансовий стан підприємства на основі регулярного обчислення належних коефіцієнтів і даних балансу. Цілями цієї методики є виявлення тенденцій зміни фінансового стану та проведення аналізу фінансового стану. Проблемна діагностика узагальнює поточний стан підприємства та виявляє причини його погіршення з очікуваними тенденціями розвитку. Також, він розглядає алгоритм етапів проведення діагностики фінансового стану підприємства.

Першим етапом є аналіз даних бухгалтерської звітності. На другому етапі розробляється і затверджується система оціночних показників для моніторингу. Третім етапом є дослідження факторів внутрішньої та зовнішньої фінансово-господарської діяльності підприємства. На цьому етапі надається потрібний діагноз стосовно необхідності або регулярного проведення діагностики фінансового стану підприємства, або необхідності у проведенні глибокої всебічної діагностики. Всі три етапи дають змогу виявити і розпізнати симптоми настання фінансової кризи та попередньо оцінюють масштаб фінансової кризи. Пошуком і дослідженням причин,

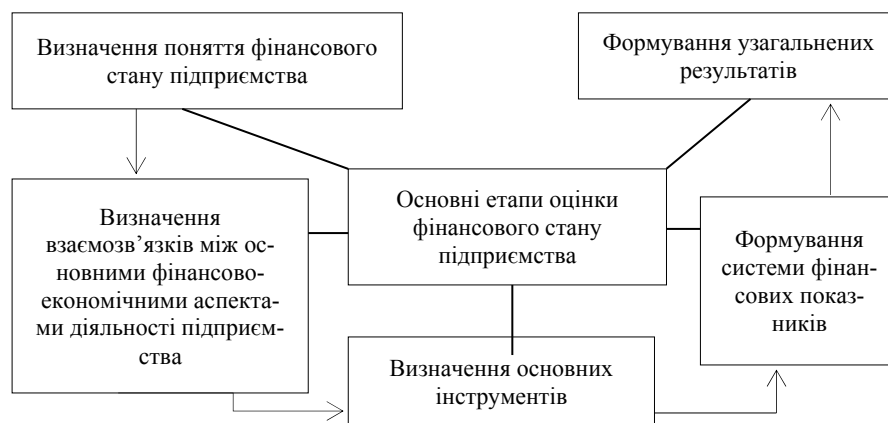


Рис. 2. Система діагностики фінансового стану підприємства за О. Л. Сметанюк

які викликали відхилення фактичних результатів від запланованих значень, займається четвертий етап. На п'ятому етапі виявляється ступінь порушення у фінансовому стані підприємства. Та на статочному шостому етапі, формується комплекс подальших дій для упорядкування фінансової діяльності підприємства.

Цей алгоритм має багато складових елементів та базується з урахуванням ланцюга причинно-наслідкових зв'язків між границями внутрішнього середовища та кінцевого результату діяльності підприємства в цілому [22].

У своїй статті, О.В. Бедзай, К.В. Верещагіна та К.В. Юрченко, схематично (рис. 2) висвітлили основні етапи оцінки фінансового стану підприємства.

Бачимо, що основними етапами процесу оцінки фінансового стану є:

По-перше, визначення поняття фінансового стану підприємства. Адже, головним завданням аналізу фінансового стану є побудова розумного послідовного набору даних та вибір тих показників, які можна було б ефективно використовувати у відповідних підходах та методах аналізу.

По-друге, визначається взаємозв'язок між основними фінансово-економічними аспектами діяльності підприємства.

Третій етап, визначає основні інструменти методики оцінки фінансового стану підприємства. Тобто, здійснення горизонтального або вертикального аналізу, а також аналізу трендів та прогнозується значення показників.

Наступним етапом є формування системи фінансових показників.

І на останньому п'ятому етапі, формується узагальнення результатів.

Побудова всіх етапів дозволить аналітику розгорнути результати аналізу та визначити взаємопов'язані оцінки значущих сторін фінансово-економічної діяльності підприємства [23].

Для більш сучасного, ефективного та спрощеного проведення діагностики фінансового стану підприємства пропонуємо такий алгоритм:

1. Знаходимо джерело проблеми. На цьому етапі виявляємо, в якій саме області підприємства виник недолік. Концентрація на потрібному нам сегменті дасть можливість звернути більшу увагу на проблемне місце в діяльності підприємства.

2. Проводимо аналіз підприємства (документів, бланків, балансу підприємства та необхідних звітів, зокрема, звіту про фінансові результати тощо) саме в тій області, де виникла проблема. Для проведення фінансової діагностики підприємства, залежно від місця локації проблеми, застосовуємо низку показників, а саме: оцінка майнового стану підприємства, оцінка ліквідності та платоспроможності, показники прибутковості, фінансової стійкості та стабільності підприємства, рентабельності підприємства, показники ділової активності та акціонерного капіталу.

3. Виявляємо саму проблему. Після проведення на попередньому етапі аналізу фінансового стану підприємства, виявляємо його недоліки для подальшого їх усунення. Визначаємо вплив, інтенсивність та характер загрозливих факторів на господарську діяльність підприємства.

4. Проводимо необхідні заходи щодо усунення недоліків та повторного їх настання. В залежності від виявлених недоліків на цьому етапі необхідно розробити систему економічних і фінансових показників для стабільного та належного функціонування підприємства.

5. Етап прогнозування. Він дозволяє на базі даних про фінансовий стан та конкурентоспроможність підприємства скласти прогноз щодо його майбутнього функціонування та подальшого розвитку.

6. На останньому етапі складаємо звіт, в який заносимо проведені розрахунки та результати щодо фінансового стану підприємства.

Упровадження запропонованого алгоритму дасть змогу підприємству швидко провести аналіз фінансового стану та виявити його недоліки, ідентифікувати прогностичні показники ефективної діяльності підприємства і розробити конкретні своєчасні рекомендації та пропозиції з поліпшення його фінансового стану.

Таким чином, на основі дослідження науковців та вчених доходимо висновку, що об'єктивно побудований алгоритм діагностики фінансового стану підприємства та його своєчасне проведення спрямовується на виявлення першопричин виникнення негативних тенденцій до моменту їх настання та завбачує необхідне реагування на них.

Висновки та пропозиції. Розроблені раніше етапи проведення оцінки фінансового стану підприємства, навіть за умови повного використання певних елементів, недоречні для цілісної оцінки фінансового стану підприємства, особливо в сучасних умовах. Ряд науковців вагомо розширюють зміст та сферу діагностики фінансового стану, зауважуючи на недостатність визначення проблемних ситуацій та підкреслюючи необхідність розробляти конкретні рекомендації. Цінність рекомендацій повинна полягати не лише в оцінці минулої діяльності підприємства, а й у перешкоді повторення виявлених проблем у майбутньому. Адже, фінансовий стан підприємства є складною та інтегрованою характеристикою з чималою кількістю показників ефективної діяльності, яка потребує об'єктивної та належної оцінки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакунов О.О. Управління економічною стійкістю торговельного підприємства: концептуальний підхід / О.О. Бакунова, О.В. Сергєєва // Вісник ДонНУЕТ : зб. наук. праць. – 2009. – № 3(43). – С. 129-136.
2. Терещенко О. О. Антикризове фінансове управління на підприємстві : монографія / О. О. Терещенко – К. : КНЕУ, 2004. – 268 с.
3. Загорна Т.О. Економічна діагностика : навч. посібн. / Т.О. Загорна. – К. : Центр навч. літри. – 2007. – С. 400-407.
4. Altman E. I. Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy / E. I. Altman // The Journal of Finance. – 1968. – № 4. – P. 589-609.
5. Методика количественной оценки риска банкротства предприятий [Електронний ресурс] / Г. В. Давыдова, А. Ю. Беликов // Управление риском. – 1999. – Вып. № 3. – С. 13-20 – Режим доступа : <http://www.masters.donntu.edu.ua/2005/kita/sroka/library/art9.htm>. – Загл. з екрана. – Перевірено : 18.05.2016.
6. Нусінова О. В. Експрес-діагностика фінансового стану підприємства з метою попередження кризи / О. В. Нусінова, Т. В. Семеняка // Управління розвитком. – 2015. – № 2 (180). – С. 65 – 70.
7. Скиба Г. І. Діагностика фінансового стану як одна з найважливіших характеристик виробничо-фінансової діяльності підприємства / Скиба Г. І. // Економіка. Управління. Інновації. Випуск № 1 (11). – 2014.
8. Саприкіна Л. М. Діагностика підприємства як основа забезпечення його економічної безпеки [Електронний ресурс] / Л. М. Саприкіна, К. І. Шипіл // Ефективна економіка. – 2012. – № 11. – Режим доступа : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1577>. – Загл. з екрана. – Перевірено : 18.05.2016.
9. Городня Т.А. Діагностика фінансового стану підприємства / Т.А. Городня, І.В. Явтуховська // Науковий вісник НЛТУ України: зб. наук. праць. – 2013. – Вип. 23.16. – С. 207 – 211.
10. Мороз О. В. Фінансова діагностика у системі антикризового управління на підприємствах : монографія / О. В. Мороз, О. А. Сметанюк. – Вінниця : УНІВЕРСУМ – Вінниця, 2006. – 167 с.
11. Азарова А. О. Математичні методи та моделі оцінювання фінансового стану підприємства : монографія / А. О. Азарова, О. В. Рузакова. – Вінниця : ВНТУ, 2010. – 172 с.
12. Юдін О.Ю. Проведення аналізу фінансового стану та ефективності господарювання підприємств «Укрзалізниці» із застосуванням засобів автоматизації [Електронний ресурс] / О.Ю. ЮДІН // Залізничний транспорт України. – 2009. Вип. 5. – С. 3 – 8. – Режим доступа:

http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/natural/ztu/2009_5/yudin-3-8.pdf. – Загл. з екрана. – Перевірено : 22.05.2016.

13. **Зубенко В. О.** Необхідність застосування економічної діагностики при стратегічному управлінні залізничним транспортом [Електронний ресурс] / **В. О. Зубенко** // Реформування залізничного транспорту та корпоративне управління. – 2014. – Режим доступу: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/87>. – Загл. з екрана. – Перевірено : 22.05.2016.

14. **Муренко Т. О.** Організація контролю фінансової звітності (на прикладі підприємств залізничного транспорту України) : дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. : 08.00.09 / Муренко Тетяна Олександрівна ; Одеський державний економічний університет. – О., 2012. – 200 с.

15. **Єрємін М. О.** Питання розвитку системи фінансової безпеки залізничного транспорту України / Єрємін М. О., Поколюда О. В. // Вісник економіки транспорту і промисловості : журнал. – 2012. – Вип. 39. – С. 109 – 112.

16. **Шкуліпа Л. В.** Економіка та управління підприємствами / Л. В. Шкуліпа // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 10 (148). – С. 166 – 170.

17. **Приймак С. В.** Діагностика фінансового стану підприємства в системі контролінгу : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.08 «Гроші, фінанси і кредит» / С. В. Приймак. – Київ, 2007. – 23 с.

18. **Ніколаєва С. П.** Сутність, прийоми та методи аналізу фінансового стану підприємств / С. П. Ніколаєва // Наукові праці КНТУ. Економічні науки, вип. 20, ч. I. – 2011. – С. 317 – 324.

19. **Сметанюк О. А.** Діагностика фінансового стану підприємства в системі антикризового управління : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.01 «Економіка, організація та управління підприємствами» / О. А. Сметанюк. – Хмельницький, 2006. – 22 с.

20. **Батрак О. В.** Методичні положення та методика діагностики фінансового стану підприємства / О. В. Батрак // Формування ринкових відносин в Україні. – 2012. – № 10 (137). – С. 104 – 107.

21. **Захарова Н. Ю.** Методичні підходи щодо оцінки фінансового стану підприємства / Н. Ю. Захарова // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки). – 2013. – № 2(3). – С. 128-133.

22. **Фучеджи В. І.** Діагностика, як елемент антикризового фінансового управління / В. І. Фучеджи // Хмельницький науково-теоретичний журнал «Наука й економіка». – 2012. – №2 (26). – С. 58–62.

23. **Основні етапи оцінки фінансового стану підприємств** [Електронний ресурс] / Бедзай О.В., Верещагіна К.В., Юрченко К.В. // Економічні науки. – 2011. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/11_EISN_2011/Economics/3_84859.doc.htm. – Загл. з екрана. – Перевірено : 24.05.2016.

REFERENCES

1. **Bakunov O. O.** Upravlinnia ekonomichnoiu stiikistiu torhovelnoho pidpriemstva: kontseptualnyi pidkhid / O.O. Bakunova, O.V. Serhieieva // Visnyk DonNUET : zb. nauk. prats. – 2009. – 3(43). – S. 129-136.

2. **Tereshchenko O. O.** Antykrizove finansove upravlinnia na pidpriemstvi : monohrafiia / O. O. Tereshchenko – K. : KNEU, 2004. – 268 s.

3. **Zahorna T. O.** Ekonomichna diahnostryka : navch. posibn. / T.O. Zahorna. – K. : Tsentr navch. litry. – 2007. – S. 400-407.

4. **Altman E. I.** Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy / E. I. Altman // The Journal of Finance. – 1968. – 4. – P. 589–609.

5. **Metodyka kolychestvennoi otsenky ryska bankrotstva predpriiatyi** [Elektronnyi resurs] / H. V. Davydova, A. Yu. Belykov // Upravlenye ryskom. – 1999. – Vyp. # 3. – S. 13–20 – Rezhym dostupu : <http://www.masters.donntu.edu.ua/2005/kita/sroka/library/art9.htm>. – Zahl. z ekrana. – Pervireno : 18.05.2016.

6. **Nusinova O. V.** Ekspres-diahnostryka finansovoho stanu pidpriemstva z metoiu poperedzhennia kryzy / O. V. Nusinova, T. V. Semeniaka // Upravlinnia rozvytkom. – 2015. – 2 (180). – S. 65 – 70.

7. **Skyba H. I.** Diahnostryka finansovoho stanu yak odna z naivazhlyvishykh kharakterystyk vyrobnycho-finanсової diialnosti pidpriemstva / Skyba H. I. // Ekonomika. Upravlinnia. Innovatsii. Vypusk 1 (11). – 2014.

8. **Saprykina L. M.** Diahnostryka pidpriemstva yak osnova zabezpechennia yoho ekonomichnoi bezpeky [Elektronnyi resurs] / L. M. Saprykina, K. I. Shypil // Efektyvna ekonomika. – 2012. – 11. – Rezhym dostupu : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1577>. – Zahl. z ekrana. – Pervireno : 18.05.2016.

9. Horodnia T.A. Diahnostyka finansovoho stanu pidpriemstva / T.A. Horodnia, I.V. Yavtukhovska // Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy: zb. nauk. prats. – 2013. – Vyp. 23.16. – S. 207 – 211.
10. Moroz O. V. Finansova diahnostyka u systemi antykrizovoho upravlinnia na pidpriemstvakh : monohrafiia / O. V. Moroz, O. A. Smetaniuk. – Vinnytsia : UNIVERSUM – Vinnytsia, 2006. – 167 s.
11. Azarova A. O. Matematychni metody ta modeli otsiniuvannia finansovoho stanu pidpriemstva : monohrafiia / A. O. Azarova, O. V. Ruzakova. – Vinnytsia : VNTU, 2010. – 172 s.
12. Yudin O. Yu. Provedennia analizu finansovoho stanu ta efektyvnosti hospodariuvannia pidpriemstv «Ukrzaliznytsi» iz zastosuvanniam zasobiv avtomatyzatsii [Elektronnyi resurs] / O. Yu. YUDIN // Zaliznychnyi transport Ukrainy. – 2009. Vyp. 5. – S. 3 – 8. – Rezhym dostupu: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/natural/ztu/2009_5/yudin-3-8.pdf. – Zahl. z ekrana. – Pervireno : 22.05.2016.
13. Zubenko V. O. Neobkhdnist zastosuvannia ekonomichnoi diahnostyky pry stratehichnomu upravlinni zaliznychnym transportom [Elektronnyi resurs] / V .O. Zubenko // Reformuvannia zaliznychnoho transportu ta korporativne upravlinnia. – 2014. – Rezhym dostupu: <http://www.ekuzt.gov.ua/node/87>. – Zahl. z ekrana. – Pervireno : 22.05.2016.
14. Murenko T. O. Orhanizatsiia kontroliu finansovoi zvitnosti (na prykladi pidpriemstv zaliznychnoho transportu Ukrainy) : dys. na zdobuttia nauk. stupenia. kand. ekon. : 08.00.09 / Murenko Tetiana Oleksandrivna ; Odeskyi derzhanyi ekonomichnyi universytet. – O., 2012. – 200 s.
15. Yeromina M. O. Pytannia rozvytku systemy finansovoi bezpeky zaliznychnoho transportu Ukrainy / Yeromina M. O., Pokolodna O. V. // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti : zhurnal. – 2012. – Vyp. 39. – S. 109 – 112.
16. Shkulipa L. V. Ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy / L. V. Shkulipa // Aktualni problemy ekonomiky. – 2013. – # 10 (148). – S. 166 – 170.
17. Pryimak S. V. Diahnostyka finansovoho stanu pidpriemstva v systemi kontrolinhu : avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk : spets. 08.00.08 «Hroshi, finansy i kredyt» / S. V. Pryimak. – Kyiv, 2007. – 23 s.
18. Nikolaieva S. P. Sutnist, pryiony ta metody analizu finansovoho stanu pidpriemstv / S.P. Nikolaieva // Naukovi pratsi KNTU. Ekonomichni nauky, vyp. 20, ch. I. – 2011. – S. 317 – 324.
19. Smetaniuk O. A. Diahnostyka finansovoho stanu pidpriemstva v systemi antykrizovoho upravlinnia : avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. ekon. nauk : spets. 08.06.01 «Ekonomika, orhanizatsiia ta upravlinnia pidpriemstvamy» / O. A. Smetaniuk. – Khmelnytskyi, 2006. – 22 s.
20. Batrak O. V. Metodychni polozhennia ta metodyka diahnostyky finansovoho stanu pidpriemstva / O. V. Batrak // Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini. – 2012. – # 10 (137). – S. 104 – 107.
21. Zakharova N. Yu. Metodychni pidkhody shchodo otsinky finansovoho stanu pidpriemstva / N. Yu. Zakharova // Zbirnyk naukovykh prats Tavriiskoho derzhavnogo ahrotekhnolohichnoho universytetu (ekonomichni nauky). – 2013. – # 2(3). – S. 128-133.
22. Fuchedzhy V. I. Diahnostyka, yak element antykrizovoho finansovoho upravlinnia / V. I. Fuchedzhy // Khmelnytskyi nauково-teoretychnyi zhurnal «Nauka y ekonomika». – 2012. – #2 (26). – S. 58–62.
23. Osnovni etapy otsinky finansovoho stanu pidpriemstv [Elektronnyi resurs] / Bedzai O.V., Vereshchahina K.V., Yurchenko K.V. // Ekonomichni nauky. – 2011. – Rezhym dostupu: http://www.rusnauka.com/11_EISN_2011/Economics/3_84859.doc.htm. – Zahl. z ekrana. – Pervireno : 24.05.2016.

УДК 336.6

Ганна Савіцька

(ст. викладач кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Наталія Шелест

(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОМ ПІДПРИЄМСТВА

У сучасних умовах відбуваються зміни, що впливають на підходи до управління підприємством. Ці зміни відображають нову роль прибутку для діяльності підприємства. Для ефективного управління підприємством у цілому й таким важливим показником, як прибуток, зокрема необхідне вдосконалення існуючих інструментів управління, а також розробка нових, що відповідають сучасним економічним умовам діяльності українських підприємств.

В останній час значення прибутку і процесу управління ним значно зросло, так як швидкоплинні процеси в економіці вимагають від підприємств розширеного відтворення, оновлення процесу виробництва, прийняття обґрунтованих управлінських рішень. Можливість досягнення підприємством необхідного рівня рентабельності залежить від багатьох внутрішніх та зовнішніх чинників. Одним з головних внутрішніх чинників виступає якість управління прибутком. Ефективне управління прибутком базується на всебічному аналізі його динаміки, структури, джерел надходження та напрямів розподілу. Дослідження тенденцій змін та факторів впливу, і прийняття на їх базі оперативних дієвих рішень, дає змогу для підвищення прибутковості підприємства.

Статтю присвячено розробці теоретичних і практичних рекомендацій щодо розвитку системи управління прибутком в процесі господарської діяльності підприємств. Визначено економічну сутність прибутку в умовах розвитку ринкових відносин. Обґрунтовано необхідність управління операційним прибутком на підприємствах. Досліджено передумови розробки системи управління операційним прибутком.

Ключові слова: управління, операційний прибуток, фінансовий результат, підприємство, доходи, витрати

© Савіцька Г.П., Шелест Н.В., 2016

*Анна Савицкая,
(ст. преподаватель каф. «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Наталья Шелест
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБЫЛЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

В современных условиях происходят изменения, влияющие на подходы к управлению предприятием. Эти изменения отражают новую роль прибыли для деятельности предприятия. Для эффективного управления предприятием в целом и таким важным показателем, как прибыль, в частности необходимо совершенствование существующих инструментов управления, а также разработка новых, отвечающих современным экономическим условиям деятельности украинских предприятий.

В последнее время значение прибыли и процесса управления им значительно возросло, так как мимолетные процессы в экономике требуют от предприятий расширенного воспроизводства, обновление процесса производства, принятия обоснованных управленческих решений. Возможность достижения предприятием необходимого уровня рентабельности зависит от многих внутренних и внешних факторов. Одним из главных факторов выступает качество управления прибылью. Эффективное управление прибылью базируется на всестороннем анализе его динамики, структуры, источников поступления и направлений распределения. Исследование тенденций изменений и факторов влияния и принятия на их базе оперативных действенных решений, позволяет для повышения прибыльности предприятия.

Статья посвящена разработке теоретических и практических рекомендаций по развитию системы управления прибылью в процессе хозяйственной деятельности предприятий. Определена экономическая сущность прибыли в условиях развития рыночных отношений. Обоснована необходимость управления операционной прибылью на предприятиях. Исследованы предпосылки разработки системы управления операционной прибылью.

Ключевые слова: управление, операционная прибыль, финансовый результат, предприятие, доходы, расходы.

*Anna Savitska, Senior Lecture
(Department of Finance and Credit, State Economy and Technology University of Transport)*

*Natalia Shelest
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE PROFIT

In modern terms there are changes that influence on going near a management an enterprise. These changes represent the new role of income for activity of enterprise. For an effective management an enterprise on the whole and by such important index, as an income, in particular necessary perfection of existent instruments of management, and also development of new, that answer the modern economic terms of activity of the Ukrainian enterprises.

In the last time of value of income and management process considerably grew them, so as fleeting processes in an economy require from enterprises the extended recreation, updating of process of production, acceptance of reasonable administrative decisions. Possibility of achievement of necessary level of profitability an enterprise depends on many internal and external factors. One of main internal factors quality of management an income comes forward. An effective management an income is based on the all-round analysis of his dynamics, structure, sources of receipt and directions of distribution. Research of tendencies of changes and factors of influence, and acceptance, on their base of operative effective decisions gives an opportunity for the increase of profitability of enterprise.

The article is sanctified to development of theoretical and practical recommendations in relation to development of control system by an income in the process of economic activity of enterprises. Economic essence of income is certain in the conditions of development of market relations. The necessity of management an operating profit is reasonable on enterprises. Pre-conditions of development of control system by an operating profit are investigational.

Keywords: management, operating profit, financial result, enterprise, profits, charges

Постановка проблеми. В умовах ринкової економіки діяльність підприємства залежить від великої кількості факторів. Зокрема, зростаючі вимоги споживачів до якості товарів і послуг, економічна нестабільність, інфляція надають ринку невизначений та мінливий характер. У таких умовах від керівництва підприємств вимагається вміння своєчасно реагувати на зміну ринкової ситуації, приймати оптимальні з точки зору витрат та ефективності управлінські рішення, у тому числі у сфері управління прибутком.

Категорія «прибуток» давно увійшла в понятійний апарат економічної науки і досліджується в значній кількості наукових праць вітчизняних та зарубіжних авторів. Прибуток характеризує кінцевий фінансовий результат і дозволяє оцінити ефективність роботи підприємства. Отже, питання управління прибутком та визначення факторів, що впливають на нього, є пріоритетними в діяльності підприємства. Між тим, отримання позитивного фінансового результату можливо тільки при розгляді прибутку як об'єкта управління при системному підході. При цьому основний акцент повинен бути зроблений на організації ефективної системи управління операційним прибутком, так як саме він формує вагомую частку в кінцевому фінансовому результаті діяльності підприємства. У зв'язку з цим питання створення ефективною системи управління операційним прибутком набувають все більшого значення, чим і обумовлена актуальність обраного напрямку дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та методологічні основи прибутку підприємства представлені у роботах таких західних економістів, як А.Сміт, Д. Рікардо, К. Маркс, Ж.-Б. Сей, Д. Б. Кларк, Д. Мілль, А. Маршалл,

Ф.Енгельс, В. Шумпетер, Ф. Найт та ін. Дослідження зарубіжних вчених проводилися стосовно відносно стабільних умов функціонування економік розвинених країн, в даний час їх досвід використовувати на вітчизняних підприємствах неможливо без його коригування.

Вітчизняні розробки в області прибутку носять переважно універсальний характер. Теоретичні та практичні питання управління прибутком досліджені в роботах С.М. Баранцева, В. А. Бланка, Н. О. Гура, А. М. Поддєрьогін, Л. Г. Олейнікова, Є. Ю. Ткаченко, В. В. Худа та ін. [1, 2, 4, 6–9]. Проблема управління операційним прибутком на основі системного підходу на підприємствах мало висвітлена, що потребує подальших наукових досліджень.

Метою статті є дослідження системи управління прибутком підприємства при системному підході.

Виклад основного матеріалу дослідження. Правильне розуміння економічної сутності прибутку є основою для поліпшення механізму практичного використання цієї категорії в сучасних умовах. У мірі розвитку економічної думки поняття «прибуток» постійно уточнювалося багатьма вченими. Кожен із них розглядав прибуток з різних позицій і цінностей в конкретний історичний період. В таблиці 1 представлений огляд трактувань категорії «прибуток», сформульованих вітчизняними і зарубіжними вченими – економістами.

Незважаючи на те, що кожен автор по-своєму трактує категорію «прибуток», більшість з них єдині у своїх визначеннях та розглядають прибуток як результат господарської діяльності підприємства. Між тим, таке визначення не характеризує повною мірою ефективність управління економічною діяльністю підприємства та не відображає сутності прибутку. Звідси, пропонується визначитись з функціями прибутку, що дозволить розкрити сутність даної категорії. У більшості праць виокремлюють розподільчу, мотивуючу та оціночну функції прибутку [4]. Суть розподільчої функції полягає в тому, що саме прибуток служить джерелом взаємоузгодження інтересів суспільства, підприємства та окремих працівників. Стимулююча функція полягає в матеріальній мотивації персоналу на підвищення техніко-економічних показників роботи, зацікавленості його отримати більший прибуток, змушуючи підприємство знаходити резерви поліпшення використання всіх ресурсів. Оціночна функція прибутку полягає в тому, що саме прибуток є підсумковим результатом, оцінює успіх або не успіх діяльності підприємства. Вважаємо, що варто виділити ще відтворювальну функцію прибутку, яка підкреслює його роль у розвитку підприємства, а саме той аспект, що прибуток є основним джерелом фінансування розширеного відтворення.

Таким чином, дослідження різних точок зору вітчизняних і зарубіжних учених-економістів щодо походження, сутності та функцій прибутку, дозволяє уточнити його визначення. Надалі пропонується під прибутком розуміти форму чистого доходу, що утворюється в результаті господарської діяльності підприємства та є різницею між сукупним доходом і сукупними витратами в процесі здійснення цієї діяльності. Вважаємо, що запропоноване трактування прибутку є обов'язковим для розуміння його сутності і подальшого управління ним у ринкових умовах.

Ефективний механізм управління прибутком дозволяє в повному обсязі реалізувати цілі і задачі, що стоять перед ним, сприяє результативному здійсненню функцій цього управління. Необхідність управління прибутком підприємства є очевидною з огляду на його значення та роль для розвитку підприємства. В сучасних умовах одним з найбільш ефективних методів проведення економічних досліджень

в науці управління є системний підхід, який розглядає об'єкт вивчення як частину цілого, частину системи [11]. Системний підхід дозволяє краще зрозуміти складні, багатовимірні явища дійсності, а стосовно до системи управління підприємством дозволяє керівникам оцінити ринкову ситуацію та ефективніше досягати цілей управління. Отже, ефективне управління прибутком можливо при побудові системи управління прибутком, яку пропонується розглядати як комплексну систему управління факторами, що прямо чи опосередковано впливають на величину прибутку.

**Таблиця 1. Тракткування категорії «прибуток»
вітчизняними та зарубіжними вченими**

Автор	Визначення
1	2
А. Сміт	прибуток – це породження капіталу
Д. Рікардо	прибуток – це відрахування з продукту праці робітника; різниця між ціною і витратами
Ж. Б. Сей	згідно з теорією трьох факторів (праця, капітал, земля), прибуток – це дохід підприємця; прибуток – винагорода підприємця за «продуктивну послугу»
К. Маркс	джерело прибутку, додана вартість
Й. Шумпетер	прибуток – це винагорода за нововведення, упровадження інновацій
А. Маршал	комплексний дохід підприємця від усіх факторів виробництва
А. Бабо	прибуток є результатом ініціативи, сприятливих обставин
І. А. Бланк	прибуток – виражений у грошовій формі чистий дохід підприємця на вкладений капітал, що характеризує його винагороду за ризик здійснення підприємницької діяльності, що є різницею між сукупним доходом і сукупними витратами у процесі здійснення цієї діяльності
О.Філімоненко	прибуток – це частина чистого доходу, одна з його форм
Н.В.Тарасенко	прибуток – це важливий узагальнюючий показник оцінки ефективності функціонування кожного суб'єкта господарської діяльності, оскільки саме в прибутку акумулюються результати всіх сторін діяльності: виробництво і реалізація, якість і асортимент, ефективність використання виробничих ресурсів і собівартість
С.Ф.Покропивний	прибуток – це та частина виручки, що залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу й комерційну діяльність підприємства
Г. М. Курило	прибуток як різницю між виручкою(доходами) від реалізації продукції, витратами на її виробництво і податків
О. В. Гаращенко	прибуток як певну суму капіталу, що залишається підприємцю понад затрати виробництва та інші відрахування в процесі господарювання
А.М.Поддєрьогін	прибуток – це частина додаткової вартості, створеної і реалізованої, готової до розподілу

Джерело: складено на основі [1-5]

При цьому важливо зазначити, що прибуток є похідною від таких факторів господарської діяльності, як доходи і витрати підприємства, що потребує детальнішого дослідження.

З точки зору, системного підходу управління прибутком – динамічний системний процес, що включає управлінські дії, метою яких є забезпечення ефективного формування, розподілу та використання прибутку [8]. Для підвищення результативності діяльності підприємства необхідно сформувати дієву систему управління прибутком, яка розглядається як сутність взаємопов'язаних елементів, кожний з яких виконує певну роботу, спільна дія котрих забезпечує досягнення механізму отримання прибутку заданої величини. У цієї системи треба виділити шість основних блоків: мета, принципи й завдання управління; механізм управління; організаційне забезпечення; інформаційне забезпечення; методи аналізу прибутку; контроль за виконанням плану з прибутку [7].

Суб'єктом управління в даному випадку є менеджер підприємства, а об'єктом – прибуток та сукупність факторів, що здійснюють вплив на прибуток підприємства і якими повинен ефективно управляти суб'єкт. Слід також зауважити, що управлінська діяльність – це не просто сукупність послідовних дій, заходів та прийомів, а циклічний процес який повторюється. А, отже, процес управління прибутком – це замкнутий управлінський цикл, який постійно повторюється. Варто зазначити, що проблема управління прибутком є комплексною та не може бути вирішена фрагментарно, такою, що використовує тільки окремі інструменти. Необхідною є розробка та впровадження механізму управління, що торкається всіх аспектів діяльності підприємства, і безпосередньо прибутку підприємства. Структура механізму управління прибутком підприємства включає ринковий механізм регулювання формування й використання прибутку, державне нормативно-правове регулювання питань формування й розподілу прибутку, внутрішній механізм регулювання окремих аспектів формування, розподілу й використання прибутку, систему конкретних методів і прийомів здійснення управління прибутком [8].

Система управління прибутком також може функціонувати тільки за умови наявності відповідних інформаційних даних, на підставі яких можна, по-перше, налагодити постійний моніторинг процесу формування прибутку, по-друге, оцінювати рівень операційного та загального прибутку, а по-третє, аналізувати чинники впливу на обсяг прибутку. Джерелами інформації для прийняття рішень стосовно процесів управління прибутком є дані маркетингового аналізу, бухгалтерського та управлінського обліку. Для забезпечення ефективності системи управління прибутком в організаційну структуру підприємств треба вводити службу контролінгу [10]. Важливе місце в системі контролінгу займає оперативний аналіз відхилень витрат підприємства, що допомагає своєчасно оцінити господарські ситуації, пов'язані з формуванням витрат діяльності, виявити негативні причини і недоліки в роботі, внутрішньогосподарські резерви покращення використання виробничо-фінансових ресурсів, забезпечити оперативне маневрування ресурсами і капіталом з метою оптимізації витрат. Важливе місце в структурі механізму управління прибутком займають методи і прийоми управління, а саме дослідження особливостей використання методів планування прибутку.

Прибуток підприємства формується в процесі операційної та фінансово-інвестиційної діяльності. Прибуток від операційної діяльності при нормальних умовах функціонування підприємства займає найбільшу питому вагу в загальному обсязі прибутку підприємства. Операційна діяльність – це основна діяльність

підприємства, а також інші види діяльності, що не є інвестиційною або фінансовою діяльністю. До основної діяльності відносять операції, пов'язані з виробництвом або реалізацією продукції (товарів, послуг), які є звичайною метою створення підприємства і забезпечують основну частку його доходу. Особливості операційної діяльності підприємств впливають на характер формування прибутку, а саме: операційна діяльність має пріоритетний характер стосовно інвестиційної, фінансової та інших видів діяльності, тому прибуток від інвестиційної, фінансової й інших видів діяльності не повинен формуватися на шкоду формуванню прибутку від операційної діяльності; інтенсивність розвитку операційної діяльності є основним параметром оцінки окремих стадій життєвого циклу підприємства; господарські операції, що входять до складу операційної діяльності підприємства, мають найбільш регулярний характер; операційна діяльність підприємства орієнтована в основному на товарний ринок, у той час як його фінансова й інвестиційна діяльність здійснюються переважно на фінансовому ринку; здійснення операційної діяльності пов'язане з капіталом, вже інвестованим у неї, тоді як майбутнє інвестування капіталу є предметом інвестиційної й фінансової діяльності підприємства; у процесі операційної діяльності споживається значний обсяг живої праці, на відміну від інвестиційної й фінансової діяльності, де витрати цієї праці несуттєві; операційній діяльності властиві, поряд із загальними, і специфічні види ризиків, об'єднані поняттям «операційний ризик», тому рівень операційного прибутку, одержуваного підприємством при різних альтернативних варіантах господарювання, повинен насамперед співвідноситися з рівнем операційного ризику [9].

Управління операційним прибутком полягає в тому, щоб знайти і забезпечити оптимальний спосіб виробництва продукції (як зараз, так і в перспективі, що піддається прогнозуванню). Загальна політика управління прибутком підприємства встановлює як цілі, так і найважливіші результативні показники планів формування операційного прибутку на майбутній рік, дозволяє пов'язати ці показники із загальною системою планів формування і використання прибутку підприємства. Система цих планів дозволяє використати різні методи планового формування операційного прибутку і забезпечити взаємозв'язок всіх основних показників розвитку операційної діяльності підприємства з обсягами виробництва, собівартістю і прибутком в майбутньому періоді. Проведенні дослідження показали, що в процесі управління операційним прибутком необхідно враховувати різні методи його планування: метод екстраполяції; метод прямого розрахунку; нормативний метод; метод «CVP» або метод планування операційного прибутку з використанням системи «взаємозв'язок витрат, обсягу реалізації і прибутку»; метод цільового формування прибутку; метод прогнозування грошового потоку; метод моделювання впливу факторів на прибуток [8].

Таким чином, залежно від вибраного методу розрахунків, планування формування операційного прибутку може розглядатися як завершальний або як початковий етап планування всієї операційної діяльності підприємства, що потребує детальніших досліджень та практичної апробації.

Висновки. Операційний прибуток – важлива характеристика діяльності підприємства, визначає конкурентоздатність і потенціал ділового співробітництва, оцінюючи якість гарантованих економічних інтересів самого підприємства і його партнерів у фінансовому й виробничому відношенні. Фінансовий стан підприємства залежить від його уміння одержувати необхідний прибуток. Керівництво підприєм-

ства має можливість регулювати величину операційного прибутку підприємства, якщо знає фактори, що впливають на нього.

Грамотне, ефективне управління формуванням прибутку передбачає побудову на підприємстві відповідних організаційно-методичних систем забезпечення цього управління, знання основних механізмів формування прибутку, використання сучасних методів його аналізу і планування. Комплексний характер управління формуванням прибутку відображає необхідність управління всіма складовими операційного прибутку і тому потребує детальніших досліджень, що характеризує роль прибутку підприємства в ринкових умовах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Баранцева С. М. Стратегічне управління прибутком торговельного підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступ. канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / С. М. Баранцева. – Донецьк, 2007. – 22 с.
2. Бланк І.А. Управление прибылью / И.А. Бланк. К – : Ника-Центр, 2007. – 768 с.
3. Велика Радянська Енциклопедія. У 30 т./Гол. ред. А. М. Прохоров. – 3-е вид. – М.: Изд-во В»Радянська енциклопедія», 1975. – (Т. 21. Проба-Ременс).
4. Гура Н.О. Облік видів економічної діяльності: Навч. посіб. – К.: Знання, 2004. – 541 с.
5. Сучасний фінансово-кредитний словник / За заг. Ред. М.Г. Лапуста, П.С. Нікольського – М.: ИНФРА – М.: 2008.
6. Фінанси підприємств: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. 3 – те вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2001. – 460 с., іл.
7. Олейнікова Л.Г. Максимізація прибутку – основна мета діяльності підприємства // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2004. – №3. – С. 142 – 144.
8. Ткаченко Є.Ю. Аналіз механізму управління прибутком підприємства // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2006. – № 4 – С. 323 – 326.
9. Управління прибутком торговельних підприємств [Електронний ресурс] : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.04 / В.В. Худа ; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. – К., 2007. – 22 с.
10. Чорна О. М. Механізм управління прибутком підприємства в Україні [Текст] / О. М. Чорна, О. О. Мацнева // Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції. – 2012. – № 1. – С. 30 – 35
11. Єфімова О. Системний підхід – основа управління діяльністю підприємств / О. Єфімова // Персонал. – 2007. – №2 – С. 67 – 72.

REFERENCES

1. Barantseva S. M. (2007), Stratehichne upravlinnya prybutkom torhovel'noho pidpryyemstva: avtoref. dys. na zdobuttya nauk. stup. kand. ekon. nauk: spets. 08.00.04 / S. M. Barantseva. – Donets'k., – 22 pp.
2. Blank I.A. (2007), «Upravlenie pribyilyu» / I.A. Blank. – K.: Nika – Tsent., – 768 pp.
3. Velyka Radyans'ka entsyklopediya. (1975), U 30 t./Hol. red. A. M. Prokhorov. – 3-e vyd. – M.: Yzd-vo V»Radyans'ka entsyklopediya»,. – (T. 21. Proba – Remens).
4. Hura N.O. (2004), «Oblik vydiv ekonomichnoyi diyal'nosti: Navch. posib». – K.: Znannya., – 541 pp .
5. Suchasnyy finansovo-kredytnyy slovnyk / Za zah. Red. M.H. Lapusta, P.S. Nikol's'koho – M.: YNFRA – M.: 2008.
6. Finansy pidpryyemstv: Pidruchnyk / Kerivnyk avt. kol. i nauk. red. prof. A. M. Poddyer'ohin. 3 – tye vyd., pererob. ta dop. – K.: KNEU, 2001. – 460 pp.
7. Oleynikova L.H. (2004), Maksymizatsiya prybutku – osnovna meta diyal'nosti pidpryyemstva // Derzhava ta rehiony. Ser.: Ekonomika ta pidpryyemnytstvo. – № 3. – pp. 142 – 144.
8. Tkachenko Ye.Yu. (2006), Analiz mekhanizmu upravlinnya prybutkom pidpryyemstva // Derzhava ta rehiony. Seriya: Ekonomika ta pidpryyemnytstvo. – № 4 – pp. 323-326.
9. Upravlinnya prybutkom torhovel'nykh pidpryyemstv [Elektronnyy resurs]: avtoref. dys. na zdobuttya nauk. stupenya kand. ekon. nauk : 08.00.04 / V.V. Khuda ; Kyviv. nats. torh.-ekon. un-t. – K., 2007. – 22 pp.
10. Chorna O. M. (2012), Mekhanizm upravlinnya prybutkom pidpryyemstva v Ukrayini [Tekst] / O. M. Chorna, O. O. Matsnyeva // Naukovyy visnyk: finansy, banky, investytsiyi. – № 1. – pp. 30 – 35.
11. Efimova O. (2007), Systematic approach is the basis of management of activity of enterprises / A. Efimova // the Staff. – №. 2 – pp. 67 – 72.

УДК 336.012.23

*Евеліна Соколова, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Яна Циганок
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит», Державний економіко-
технологічний університет транспорту)*

БАНКІВСЬКІ РИЗИКИ: ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА УПРАВЛІННЯ

Ризик є невід'ємною складовою функціонування будь-якого банку. Банківська справа загалом є ризиковою, але передбачений та знижений до мінімального рівня ризик дає змогу отримувати стабільний прибуток. Разом з тим, угоди з підвищеним рівнем ризику при їх сприятливому завершенні приносять банкам високі прибутки. Тому управління банківськими ризиками, пошук оптимального їх співвідношення розглядається як одна з найважливіших проблем банків. У статті розглянуто основні фактори, що впливають на банківські ризики та специфічні методи аналізу банківських ризиків, а також їх застосування в Україні. Висвітлено недоліки та переваги основних методів аналізу банківських ризиків. Розглянуто теоретично-практичні аспекти визначення банківських ризиків у контексті адаптації банківського законодавства України до вимог Базельського комітету з банківського нагляду. Важливу увагу приділено системам управління ризиками в банках України та проблемам вдосконалення існуючих банківських систем ризик-менеджменту в напрямку впровадження принципів Нової угоди з регулювання банківського капіталу Базельського комітету з банківського нагляду (Базеля-II).

Ключові слова: банківський нагляд, банківські ризики, система ризик-менеджменту банку, Базельський комітет з банківського нагляду.

© Соколова Е. О., Циганок Я. О., 2016

*Эвелина Соколова, к. э.н., доцент
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Яна Цыганок
(магистр специальности «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

БАНКОВСКИЕ РИСКИ: ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ

Риск является неотъемлемой составляющей функционирования любого банка. Банковское дело в целом является рисковым, но предусмотренный и сниженный до минимального уровня риск позволяет получать стабильную прибыль. Вместе с тем, соглашения с повышенным уровнем риска при их благоприятном завершении приносят банкам высокие прибыли. Поэтому управление банковскими рисками, поиск оптимального их соотношения рассматривается как одна из важнейших проблем банков. В статье рассмотрены основные факторы, влияющие на банковские риски и специфические методы анализа банковских рисков, а также их применение в Украине. Отражены недостатки и преимущества основных методов анализа банковских рисков. Рассмотрены теоретико-практические аспекты определения банковских рисков в контексте адаптации банковского законодательства Украины требованиям Базельского комитета по банковскому надзору. Важное внимание уделено системам управления рисками в банках Украины, проблемам совершенствования существующих банковских систем риск-менеджмента в направлении внедрения принципов Нового соглашения по управлению банковским капиталом Базельского комитета по банковскому надзору (Базель-II).

Ключевые слова: банковский надзор, банковские риски, система риск-менеджмента банка, Базельский комитет по банковскому надзору.

*Evelina Sokolova, Ph.d, associate Professor
(associate Professor of the Department «Finance and Credit», State Economy and Technology University of Transport)*

*Yana Tsighanok
(master of specialty «Finance and credit»,
State Economy and Technology University of Transport)*

BANK RISKS: PROBLEMS OF DEFINITION AND MANAGEMENT

Risk is an integral part of the operation of any bank. Banking is generally risky, but provided and reduced to a minimum level of risk allows you to receive a stable income. However, the agreement with elevated risk of their favorable conclusion bring high profits to banks. Therefore, the management of banking risks, optimal search their relationship is regarded as one of the major problems of banks. The article discusses

the main factors affecting the banking risks and specific banking risks analysis methods and their application in Ukraine. Deals with the advantages and disadvantages of the main methods of analysis of banking risks. Considered the theoretical and practical aspects of the definition of banking risks in the context of the adaptation of banking legislation to Ukrainian requirements of the Basel Committee on Banking Supervision. Great attention is paid to systems of management of risks in Ukrainian banks, problems of improving the existing banking systems of risk management towards the introduction of the principles of a new agreement with the banking capital management of the Basel Committee on Banking Supervision (Basel-II).

Key words: banking supervision, banking risks, the risk management system of the bank, the Basel Committee on Banking Supervision.

Постановка проблеми: Кризові явища у фінансовій системі, які мали місце протягом останнього року, показали, що функції управління ризиками в банках не було приділено достатньої уваги, що й поставило під загрозу ефективність функціонування всієї банківської сфери. Управління банківськими ризиками – це процес, за допомогою якого банк виявляє (ідентифікує) ризики, проводить оцінку їх величини, здійснює їх моніторинг і контролює свої ризикові позиції, а також враховує взаємозв'язки між різними категоріями ризиків. Саме такі завдання має вирішувати банківська система України в сучасних умовах стратегічного орієнтування країни на приєднання до європейських структур. Однак аналіз ситуації, що склалася у банківській сфері, свідчить, що іноді банки зазнають фінансового краху в зв'язку з надзвичайно ризиковою політикою. Необхідність аналізу, якісної і кількісної оцінки величини ризиків банківського сектора виникає внаслідок наявності чіткого взаємозв'язку між станом банківської системи й економічним ростом країни. Своєю чергою, підтримка стабільного економічного росту та стабільності банківського сектора неможлива без чіткого уявлення про їх нагальні проблеми, у т. ч. про ризики, що виникають у процесі банківської діяльності. Аналіз ризиків банківської системи України здійснюється органами банківського нагляду. До цілей банківського нагляду в цьому напрямку належать: аналіз і оцінка фінансового стану банків, контроль за дотриманням банківського законодавства, застосування органами банківського нагляду коригуючих заходів.

Найважливішим інструментом банківського нагляду України є дистанційний аналіз, основне завдання якого полягає у визначенні характеристик ризику банківського сектора на підставі кількісної інформації, отриманої з банківської звітності. Результати такого аналізу використовуються як первинна інформація для оцінки поточної ситуації в банківському секторі й вироблення рішень, що стосуються його розвитку. Крім того, дистанційний аналіз використовується в процесі оцінки ризиків і є єдиною можливим інструментом якісного й кількісного аналізу розвитку банківського сектора в цілому.

Складність процесу оцінки банківських ризиків визначається такими факторами:

- складністю банківського сектора як об'єкта аналізу;
- обмеженістю інформації про діяльність банківських установ, отримуваної з форм банківської звітності;
- недостатньою кількістю та недосконалістю розроблених нормативних документів, що дозволяють проводити адекватну оцінку ризику;

- відсутністю систематизованої інформації для проведення комплексної оцінки величини ризику взятої до уваги банківської установи й банківської системи в цілому;

- відсутністю єдиного інформаційно-аналітичного простору, що поєднує всі джерела інформації про банківську систему, алгоритми й методи оцінки ризиків;

- відсутністю інформаційно-аналітичних систем для дистанційного аналізу ризиків банківської системи, що відповідають сучасним вимогам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для фінансових установ, таких як банки, врахування ризиків є необхідністю для того, щоб мати можливість попереджувати настання ризикованих подій з негативними наслідками, які можуть призвести до виникнення непередбачених фінансових витрат, недоотримання доходів, прибутку у порівнянні із запланованим. Проблеми управління ризиками присвячені науковій праці багатьох учених. Серед іноземних авторів можна виділити Г.Олександра, Т. Бачкай, Р. Брейлі, Дж. Бейлі, Д. Месена, С. Хьюса, К. Редхеда, У.Шарпа та інших. Питаннями вивчення ризиків займалися А. П. Альгін, П. Г. Грабовий, Г. Б. Клейнер, Р. М. Качалов М. Г. Лапуста, В. Г. Медінський, Н. Я. Петраков, С. М. Петрова В. І. Ротарь, Л. Г. Шаршукова та інші. Дана робота орієнтована на виділення та на розгляд основних ризиків, які мають місце в банківській сфері. Відповідно до встановлених актуальних проблем з питання наукової обґрунтованості управління банківськими ризиками була визначена тема, і поставлене завдання дослідження.

Метою статті є виявлення основних ризиків, які мають місце в банківській сфері та підходи щодо управління ними.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегічною метою банку є збільшення його вартості як фінансової установи шляхом нарощування власного капіталу, підвищення рівня доходів і зниження ризикованості операцій. Внаслідок того, що ризики впливають на доходність, банк мусить активно управляти ними. Управління ризиками (Risk Management) останніми роками стає все більш необхідним у будь-якому бізнес-середовищі унаслідок зростаючої конкуренції, посилення чинників невизначеності і прискорення всіх бізнес-процесів, що вимагають швидкої реакції [2]. Ризиками необхідно управляти, тобто проводити певні заходи щодо зниження імовірності їхнього настання, а також зменшення втрат від їхнього настання [3]. Управляти ризиком означає мати можливість знизити його до визначеного, допустимого для даного суб'єкта рівня. Вивчення питання допустимого рівня ризику призвело до розробки концепції прийняттого ризику [4]. Концепція прийняттого ризику зводиться до такого. По-перше, ризик – це не фатальне явище, а в значній мірі керований процес. На його параметри, на його рівень можна і потрібно впливати. По-друге, оскільки таку дію можна застосувати тільки до ризику, рівень якого можна визначити, то до нього потрібно ставитися раціонально і вивчати. Аналізувати прояви ризику, виявляти та ідентифікувати його характеристики: склад і значущість чинників ризику, масштаби наслідків їхнього прояву і т.ін. По-третє, для коректної оцінки ризику корисно розрізняти початковий рівень ризику або ризик первинного рішення чи варіанту стратегії і кінцевий рівень ризику або ризик варіанту рішення, яке було прийняте, доповнене аналізом ризику і розробленим комплексом нейтралізуючих заходів. Визначення прийняттого значення рівня ризику – пріоритет керівництва організації. Межа між прийнятним і неприйнятним для суб'єкта рівнем ризику в різні періоди діяльності і в різних галузях різна. Недостатня увага до аналізу ризику призводить до плутанини між свідоморизикованими

і авантюристськими рішеннями. Слід мати на увазі, що важливі не просто рішення як така і готовність йти на ризик, а вміння з достатньою точністю розпізнати, коли можна йти на ризиковані дії, а коли цього робити не слід. Роль концепції прийнятності ризику для компанії полягає у формуванні свідомого ставлення до ризику і в такій організації процесу управління, щоб виявлений чинник ризику не став несподіванкою для керівника і щоб не довелося на швидкуруч ухвалювати непродумані і необґрунтовані рішення. Під ризиком слід розуміти подію, в результаті настання якої існує реальна можливість отримання результатів різного характеру, таких, що можуть позитивно і негативно впливати на діяльність організації. Для будь-якого підприємства оцінка і вивчення ризиків необхідні, щоб визначити настання подій з негативними наслідками, а також небезпеку виникнення непередбачених втрат, збитків, недоотримання доходів, прибутку в порівнянні із запланованим варіантом [5]. У класичній теорії, сформульованій Дж. Міллем, Н.І.Сеніором, ризик визначається як збиток, завданий здійсненням обраного рішення [6]. Ризики виникають як у результаті внутрішньої діяльності банку, так і зовнішньої.

Основними в банківській сфері є такі ризики: – ризик ліквідності; – операційний; – кредитний; – відсотковий; – стратегічний; – ринковий; – валютний; – ризик репутації; – юридичний ризик; – ризик інформаційних технологій; – інформаційний ризик.

Стратегічний ризик – ризик виникнення фінансових збитків внаслідок помилок (недоліків), які були допущені під час прийняття рішень, що визначають стратегію діяльності і розвитку банку. Одним з найпоширеніших видів банківських ризиків є операційний ризик. Операційні ризики пов'язані з найбільш уразливою й чутливою сферою діяльності банку. Втрати від операційної діяльності пов'язані з недосконалістю організації внутрішньої діяльності, насамперед системи внутрішнього контролю, неадекватними процедурами здійснення фінансових операцій і їхнього обліку, помилками комп'ютерних систем. Багато дослідників, провідних учених-економістів, регуляторні органи й професійні ризик-менеджери намагалися дати визначення поняттю «операційний ризик», але дотепер немає повної згоди щодо єдиного визначення даного поняття з урахуванням усіх варіантів, які охоплюють усі основні компоненти, що мають бути включені у визначення операційного ризику.

Операційний ризик – це ризик, який проявляється у втратах через недоліки в інформаційній системі або внутрішньому контролі. Ризик асоціюється з людськими помилками, недоліками систем і неадекватними процесами й контролем. Операційний ризик – це ризик прямих і непрямих втрат як результат неадекватності або помилковості процесів, персоналу, систем або зовнішніх подій.

Кредитний ризик – це ризик несплати позичальником основного боргу і/або відсотків за ним відповідно до термінів та умов кредитного договору. Цей ризик може бути визначений як невпевненість кредитора в тому, що боржник буде здатний виконати свої зобов'язання відповідно до умов кредитної угоди. Такі стани можуть бути викликані неспроможністю боржника створити адекватний майбутній грошовий потік у зв'язку з непередбачуваними несприятливими змінами в його житті; невпевненості кредитора в майбутній вартості і якості застави під кредит; падіння репутації позичальника. Ризик у кредитному процесі, незалежно від його конкретних форм, у підсумку є можливим зменшенням реальної віддачі капіталу у порівнянні з його очікуваною величиною [5].

Відсотковий ризик – це можливість зазнати фінансових втрат у результаті непередбачуваних, несприятливих для банку змін відсоткових ставок і значного зменшення маржі, зведення її до нуля чи до негативного показника. Такий ризик виникає, коли не збігаються терміни повернення наданих і залучених коштів або коли ставки за активними і пасивними операціями встановлюються різними способами. Найбільше відсотковий ризик загрожує банкам, які практикують гру на відсоткових ставках з метою одержання прибутку, і тим банкам, які не здійснюють ретельного прогнозування зміни відсоткових ставок.

Ринковий ризик – це ризик щодо операцій з цінними паперами на ринку цінних паперів, зумовлений можливістю коливань як ринкової відсоткової ставки національної грошової одиниці, так і закордонних курсів валют.

Валютний ризик в українській економіці полягає у можливості ревальвації одиниці аналітичного обліку – долара, а значить, у можливості девальвації національної валюти – гривні.

Розширена характеристика ризику ліквідності визначається двома видами ризиків: а) ризиком ліквідності інвестування, б) ризиком ліквідності активів.

Ризик ліквідності інвестування (залучення грошових ресурсів) визначається зниженням здатності фінансувати прийняті позиції за угодами, коли настають терміни їхньої ліквідації, покривати грошовими ресурсами грошові вимоги контрагентів, а також вимоги забезпечення. Ризик ліквідності активів (цінних паперів як активів) визначається здатністю ліквідувати активи на різних сегментах фінансового ринку. Цей ризик може мати різні форми.

Ризик репутації – це ризик виникнення істотних негативних змін у публічній думці про банк, що призводить до критичних втрат у залученні грошових ресурсів і клієнтів. Ризик репутації може бути обумовлений діями, які створюють постійний негативний імідж, що стосується усіх операцій банку, і в результаті в істотній мірі підривається здатність банку встановлювати й підтримувати відносини із клієнтами. Ризик репутації може бути також створений, якщо дії банку призводять до серйозного, критичного для продовження діяльності підриву довіри публіки у здатність банку виконувати свої операції. Ризик репутації може бути реалізований як у результаті дій банку, так і в результаті операцій третьої сторони.

Юридичний ризик – виникає з можливості того, що банк не зможе забезпечити примусове виконання контракту іншою стороною. Юридичний ризик містить у собі також ризик втрат від потенційної незаконності або неадекватної документованості контракту, від порушення кодексів правил ведення бізнесу, від можливості того, що протилежна сторона вступила в угоду, не маючи на те достатніх повноважень, від занадто тривалого розгляду справ у судах тощо.

Ризик інформаційних технологій – характерні ризики електронного середовища з обробки даних: ризик конфіденційності інформації, ризик інформаційної інтеграції, ризик безперебійного функціонування базових компонентів, ризик безпеки середовища функціонування.

Інформаційний ризик – передбачувана подія, що веде до втрати захищеності об'єкта. До інформаційних ризиків можна віднести ті події, які ведуть до викривлення, підробки, витоку, розкрадання, втрати інформації.

Мінімізація стратегічного ризику повинна досягатись виваженою тактикою банку щодо виконання стратегічних планів, яка повністю відповідає прийнятій стратегії, забезпечується рівнем капіталу і має лише номінальний вплив на прибут-

ковість. Таким чином, банк зможе досягти визначеної мети і виконати стратегічні завдання і плани, які не несуть загрози дестабілізації банку.

Система управління ризиками має бути узгоджена з класифікацією ризиків, що дає змогу банкам мати чіткі та прозорі орієнтири щодо побудови системи управління ризиками в банках, а також внутрішнього і зовнішнього аналізу ефективності її роботи. Існуюча класифікація видів банківських ризиків, зображена на рис. 1.

У процесі керування стратегічним ризиком банку повинні використовуватись такі інструменти його мінімізації:

- побудова комплексного процесу стратегічного планування;
- доведення належним чином стратегічної мети та завдань до виконання;
- адекватний облік фінансових показників банку під час складання стратегічних планів;
- наявність достатнього рівня капіталу для виконання стратегічних планів.



Рис. 1. Види банківських ризиків

Розробка і впровадження стандартизованих процедур проведення банківських операцій дозволить забезпечити суттєве зниження операційних ризиків і надасть можливість здійснювати поточний контроль за їхнім виконанням. Враховуючи великі обсяги операцій банку на міжбанківському ринку, особлива увага має приділятися мінімізації відповідних ризиків. Для цього необхідно здійснювати постійний моніторинг фінансового стану банків-контрагентів, встановлювати ліміти на проведення міжбанківських операцій для вітчизняних та іноземних банків. З метою підвищення іміджу та прозорості кредитної політики банки підписують Договір про підключення і роботу в єдиній інформаційній системі «Реєстр позичальників», яка дозволяє отримувати інформацію про клієнтів, які мають прострочену заборгованість за кредитами по всій банківській системі України. Моніторинг кредитних ризиків має включати в себе безперервний контроль як за станом кредитного портфеля в цілому, так і за виконанням кожним позичальником умов конкретної креди-

тної угоди з аналізом впливу зовнішніх факторів на можливість своєчасності виконання зобов'язань за цією угодою. Управління відсотковими ризиками має здійснюватись шляхом проведення аналізу вартості активів і пасивів банку як у розрізі загального обсягу, так і за окремими групами. Для цього за допомогою спеціально розробленого програмного забезпечення мають регулярно проводитись розрахунки спреду і відсоткової маржі банківських операцій, забезпечуватись оперативне прийняття управлінських рішень стосовно зміни відсоткової політики банку з урахуванням поточної ситуації на грошово-фінансових ринках.

Контроль за ринковими ризиками має включати регулярне вивчення впливу коливань ринкових відсоткових ставок на фінансовий результат банку. Також необхідно проводити аналіз прибутковості за різними видами цінних паперів; вчасно перевіряти структури портфеля цінних паперів. Мінімізація валютних ризиків має забезпечуватись за допомогою моніторингу валютних ринків і контролю за виконанням відповідних нормативів валютної позиції банку. Управління ризиком втрати ліквідності має гарантуватися регулярним аналізом фактичного стану виконання банком своїх зобов'язань і повернення активів за обсягами та строками. З цією метою відповідно до існуючої методики повинен здійснюватись поточний моніторинг якості активів банку за ступенем ліквідності та рівнем ризику. Управління ризиком репутації має здійснюватись шляхом прогнозування і реагування на зміни ринкового та іншого характеру, які впливають або можуть вплинути на репутацію банку. Необхідно розробити внутрішню політику банку нормативно-правового характеру, яка має протидіяти відмиванню коштів, одержаних злочинним шляхом, виходячи з вимог Закону України «Про банки і банківську діяльність» та Закону України «Про запобігання та протидію легалізації («відмиванню») доходів, отриманих злочинним шляхом», затвердити Порядок обліку значних та/або сумнівних операцій. Системи внутрішнього аудиту і контролю в цілому адекватні. Управління юридичним ризиком має здійснюватись шляхом запровадження на всіх організаційних рівнях чітко визначених повноважень, підвітності і відповідальності за додержання необхідних вимог і норм. Це також враховується у процесі розробки продуктів і систем. У банку мають бути запроваджені відповідні системи контролю для виявлення потенційних юридичних проблем, вузьких місць відповідності встановленим вимогам і нормам та оцінки результатів діяльності тих чи інших структур і працівників, що зводить до мінімуму ймовірність виникнення численних або серйозних порушень, а й у разі їхнього виявлення керівництво банку має вживати негайних виправних заходів.

Управління ризиком інформаційних технологій визначається стратегією щодо інформаційних технологій, яка охоплює структуру технічних і телекомунікаційних засобів, програмного забезпечення, баз даних і мереж, їхньої цілісності. Положення щодо інформаційних технологій мають бути забезпечені в цілому адекватною ресурсною базою: має здійснюватись чітка відновлюваність інформації та її обробка після операційного збою; інформаційні системи, аудит і плани на випадок кризових обставин адекватні. З метою підвищення ефективності функціонування системи управління ризиками, що є важливою складовою стабільної і прибуткової діяльності будь-якого банку, необхідно вживати заходи щодо її вдосконалення:

- форм і методів управління активами та пасивами банку;
- планування та контролю за грошовими потоками;
- поточного моніторингу фінансових і кредитних ринків.

З метою ефективного управління ризиками в проекті на етапі їх попереднього аналізу доцільно класифікувати ризики за різними ознаками. Класифікація ризиків дозволяє чітко структурувати майбутні проблеми у проекті і впливає на аналіз ризикованих ситуацій та вибір методів боротьби з ризиками [7].

Висновки та пропозиції. Мета управління ризиками – максимізувати позитивний їхній вплив (можливості, які відкриваються) та при цьому мінімізувати пов'язані з ними негативні фактори (збитки, втрати). Ефективний процес виявлення і керування ризиками допомагає досягнути розумних компромісів між згаданими небезпеками та новими можливостями. Чим швидше і більш несподівано змінюється внутрішнє або зовнішнє середовище, тим вище відповідальність керівників за ухвалення рішень. У такій ситуації будь-якому керівнику потрібно бути готовим до можливих несподіванок. Ризик-менеджмент не пропонує готових рішень, але дає системний підхід до оцінки ризиків конкретних проектів та процесів підприємств і дозволяє завдяки здійсненню превентивних заходів понизити вірогідність як настання ризикованих подій, так і зменшити розмір можливого збитку. В даній роботі досліджено основні види ризиків, які мають місце в банківській сфері, та запропоновано підходи щодо керування ними. Подальша робота в даному напрямку вбачається в більш детальній оцінці ризиків, розгляді виникаючих нових основних ризиків та конкретних рішень, які приймаються щодо управління ними.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Вітлінський В.В.* Аналіз, моделювання та управління економічним ризиком: навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / В.В. Вітлінський, П.І. Верченко. – К.: КНЕУ, 2009. – 292 с.
2. *Примостка Л. О.* Управління банківськими ризиками : навч. посібн. / Л. О. Примостка, М. П. Чуб, Г. Т. Карчева ; за ред. д-ра екон. наук, проф. Л. О. Примостки. – К. : КНЕУ, 2011. – 600 с.
3. *Ермасова Н. Б.* Риск-менеджмент организации / Н.Б. Ермасова– М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2010. – 240 с.
4. *Порфирьев Б.Н.* Концепция риска, который никогда не равен нулю / Б.Н. Порфирьев // Энергия. – 2009. – № 8. – С. 31-33.
5. *Данченко О.Б.* Огляд методів аналізу ризиків у банку / О.Б. Данченко, В.О. Занора // Зб. наук. пр. – Луганськ: вид-во СЛУ ім. В. Даля, 2010. – №1 (21). – С. 57-64.
6. *Машина Н.І.* Економічний ризик та методи його вимірювання: навчальний посібник / Н.І. Машина– Київ: Центр навчальної літератури, 2009. – 188 с.
7. *Данченко О.Б.* Підходи до класифікації ризиків в проекті/ О.Б. Данченко, В.О. Занора // III Міжнародна науково-практична конференція «Управління проектами: стан та перспективи». – Миколаїв, 2011. – С. 91-93.
8. *Павлюк С. М.* Банківські ризики та управління ними // С. М. Павлюк. – Фінанси України. – 2010. – №10. – С. 105-111.

REFERENCES

1. *V.V.Vitlinsky.* Analiz, modelyuvannya i upravlinnyaeconomichnimrizikom: navch. method. posibnikforself. vivch. discitis. / VVVitlinsky, P.I. Verchenko. – K.: KNEU 2009. – 292 with.
2. *Prymostka L.O.* Managing banking risk management: teach. guidances. / LO Prymostka, MP Chub, GT Karcheva; Ed. Dr. Sc. Science professor. LO Prymostky. – Kyiv: Kyiv National Economic University, 2011. – 600.
3. *Ermasova N.B.* Risk management organization / NB Ermasova– M.: «Alfa-Press» Publishing House, 2010. – 240 p.
4. *Porfiriev B.N.* The concept of risk, which is never zero / BN Porfiriev // Energy. – 2009. – № 8. – S. 31-33.

5. *Danchenko O.B.* Look around metodiv analizu rizikiv projects / OB Danchenko, VO Zanora // Upravlinnya projects that rozvitok virobnitstva: ST. Sciences. etc. – Luhansk.: kind of SNUIM. Dal, 2010. – №1 (21). – S. 57-64.

6. *Machine N.I.* Ekonomichny rizik that methodological vimiryuvannya Yogo: The Teaching posibnik /N.I. Car– Kiev Center navchalnoi literaturi, 2009. – 188 p.

7. *Danchenko O.B.* Pidhodi to klasifikatsii rizikiv in proekti / OB Danchenko, VO Zanora //III Mizhnarodna NAUKOVO-practical konferentsiya «Upravlinnya projects: taperspektivi the camp.» – Nikolaev, 2011. – P. 91-93.

8. *Pavlyuk S.M.* Banking Risks and their management // SM Pavlyuk. – Finance of Ukraine. – 2010. – №10. – S. 105-111.

УДК 658.338.1

Вікторія Творонович, к.е.н., доц.

(доцент каф. Економіка та підприємництво, Державний економіко-технологічний університету транспорту)

Іван Ткачук

(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ФОРМУВАННЯ РИНКОВО ОРІЄНТОВАНОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЮ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО ЦЕНТРУ ЗАЙНЯТОСТІ

У статті розглянута сутність економічного поняття «результативність» метод управління цінностями (VBM – value based management), програма підвищення якості життєдіяльності працівників (QWL – Quality Work Life), програми розвитку м'якого лідерства (SLSD – soft leadership skills development), інтегральні програми підвищення результативності (HPI – Human Performance Improvement), формування та розвиток культури співробітництва та досягнень, підсистема стилю управління, підсистема внутрішньої комунікації, підсистема мотивації персоналу, підсистема культури, орієнтованої на споживачів послуг центру зайнятості, систему управління результативністю діяльності регіонального центру зайнятості, підсистема навчання і розвитку персоналу, підсистема мотивації персоналу відмінність роботи групами від групової роботи, підсистема навчання і розвитку персоналу, управління результативністю діяльності за Гері Кокінзом, вибір критерію результативності управління діяльності державного центру зайнятості, критерії оцінки та складові елементи системи управління результативністю діяльності регіональних центрів зайнятості.

Стаття присвячена визначенню критеріїв оцінки та складових елементів системи управління результативністю діяльності підприємства на прикладі регіонального центру зайнятості, та представлено власну думку щодо найбільш доцільної до застосування методики управління у державних установах.

Ключові слова: результативність, державна служба, система управління, ефективність.

© Творонович В., Ткачук І., 2016

*Виктория Творонович, к. э.н.
(доцент каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Иван Ткачук,
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

**ФОРМИРОВАНИЕ РЫНОЧНО ОРИЕНТИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ЗАНЯТОСТИ**

В статье рассмотрена сущность экономического понятия «результативность» метод управления ценностями (VBM – value based management), программа повышения качества жизнедеятельности работников (QWL – Quality Work Life), программы мягкого лидерства (SLSL – soft leadership skills development), интегральные программы повышения результативности (HPI – Human Performance Improvement), формирование и развитие культуры сотрудничества и достижений, подсистема стиля управления, подсистема внутренней коммуникации, подсистема управления персоналом, подсистема культуры, ориентированной на потребителей услуг центра занятости, систему управления результативностью деятельности регионального центра занятости, подсистема обучения и развития персонала, подсистема управления персоналом, отличие работы группами от групповой работы, подсистема обучения и развития персонала, управление результативностью деятельности за Гэри Кокинзом, выбор критерия результативности управления деятельностью государственного центра занятости, критерии оценки и составляющие элементы системы управления результативностью деятельности региональных центров занятости.

Статья посвящена определению критериев оценки и составляющих элементов системы управления результативностью деятельности предприятия на примере регионального центра занятости, и представлено собственное мнение по наиболее целесообразной к применению методике управления в государственных учреждениях.

Ключевые слова: результативность, государственная служба, система управления, эффективность.

*Victoria Tvoronovych, PhD, Associate Professor
(Associate Professor of the department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Ivan Tkachyk, master
(State Economy and Technology University of Transport)*

**FORMATION OF MARKETORIENTED SYSTEM OF PERFORMANCE
MANAGEMENT OF THE REGIONAL EMPLOYMENT CENTERS**

In the article the essence of the economic concept of «performance» method of control values (VBM – value based management), program of improving the quality of life of workers (QWL – Quality Work Life), soft Leadership Development Program (SLSD – soft leadership skills development), integrated program increase effectiveness (HPI – Human Performance improvement), formation and development of cultural cooperation and achievements subsystem management style subsystem internal communication subsystem motivation subsystem culture focused on customer service employment center, system performance management of the regional employment center, subsystem education and staff development, staff motivation subsystem difference of groups of groupware subsystem training and staff development, performance management activity Gary Kokinzom, the selection criterion of effectiveness of public administration employment center, benchmarks and constituent elements of the performance management of the regional employment centers.

The article is devoted to the definition of evaluation criteria and the constituent elements of performance management systems on the example of a regional employment center, and presented their opinion on the most appropriate management techniques for use in public institutions.

Keywords: efficiency, public service, management system efficiency.

Постановка проблеми. В умовах розбудови системи державного устрою важливу економічну та соціальну роль відіграють регіональні центри зайнятості. Здійснюючи функцію підвищення рівня зайнятості населення, вони сприяють збільшенню валового внутрішнього продукту та рівня промислового виробництва, а також зниженню соціального навантаження на бюджет країни. Проте ефективність регіональних центрів зайнятості залежить від створеної системи управління результативністю діяльності, формування якої виступає одним із основних пріоритетів державної установи.

Аналіз останніх досліджень. Питанню управління результативністю діяльності підприємств, та зокрема, державних установ, приділені роботи М. Армстронга, Г. Кокінза, І. Марченко, Н. Кліща, А. Панкратова, Л. Фудулової, Є. Яхонтової та ін.

Невирішені частини проблеми. Разом з тим, питання формування системи управління результативністю діяльності державних установ, а зокрема, регіональних центрів зайнятості, залишаються малодослідженими та зумовлюють потребу в подальшому дослідженні.

Метою даної статті є визначення критеріїв оцінки та складових елементів системи управління результативністю діяльності регіональних центрів зайнятості та обґрунтування найбільш доцільного підходу до управління у державних установах.

Основні результати дослідження. Здійснюючи регулювання рівня зайнятості населення, регіональні центри зайнятості орієнтуються на досягнення високої результативності своєї діяльності збільшенню валового внутрішнього продукту та рівня промислового виробництва, тим сприяють зниженню соціального навантаження на виробничу сферу. При цьому вони зосереджують свої зусилля на створенні системи управління результативністю діяльності, формування якої виступає одним із основних пріоритетів державної установи. Досягнення високої результативності діяльності регіональних центрів зайнятості передбачає вибір її критеріїв

У найбільш загальному вигляді критерій результативності діяльності регіонального центру зайнятості еквівалентний не тільки правильному формулюванню поточних і стратегічних завдань персоналу, але й визначенню основних напрямів діяльності низових ланок Державної служби зайнятості. Критерій управління результативністю зазвичай виражається у вигляді сукупності показників і віддзеркалює рівень пізнання процесів і явищ персоналом регіонального центру зайнятості на локальному ринку праці. При виборі критерію результативності управління слід керуватися такими основними вимогами: по-перше, він повинен бути виражений кількісно, тобто мати фізичний сенс; по-друге, найбільш повно виражати результати діяльності базового центру зайнятості; по-третє, бути досить простим, зрозумілим і конкретним.

Управління результативністю діяльності допомагає розкрити потенційні можливості персоналу і, як наслідок, підвищити ефективність діяльності колективу і системи управління в цілому. Управління результативністю діяльності за Гері Кокінзом – це управління втіленням стратегії організації в життя, перетворенням планів у конкретні результати. Управління результативністю можна представити як концепцію, що поєднує відомі методології поліпшення бізнесу та технології [3].

Управління результативністю діяльності регіональних центрів зайнятості покликане сприяти високоефективної діяльності державної установи та її співробітників. Остання передбачає виконання досить складних завдань забезпечення високої продуктивності праці, високої якості обслуговування населення, соціального розвитку організації. Таким чином, мета управління результативністю – зробити хороше кращим, добитися загального для всіх розуміння поставлених завдань, розвинути в людях здатність виконати ці завдання і дати їм все, що потрібно для продуктивної праці та повної реалізації свого потенціалу на благо самих себе і організації.

Управління результативністю виявляє співробітників, які демонструють низькі результати, але дає їм відчуття позитивну мотивацію. Їм надаються можливості підвищити продуктивність своєї праці або навчитися краще використовувати свої здібності [1]. Управління результативністю підвищує передбачуваність результатів, прояснює зв'язок між стратегічними, операційними та фінансовими цілями, робить їх зрозумілими для менеджерів і груп співробітників, що дозволяє їм діяти, а не чекати вказівок начальників. Управління результативністю дозволяє кількісно оцінити результативність планування витрат за допомогою ключових показників ефективності, отриманих із стратегічних карт і збалансованих систем показників. На відміну від традиційної системи управління результативністю діяльності, ефективність якої зумовлюється такими критеріями, як прибутковість, продуктивність, ефективність використання ресурсів та конкурентоспроможність підприємства на ринку, для регіональних центрів зайнятості такими критеріями виступають: 1) доступність послуг, що надаються регіональними центрами зайнятості в рамках сприяння зайнятості населення; 2) рівень працевлаштування осіб, що звернулись до регіональних центрів зайнятості; 3) рівень охоплення безробітного населення професійним навчанням; 4) бюджетна ефективність регіональних центрів зайнятості; 5) дотримання центрами зайнятості встановлених вимог виконавської дисципліни.

Виходячи із цього, формування системи управління результативністю діяльності регіональних центрів зайнятості має включати такі підсистеми: культури організації, орієнтованої на споживачів послуг центру зайнятості; стилю управління; мотивації персоналу; комунікацій всередині організації; навчання та розвитку.

Систему управління результативністю діяльності регіонального центру зайнятості слід будувати на основі підходу MBORR (Management by Objectives, Results and Rewards) – управління за цілями, результатами та компенсацій. На практиці це означає зв'язати в один вузол планування, оцінку, контроль і стимулювання персоналу [3]. Як тільки в організації будуть розроблені ключові показники ефективності (KPI) для всіх відділів і груп персоналу, а також моделі компетентності, з'являться підстави для оцінки персоналу у контексті стратегічного управління, за результатами якої керівники підрозділів будуть володіти достовірною інформацією для прийняття рішення про оплату праці (не за участь в процесі роботи, а результати трудової діяльності), кар'єрних переміщеннях і необхідному навчанні підлеглих. Тим самим буде подолано розрив між стратегічною метою вдосконалення управління персоналом (оптимізації витрат на персонал) і реальними процесами управління людськими ресурсами (фактичними витратами на нього).

Підсистема культури, орієнтованої на споживачів послуг центру зайнятості, має забезпечити націленість керівництва і персоналу на забезпечення задоволення потреб населення у роботі за допомогою поліпшення сервісу (набір послуг, ступінь комфорту, зручності, економія часу і матеріальних засобів, тощо), етичних норм (надійність, чесність, відкритість, повага до людей і достовірність інформації про ринок праці) і естетики (дизайн, зручність і чистота приміщень і прилеглих територій, зовнішній вигляд працівників регіонального центру зайнятості тощо). Формування і розвиток корпоративної культури державної установи передбачає програму заходів по закріпленню у свідомості персоналу процесів, які в сукупності створюють цінність для відвідувачів центру, і механізмів, які дозволяють керівництву швидко аналізувати якість обслуговування, з одного боку, і розвивати відповідальність кожного працівника за результат, з іншого.

Підсистема мотивації персоналу включає в себе розробку систем мотивації, оплати праці, форм морального стимулювання персоналу державної установи. Для підвищення мотивації державних службовців доцільно: пов'язати результати діяльності регіонального центру зайнятості із системою оцінки кадрів та подальшою винагородою конкретного працівника; розробити окремі гнучкі мотиваційні програми для державних службовців, які містили б можливі матеріальні стимули; заохочувати високопрофесійних досвідчених державних службовців до «наставництва» кадрів та керівництва стажуванням молодих державних службовців і осіб, зарахованих до кадрового резерву; удосконалити систему оплати праці з метою залучення до державної служби найбільш кваліфікованих спеціалістів, посилення мотивації їх роботи.

Підсистема стилю управління включає сукупність найчастіше застосовуваних менеджером принципів і методів управління [6]. Вдалим напрямом є залучення до управління рядових працівників, що відіграє важливу роль у мотивації до результативної праці і розвитку персоналу. Це також призводить до розвитку свідомої прихильності персоналу державної установи і підвищення взаємної поваги та довіри між персоналом і керівництвом. У свою чергу, розвиток довіри дозволить керівництву частіше використовувати метод делегування повноважень.

Підсистема внутрішньої комунікації потребує інформаційної підтримки (постановка цілей, організація контролю, процес оцінки результатів та заохочення кращих). В сучасних умовах від якості комунікації залежать всі внутрішні процеси і взаємодію з зовнішнім середовищем. Складність задачі з побудови ефективної си-

стеми комунікації та інформації передбачає розробку складної програми дій для її вирішення.

Підсистема навчання і розвитку персоналу включає набір заходів із розвитку компетентності персоналу. Для цього регіональний центр зайнятості може застосовувати гнучкі схеми навчання і розвитку (навчання на робочому місці, ротації, стажування з відривом від роботи, коучинг, наставництво, тренінг та інші форми), а також використовувати навчання і розвиток персоналу в комплексі управління людськими ресурсами (як елемент стимулювання, роботи з кадровим резервом, командної роботи). Навчання і розвиток керівникам слід починати з себе і поширювати на всі категорії персоналу державної установи [2].

При формуванні системи управління результативністю діяльності слід враховувати соціальну спрямованість діяльності регіональних центрів зайнятості. На підприємствах її формування можливе на основі жорсткого підходу, який заснований на побудові та функціонуванні організаційних систем, що діють незалежно від людського фактору. Проте в регіональних центрах зайнятості необхідно створити працівнику такі умови, щоб він розкрив свої здібності на благо організації. При м'якому підході до управління персоналом виділяється три основних напрямки: здійснення переходу від управління групами до групової роботи; формування та розвиток культури співробітництва і досягнень; управління знаннями та створення організації із самонавчанням.

Відмінність роботи групами від групової роботи полягає в наступному [5]:

1. Робота групами фокусується, по суті, на індивіді, його цілі та досягненні; в той час як групова робота фокусується на групі як єдиному цілому, її меті та здобуткам.

2. При роботі групи завдання поділяються на частини між виконавцями. Результат досягається завдяки великим зусиллям працівників або залучення більшої кількості виконавців, тому ефективне рішення проблеми ускладнене.

3. Групова робота заснована на лідерській і ролевій поведінці, взаємній довірі, повазі. Члени групи доповнюють один одного: у неї об'єднуються люди, кожен з яких володіє кращою компетенцією, необхідною для виконання завдання. Так створюється сукупний працівник (група як єдине ціле).

Перехід від роботи групами до групової роботи передбачає досягнення синергетичного ефекту від спільної діяльності людей.

Формування та розвиток культури співробітництва та досягнень є обов'язковими умовами результативної діяльності регіонального центру зайнятості. Характерними рисами цієї культури є: висока взаємна довіра і взаєморозуміння між керівниками підрозділів і підлеглими; розуміння працівниками унікальності свого вкладу і вкладу інших працівників у досягнення загальних цілей; кооперація, підтримка і допомога при виконанні завдань; діючі норми і традиції прояву ініціативи і відповідальності при виконанні роботи; широке використання методу делегування повноважень господарям процесу і груп з управління ним; культ особистих і групових досягнень на благо організації.

М'яке управління людськими ресурсами спирається на сукупність сучасних управлінських технологій. Найбільш значущими в даний час є:

Метод управління цінностями (VBM – value based management), який заснований на виділенні і культивуванні спільних цінностей, які в повній мірі сприяють реалізації завдань організації. В той же час це створює перешкоди для впровадження

цінностей окремих працівників і груп, які суперечать стратегії та культурі організації.

Програма підвищення якості життєдіяльності працівників (QWL – Quality Work Life) спрямована на інтеграцію потреб та інтересів державних працівників в цілі організації допомогою створення атмосфери творчості та інновації, зниження рівня стресів на роботі, навчання персоналу навичкам надання підтримки співробітникам, самореалізації в рамках організаційної діяльності та розвитку впевненості в собі. Програми розвитку м'якого лідерства (SLSD – soft leadership skills development) націлені на діагностику й розвиток навичок м'якого лідерства керівників державних установ та кадрового резерву (навички гнучкості лідерської поведінки, спілкування та комунікації, групової та командної роботи).

Інтегральні програми підвищення результативності (HPI – Human Performance Improvement) спрямовані на розвиток компетентності працівників, зміни їх ставлення до роботи. Ці програми покликані об'єднати жорсткі і м'які методи управління персоналом. Вони включають проведення діагностики проблем, розробку, реалізацію та оцінку рішень для підвищення результативності діяльності співробітників (вдосконалення системи мотивації, навчання, коучинг) [4]. Впровадження системи управління результативністю позитивно впливає на ефективність діяльності державної установи, і, зокрема, регіонального центру зайнятості. Зокрема, це дозволяє: знизити ризики, обумовлені вольовими рішеннями і спробами приховати справжні проблеми; звести до мінімуму непродуктивні дії, що не мають відношення до реалізації завдань державної установи; підвищити віддачу від персоналу, розкриваючи його потенційні можливості.

Висновки та пропозиції. Управління результативністю діяльності регіонального центру зайнятості включає в себе заходи із забезпечення виконання державною установою поставлених перед нею завдань. Ефективність системи управління результативністю діяльності базується на таких критеріях, як доступність послуг із зайнятості населення, рівень працевлаштування та охоплення безробітного населення професійним навчанням, бюджетна ефективність регіональних центрів зайнятості й дотримання встановлених вимог виконавської дисципліни. Формування системи управління результативністю діяльності регіональних центрів зайнятості передбачає розвиток таких напрямів діяльності: культури організації, стилю управління, мотивації персоналу, внутрішніх комунікацій й навчання та розвитку.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Армстронг М.* Управление результативностью: система оценки результатов в действии / М. Армстронг // Альпина паблишерз.-2011. – 248с.
2. *Клищ Н.Н.* Показатели результативности на государственной службе / Н.Н. Клищ // «Государственная служба». – 2007. – №3. – С. 67-74.
3. *Кокинз Г.* Управление результативностью. Как преодолеть разрыв между объявленной стратегией и реальными процессами / Г. Кокинз // Альпина Бизнес Букс, 2008. – 315 с.
4. *Марченко И.* Методология оценки результатов труда в органах власти и управления / И.Марченко // Кадровик. Кадровый менеджмент. – 2009. – № 10. – С. 4 – 12.
5. *Яхонтова Е. С.* Программа управления результативностью / Е. С. Яхонтова. // Справочник по управлению персоналом. – М. : ЗАО МЦФЭР, 2004. – №11. – С. 106-117.
6. *Федулова Л.І.* Актуальні проблеми менеджменту в Україні. – К.: «Фенікс», 2005. – 240 с.

REFERENCES

1. *Armstrong M.* Upravlenie rezultativnostyu: sistema ocenki rezultatov v dejstvii [Performance Management: the performance in centenarians] – M.: al'pina pablishez 2011. – 248s.
2. *Klishh N.N.* Pokazateli rezultativnosti na gosudarstvennoj sluzhbe [Performance indicators in public service] // «Public service – 2007. – №3. – s. 67-74.
3. *Kokinz H.* Upravlenie rezultativnostyu. Kak preodolet razryv mezhdu obyavlennoj strategiej i realnymi processami [Performance Management. How to bridge the gap between the declared strategy and real processes] – M.: Alpina Business Books, 2008. – 315 s.
4. *Marchenko I.* Metodologiya ocenki rezultatov truda v organax vlasti i upravleniya [Methodology of evaluation of results of labour in the organs of power and administration] / personnel officer. Personnel management – 2009. – № 10. – s. 4 – 12.
5. *Yaxontova E. S.* Programma upravleniya rezultativnostyu [Program of performance management / E. S. yakhontova] // Reference management personnel 2004. – №11 – s. 106-117.
6. *Fedulova L.I.* Aktualni problemi menezhmentu v Ukraini [Actual problems of management in Ukraine] – Kyiv: Feniks – 2005. – 240 s.

УДК 338.31

*Олена Харчук, к.е.н., доц.
(доцент каф. менеджменту,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Василь Арділан
(студент гр. 2-МЗЕД, маг., Державний економіко-технологічний університету транспорту)*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ДОБУВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ І РОЗРОБЛЕННЯ КАР'ЄРІВ В УКРАЇНІ ТА ЗБІЛЬШЕННЯ ЇХ ЧАСТКИ ЕКСПОРТУ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Стаття присвячена аналізу сучасного стану добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні, деяких аспектів її розвитку в Україні та пошуку шляхів збільшення їх частки експорту до ЄС. Приведена динаміка приросту обсягу реалізованої промислової продукції по Україні за 2011-2015 рр., в % , розкритий стан добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні по її регіонах, а саме: Західному, Кіровоградщини, Черкащини та Житомирщини. Розкритий стан та шляхи розвитку кар'єрів ПАТ Укрзалізниця.

Приведений історичний розвиток добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні, а саме, щебеневого виробництва шляхом розширення діяльності Французького міжнародного концерну Lafarge, приєднавши до свого бізнесу такі організації, як: ВАТ «Миколаївцемент» , ЗАТ «Стромгіпс» в м. Артемівську Донецької області, ТОВ «Клесівський кар'єр нерудних копалин «Технобуд», завод з виробництва гіпсокартону в м. Артемівську Донецької області, Коціївський гранітний кар'єр у Фастівському районі Київської області, Майдан-Іспаський кар'єр піщано-гравійної суміші у Вижницькому районі Чернівецької області.

Розкриті заходи ТОВ «ККНК «Технобуд» щодо боротьби з пилоутворенням – основною екологічною проблемою щебених підприємств, а саме: зменшення впливу на навколишнє середовище та раціональне використання природних ресурсів. Готовим продуктом підприємства є кубовидний щебінь, що користується великим попитом та має сертифікат якості в Україні, Польщі, Росії та Білорусі.

Розроблений стратегічний курс розвитку української промисловості для досягнення її відкритості для всього зовнішнього світу, зокрема добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні.

Ключові слова: добувна промисловість, експорт, Європейський союз, розроблення кар'єрів, екологічна проблема, щебенева продукція, сертифікат якості, стратегічний курс розвитку.

© Харчук О.Г., Арділан В.В., 2016

Елена Харчук, к.э.н., доц.

(доцент кафедры менеджмента, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Василий Ардилан

(студент гр. 2-МВЭД, маг., Государственный экономико-технологический университет транспорта)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И РАЗРАБОТКА КАРЬЕРОВ В УКРАИНЕ И УВЕЛИЧЕНИЕ ИХ ДОЛИ ЭКСПОРТА В ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ

Статья посвящена анализу современного состояния добывающей промышленности и разработке карьеров в Украине, некоторых аспектов ее развития в Украине и поиску путей увеличения их доли экспорта в ЕС.

Приведена динамика прироста объема реализованной промышленной продукции по Украине за 2011-2015 гг., в %, раскрыто состояние добывающей промышленности и разработка карьеров в Украине по ее регионам, а именно: Западном, Кировоградской, Черкасской и Житомирской областей.

Раскрыты состояние и пути развития карьеров ПАО Укрзалізниця.

Приведено историческое развитие добывающей промышленности и разработка карьеров в Украине, а именно, щебеночного производства путем расширения деятельности Французского международного концерна Lafarge, присоединившего к своему бизнесу такие организации, как: ОАО «Николаевцемент», ЗАО «Стромгипс» в г. Артемовске Донецкой области, ООО «Клесовский карьер нерудных ископаемых «Технострой», завод по производству гипсокартона в г. Артемовске Донецкой области, Коциевский гранитный карьер в Фастовском районе Киевской области, Майдан-Испаский карьер песчано-гравийной смеси в Вижницком районе Черновицкой области.

Раскрыты способы ООО ККНК «Технострой» по борьбе с пылеобразованием – основной экологической проблемой щебеночных предприятий, а именно: уменьшение воздействия на окружающую среду и рациональное использование природных ресурсов. Готовым продуктом предприятия является кубовидный щебень, который пользуется большим спросом и имеет сертификат качества в Украине, Польше, России и Беларуси.

Разработан стратегический курс развития украинской промышленности для достижения ее открытости для всего внешнего мира, в том числе добывающей промышленности и разработке карьеров в Украине.

Ключевые слова: добывающая промышленность, экспорт, Европейский союз, разработка карьеров, экологическая проблема, щебеночная продукция, сертификат качества, стратегический курс развития.

*Elena Kharchuk Ph.D., Associate Professor
(associate Professor of the Management Department, State Economy and Technology University of Transport)*

*Basil Ardilan
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

**SOME ASPECTS OF EXTRACTIVE INDUSTRY AND DEVELOP
CAREERS IN UKRAINE AND INCREASE THEIR SHARE OF EXPORTS
TO THE EUROPEAN UNION**

This article analyzes the current state of the mining industry and development of quarries in Ukraine, some aspects of its development in Ukraine and find ways to increase their share of exports to the EU.

Present dynamics of growth of volume of industrial production in Ukraine for 2011-2015., In% open state and the mining industry and development of quarries in Ukraine for its regions, namely Western, Kirovohrad, Cherkasy and Zhytomyr. Disclosed status and career paths PAT Railways.

Adjusted historical development of the mining industry and development of quarries in Ukraine, such as crushed stone production through expansion of international French group Lafarge, connecting your business organizations such as: OJSC «Mykolaiv», JSC «Stromgips» in meters. Artemovsk Donetsk region, Ltd. «Klesivsky quarry non-metallic minerals» Technobud «drywall manufacturing plant in the city. Artemovsk Donetsk region, Koschiyivskyy granite quarry in Fastovsky district of Kiev region, Maidan-Ispaskyy quarry sand and gravel in the area Vyzhnytsky Chernivtsi region.

Disclosed measures of «KKNK» Technobud «to combat dust – major environmental problem macadam enterprises, namely: reducing impact on the environment and natural resources. Finished Products Company is a cube-shaped rubble that is in great demand and certified, in Ukraine, Poland, Russia and Belarus.

Developed strategic course of Ukrainian industry to achieve its openness to the whole of the outside world, including the mining industry and development of quarries in Ukraine.

Keywords: mining, export, European Union, development of quarries, environmental problem, crushed stone products quality certificate, strategic policy development.

Постановка проблеми. Внаслідок поглиблення інтеграції України у європейський та світовий економічний простір, відбулися немінучі зміни в діяльності промислових підприємств у напрямку приведення загальної системи менеджменту і організації виробництва до рівня міжнародних стандартів, а також підвищення якості вітчизняної продукції (послуг) із метою забезпечення її конкурентоспроможності на мікро- та макrorівнях підприємства.

Аналіз публікацій з обраної проблеми. Проблемам функціонування й розвитку промислових підприємств, питанням управління розвитком у сфері промисловості присвячені роботи фахівців Інституту економіки та Інституту економіки промисло-

вості НАН України О. М. Алімова, Н. П. Гончарової [1], О. І. Амоші, В. П. Вишневецького [2], А. В. Матюшина, Н. В. Шемякіна [3], М. А. Бендікова [4], М. Г. Білопольського [5] та ін.

Але оскільки поглиблення інтеграції України у європейський та світовий економічний простір суттєво впливає на діяльність промислових підприємств, є необхідність подальшого дослідження їх розвитку в різних сферах діяльності, зокрема добувної та розроблення кар'єрів в Україні.

Метою статті є проведення аналізу сучасного стану добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні та деяких аспектів її розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу. Динаміка приросту обсягу реалізованої промислової продукції по Україні за 2011-2015 рр., в %, а саме добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні [6,7] приведена на рис. 1.

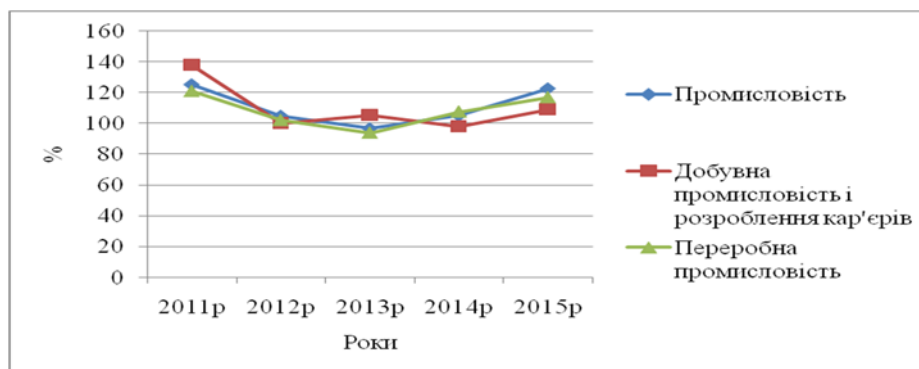


Рис. 1. Динаміка приросту обсягу реалізованої промислової продукції по Україні за роками, в %

Економічна й виробнича криза 2014 р. торкнулася більшості галузей України, не обійшла і добувну промисловість та розроблення кар'єрів в Україні, що видно з рис. 1, а вже у 2015 р. по відношенню до 2014 року приріст обсягу реалізованої промислової продукції збільшився на 17,5%.

В 2016 році ситуація по регіонам України дещо змінилася. Наприклад, у добувній промисловості і розробленні кар'єрів Західного регіону України за січень-травень 2016 року випуск продукції збільшився на 2,4%, зокрема, у добуванні кам'яного та бурого вугілля – на 9%, металевих руд – на 2%, інших корисних копалин та розробленні кар'єрів – на 2,5% [8].

На Кіровоградщині у січні-серпні 2016 року порівняно з січнем-серпнем 2015-го випуск промислової продукції в області збільшився на 14,4%, у т.ч. у добувній промисловості та розробленні кар'єрів – на 16,2%, переробній промисловості – на 15,3% [9], а на Черкащині спостерігався спад у добувній промисловості і розробленні кар'єрів – на 2,3% [10].

Укрзалізниця загалом має 19 кар'єрів. Стрийський випускає піщано-гравійну суміш, а Радехівський поставляє Укрзалізниці пісок. Ще два – Королевський та Кам'яницький – мають не граніти, а андезити, інші – щебеневі кар'єри.

Начальник ДП «Управління промислових підприємств» Укрзалізниці відзначив, що «більшість наших кар'єрів спеціалізується на виробництві колійного щебеню. Було вирішено розпочати програму реорганізації (на 2015–2020 рр.) інших кар'єрів

Укрзалізниці на вироблення більш поширеного та вживаного в інших галузях промисловості будівельного (кубовидного) щебеню.

Наприклад, Клесівський кар'єр, що розташований у Львівській області, недалеко від кордону з Польщею, випускає колійний щебінь. А сусідні європейські держави, зокрема Білорусь та Польща, мають попит на будівельний.

Тож тривають роботи на Томашгородському кар'єрі, де вже майже весь щебінь «перевели» на будівельний.

Ведеться й реконструкція Хлистунівського кар'єру, який випускає близько 900 тис. м³ високоякісного щебеню на рік. Нині тут 75 % його видобутку – будівельний щебінь. На черзі – Кременчузький та Крюківський кар'єри, але на все це потрібні час і кошти [13].

За інформацією обласного департаменту промисловості, розвитку інфраструктури та туризму підприємства добувної промисловості та розробки кар'єрів почали налагоджувати збут продукції в Україні, переорієнтувалися на ринок Білорусі та збільшили частку експорту до Європейського Союзу. На Житомирщині протягом січня-липня 2016 року частка експортних операцій до країн ЄС становила 58,4% від загального обсягу експорту області, при цьому частка експортних операцій збільшилася порівняно з аналогічним періодом минулого року на 16,7%. Для сприяння налагодженню співробітництва з потенційними іноземними бізнес-партнерами було створено базу даних комерційних пропозицій підприємств Житомирщини [11].

Щебінь є важливою статтею експорту України: близько 30 % продукції продається за кордон. У структурі експорту будівельних матеріалів з України – це друга позиція (більше 20 %) – зі щорічним оборотом понад \$ 200 млн.

За шість місяців 2015 року (в залежності від економічної кризи 2014 р.), внутрішній ринок щебеню скоротився на 1 %, а експорт – на 8 % Начальник управління технічного регулювання та науково-технічного розвитку Мінрегіонбуду на бізнес-форумі «Щебінь України 2014», відзначив, що «нині структура нормативно-технічної бази України у цій сфері повністю відповідає європейській» [13].

Розглянемо один із аспектів та історичний розвиток добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні, а саме щебеневого виробництва. 10-річчя плідної роботи в нашій країні в 2014 році відзначив щебеневий напрям виробництва компанії Lafarge. Компанія «Лафарж», що з 15.07.2015 р. стала частиною Групи LafargeHolcim, є світовим лідером у галузі виробництва будівельних матеріалів, який займає провідні позиції у виробництві цементу, щебеню та бетону.

Французький міжнародний концерн Lafarge розпочав свою діяльність ще у 1999 р., придбавши ВАТ «Миколаївцемент» у м. Миколаєві Львівської області. Цим був покладений початок цементного бізнесу «Лафарж» в Україні;

В 2000 р. Lafarge придбав ЗАТ «Стромгіпс» в м. Артемівську Донецької області і цим розпочав гіпсовий бізнес в Україні.

У вересні 2004 року придбав ТОВ «Клесівський кар'єр нерудних копалин «Технобуд» в смт. Клесові у Сарненському районі на Рівненщині, відомий ще з 1949 року як потужний комбінат, що забезпечував гранітом виробництво плит для аеродромів, військових морських портів, мостів стратегічного значення, стартових майданчиків та шахт ракет ближньої і далекої дії.

З 1990-х років комбінат при застосуванні виробничого досвіду міжнародного лідера з виробництва будівельних матеріалів, вкладень іноземних інвестицій, впровадження високотехнологічних рішень, модернізації виробництва, що постійно триває, та встановлення ефективного контролю за технологічним процесом виробниц-

тва щебеню, зміг відродитися і збільшити свої потужності майже в 11 раз. В ці роки клесівська продукція була визнана Московським НДІ найкращою за фізико-механічними характеристиками і її використовували в будівництві та реконструкції Московського метрополітену, собору Василя Блаженного, аеропорту «Внуково», Останкінської телевежі, постачали на розвиток Свято-Успенської Почаївської лаври й навіть на спорудження космодрому «Байконур».

В 2008 р. Lafarge відкрив новий завод з виробництва гіпсокартону в м. Артемівську Донецької області. Компанія Lafarge не лише налагодила випуск якісного щебеневого продукту, розширивши масштаби нових нерудних підприємств, а й забезпечила надійний його збут в Україні та за її межами. Наприклад, в 2010 р. було відкрито Кошівський гранітний кар'єр у Фастівському районі Київської області, а влітку 2013 р. – спільно з інвестиційним партнером ЄБРР – Майдан-Іспаський кар'єр піщано-гравійної суміші у Вишницькому районі Чернівецької області.

Сьогодні загальна потужність трьох кар'єрів Lafarge в Україні становить понад 7 мільйонів тонн гірничої маси (нерудної сировини) на рік. Кожне підприємство має своє родовище, переробний комплекс, де видобуту сировину дроблять, відсіюють та перетворюють на щебінь потрібних фракцій, яким забезпечуються заводи залізобетонних конструкцій, виробників товарного бетону, організації, що займаються будівництвом та обслуговуванням автодоріг, будівельні компанії.

Усі виробничі процеси на підприємствах Lafarge в Україні механізовані й автоматизовані. Клесівське, наприклад, пережило уже понад шість реконструкцій, внаслідок яких його потужність зросла до 4 мільйонів тонн щебеневої продукції на рік. На підприємстві, що оснащено технічним обладнанням імпортного виробництва, а саме навантажувачі, бурові машини, самоскиди, інша техніка, працюють понад 500 чоловік.

На Кошівському кар'єрі Lafarge змонтував і запустив шведський дробарно-сортувальний завод потужністю приблизно мільйон тонн готової продукції на рік. На підприємстві працюють понад 100 чоловік.

На Майдан-Іспаському кар'єрі, що являється одним з найбільших піщано-гравійних родовищ у світі, 40 працівників виробляють гравійний щебінь та будівельний пісок. Це єдине підприємство в Західній Україні, що видобуває екологічним способом з родовища сухий гравій, не порушуючи русел річок і не створюючи умов для ще більших повеней у регіоні. Обладнання ірландського виробництва потужністю 600 тисяч тонн продукції на рік.

Усі заводи компанії Lafarge в Україні оснащені лабораторіями, а продукція проходить контроль якості на всіх етапах виробництва відповідно сертифікованої системи управління якістю (ISO 9001) та екологічного менеджменту (ISO 14001).

Одним із пріоритетних напрямів діяльності ТОВ «ККНК «Технобуд» є зменшення впливу на навколишнє середовище та раціональне використання природних ресурсів. Для цього ТОВ здійснює активні заходи щодо боротьби з пилоутворенням – основною екологічною проблемою щебеневих підприємств, а саме:

- модернізацію старих та встановленням сучасних ефективних аспіраційних систем у дробарно-сортувальному цеху;
- озеленення промислових ділянок та неробочих схилів кар'єру для покращення вітрозахисного та пиловбираючого процесу;
- регулярне зрошення технологічних доріг підприємства, відвалів та уступів для зменшення пилоутворення у літній час;

- встановлення гідроустановки з форсунками високого тиску, завдяки яким зможеться гірнична маса;
- на ділянках дроблення породи передбачені пристрої для пилоподавлення для захисту атмосфери під час буріння свердловин;
- здійснюється відбір проб для аналізу повітря на вміст газів та пилу для контролю за станом повітря на кар'єрі;
- зменшення кількості пилу під час проведення масових вибухів досягається завдяки обводненню свердловин та зрошенню забоїв.

Для зменшення викидів шкідливих газів використовуються вибухові матеріали з нейтральним кисневим балансом. Таким чином, за останні три роки підприємству вдалося зменшити викиди пилу майже вдвічі. Кубовидний щебінь користується великим попитом та має сертифікат якості в Україні, Польщі, Росії та Білорусі. Завдяки цьому, а також стабільному попиту за рахунок диверсифікації напрямів збуту Lafarge став конкурентоспроможним не лише в Україні, а й за кордоном, так як серед його партнерів і постачальників перебувають такі всесвітньо відомі компанії, як Volvo, Atlas Copco, Caterpillar, Metso minerals, Sandvik, Powerscreen.

Готовий продукт, а саме щебінь, компанії використовували для будівництва швидкісних трас Київ-Львів, Київ-Одеса, Київ-Ковель-Варшава, Київ-Житомир, Рівне-Львів, Львів-Краковець, дороги «А4» у Польщі, стадіону та аеропорту у Львові до Євро-2012 [12].

Висновки та пропозиції. Отже, у цілому стратегічний курс розвитку української промисловості має полягати в досягненні її відкритості для всього зовнішнього середовища. Це дасть можливість покращити становище всіх її видів діяльності, зокрема добувної промисловості та розроблення кар'єрів в Україні. Це означає, що є необхідність:

- використання наявних можливостей розвитку національної індустрії на основі взаємовигідної довгострокової кооперації зі всіма країнами і регіонами світу;
- залучення іноземних інвестицій;
- входження українських підприємств до всіх можливих ланцюжків формування вартості;
- фінансування з боку держави для НДДКР;
- розробки програм і планів розвитку промисловості на основі державно-приватного партнерства;
- прискорення формування відповідної законодавчо-нормативної бази в інтересах системного врегулювання процесів промислового розвитку в Україні;
- подальшого розвитку підприємництва та екологічних аспектів господарювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Динамизм развития* производственного потенциала : Моногр. / А. Н. Алымов, Н. П. Гончарова, В. Н. Емченко, В. В. Лобанов, В. В. Микитенко; НАН Украины. Ин-т экономики. – К., 2003. – 202 с. – Библиогр.: 43 назв.
2. *Амоша А. И.* Развитие промышленного производства: проблемы и решения: [монография] / [А. И. Амоша, Н. И. Иванов, В. А. Алымов, В. А. Балтина, В. И. Болденков]; НАН Украины; Институт экономики промышленности. – К.: Наук. дум– ка, 2003. – 340 с.
3. *Амоша А. И.* Финансовые и институциональные механизмы регулирования производственно-гопотенциала: [монография] / [А. И. Амоша, А. В. Матюшин, Н. В. Шемякина, В. П. Вишнеvский]; НАН Украины; Институт экономики промышленности. – Донецк, 2007. – 372 с.
4. *Бендиков М. А.* Методические основы оценки экономической устойчивости промышленного предприятия / М. А. Бендиков, А. А. Никонова // Консультант директора. – 2005. – № 14. – С. 28-32.

5. *Белопольский Н. Г.* Обеспечение эффективности управления промышленными предприятиями Украины в условиях реформирования экономики: [монография] / Н. Г. Бело– польский, В. Д. Малыгина, Л. А. Цыбульская. – Донецьк : Дон– НУЭТ, 2008. – 188 с.
6. *Ишук С.О.* Оцінка тенденцій розвитку промисловості Західного регіону України ird.gov.ua/irdp/e20150604.pdf
7. Офіційний сайт Державної служби статистики України : [Електронний ресурс] . – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Соціально-економічне становище України за січень–травень 2016 року Повідомлення Державної служби статистики України.
9. Новинам Кіровоградщини повідомили у ГУ статистики в області.
10. 2011 – 2016 портал «Діловий регіон» Черкаські машинобудівники майже удвічі збільшили виробництво rporzt.com.ua/.../print:page,1,87787-pdpriyemstva-zhitomi...
12. Офіційний сайт Lafarge: [Електронний ресурс] . – Режим доступу : <http://ru-wiki.ru/wiki/Lafarge>
13. *Олена Плотнікова.* Щебенева реконструкція, 8 жовтня 2014р. magistral-uz.com.ua/articles/webeneva-rekonstrukcija.html
14. Программа развития Организации Объединенных Наций. Доклад о человеческом развитии 2013. Возвышение Юга: человеческий прогресс в многообразном мире; пер. с англ. изд-ва «Весь Мир». – The United Nations Development Programme, New York, USA, 2013. – С. 66.
15. Промисловість і промислова політика України 2013: актуальні тренди, виклики, можливості: наук.-аналіт. доповідь / О.І. Амоша, В.П. Вишневецький, Л.О. Збаразьська та ін.; за заг. ред. В.П. Вишневецького; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2014. – 200 с.

REFERENCES

1. *Dynamizm razvytyya proyzvodstvennogo potentsyala* : Monohr. / A. N. Alymov, N. P. Honcharova, V. N. Emchenko, V. V. Lobanov, V. V. Mykytenko; NAN Ukrainy. Yn-t ekonomyky. – K., 2003. – 202 s. – Byblyohr.: 43 nazv.
2. *Amosha A. Y. Razvytye promyshlennogo proyzvodstva: problemy u reshenyya*: [monohrafiya] / [A. Y. Amosha, N. Y. Yvanov, V. A. Alymov, V. A. Baltyna, V. Y. Boldenkov]; NAN Ukrainy; Ynstitut ekonomyky promyshlennosti. – K.: Nauk. dum–ka, 2003. – 340 s.
3. *Amosha A. Y. Fynansovye y ynstitutsional'nye mekhanyz–my rehulyrovannya proyzvodstvennopotentsyala*: [monohrafiya] / [A. Y. Amosha, A. V. Matyushyn, N. V. Shemyakyna, V. P. Vyshnevskyy]; NAN Ukrainy; Ynstitut ekonomyky promyshlennosti. – Donetsk, 2007. – 372 s.
4. *Bendykov M. A. Metodycheskiye osnovy otsenky ekonomycheskoy ustoychivosty promyshlennogo predpriyatiya* / M. A. Bendykov, A. A. Nykonova // Konsul'tant dyrektora. – 2005. – № 14. – S. 28-32.
5. *Belopol'skiy N. H. Obespechenye éffektivnosti upravleniya promyshlennymi predpriyatiyami Ukrainy v uslovyiyakh reformirovaniya ekonomyky*: [monohrafiya] / N. H. Belo–pol'skiy, V. D. Malyhyna, L. A. Tsybul'skaya. – Donetsk : Don–NUET, 2008. – 188 s.
6. *Ishchuk S.O.* Otsinka tendentsiy rozvytku promyslovosti Zakhidnoho rehionu Ukrainy ird.gov.ua/irdp/e20150604.pdf
7. Ofitsiynyy sayt Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrainy : [Elektronnyy resurs] . – Rezhym dostupy : <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Sotsial'no-ekonomichne stanovyshche Ukrainy za sichen'–traven' 2016 roku Povidomlennya Derzhavnoyi sluzhby statystyky Ukrainy.
9. Novynam Kirovohradshchyny povidomyly u HU statystyky v oblasti.
10. 2011 – 2016 portal «Dilovyy rehion» Cherkas'ki mashynobudivnyky mayzhe udvichi zbil'shyly vyrobnytstvo.
11. Pidpriyemstva Zhytomyrshchyny naroshchuyut' chastku eksportu do Yevropy rporzt.com.ua/.../print:page,1,87787-pdpriyemstva-zhitomi...
12. Ofitsiynyy sayt Lafarge: [Elektronnyy resurs] . – Rezhym dostupy : <http://ru-wiki.ru/wiki/Lafarge>
13. *Olena Plotnikova.* Shchebeneva rekonstruktsiya, 8 zhovtnya 2014r. magistral-uz.com.ua/articles/webeneva-rekonstrukcija.html
14. Prohramma razvytyya Orhanyzatsyy Ob"edynennykh Natsyy. Doklad o chelovecheskom razvytyi 2013. Vozvysheniye Yuha: chelovecheskiy prohress v mnohoobraznom myre; per. s anhl. yzd-va «Ves' Myr». – The United Nations Development Programme, New York, USA, 2013. – S. 66.
15. Promyslovist' i promyslova polityka Ukrainy 2013: aktual'ni trendy, vyklyky, mozhlyvosti: nauk.-analit. dopovid' / O.I. Amosha, V.P. Vyshnevskyy, L.O. Zbaraz'ska ta in.; za zah. red. V.P. Vyshnevsk'koho; NAN Ukrainy, In-t ekonomyky prom-sti. – Donetsk, 2014. – 200 s.

УДК 339

*Олена Харчук, к.е.н., доц.
(доцент каф. менеджменту,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Богдан Василівський
(студент гр. І-МоІА, маг.,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ

У статті розглянуто складові аграрного сектору України, проаналізовано останні дослідження та публікації стосовно трансформацій в аграрному секторі економіки держави, розвитку сільського господарства та економічної ефективності виробництва. Розкриті основні документи реформування національної економіки в розвитку сільського господарства та підвищення його конкурентоспроможності.

Розкрито концепцію податкової реформи 2016 року та приведені статистичні дані виробництва с/г продукції за 2014-2015 роки.

Виявлені основні проблеми розвитку сільськогосподарських підприємств та розроблений комплекс заходів для забезпечення раціонального рівня дотримання сільгосптоваровиробниками агротехнологічних вимог.

Приведені прогнозні макроекономічні показники розвитку сільського господарства та шляхи підвищення конкурентоспроможності вітчизняної сільськогосподарської продукції.

Ключові слова: аграрний сектор економіки України, сільськогосподарська продукція, ефективність діяльності сільськогосподарських підприємств.

© Харчук О.Г., Василівський Б.І., 2016

*Елена Харчук, к.э.н., доц.
(доцент каф. менеджмента,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Богдан Василевский,
(студент гр. 1-МО і А маг.,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АГРАРНОГО ПРОИЗВОДСТВА В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены составляющие аграрного сектора Украины, проанализированы последние исследования и публикации по трансформациям в аграрном секторе экономики государства, развития сельского хозяйства и экономической эффективности производства.

Раскрыты основные документы реформирования национальной экономики в развитии сельского хозяйства и повышения его конкурентоспособности.

Раскрыта концепция налоговой реформы 2016 и приведены статистические данные производства с / х продукции за 2014-2015 годы.

Выявлены основные проблемы развития сельскохозяйственных предприятий и разработан комплекс мер по обеспечению рационального уровня соблюдения сельхозтоваропроизводителями агротехнологических требований.

Приведены прогнозные макроэкономические показатели развития сельского хозяйства и пути повышения конкурентоспособности отечественной сельскохозяйственной продукции.

Ключевые слова: аграрный сектор экономики Украины, сельскохозяйственная продукция, эффективность деятельности сельскохозяйственных предприятий.

*Elena Kharchuk Ph.D., Associate Professor
(Associate Professor of the Management Department, State Economy and Technology University of Transport)*

*Bogdan Vasilevsky
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

PROBLEMS AND PROSPECTS OF AGRICULTURAL PRODUCTION IN UKRAINE

The article examines the components of the agricultural sector of Ukraine, analyzed recent studies and publications concerning transformation in the agricultural sector of the state, agriculture and economic efficiency. The basic documents of reforming the national economy in agriculture and improve its competitiveness.

Reveals the concept of tax reform in 2016 and presented statistics production s / d production by 2014-2015.

The basic problems of agricultural enterprises and developed a set of measures for the management of agricultural producers agrotechnological compliance requirements.

LED forecasted macroeconomic indicators of agriculture and ways to improve national competitiveness of agricultural products.

Keywords: agrarian sector of Ukraine, agricultural products, efficiency of agricultural enterprises.

Постановка проблеми. У Законі України «Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року» зазначається, що до аграрного сектору економіки віднесені сільське та рибне господарство, харчова промисловість і перероблення сільськогосподарських продуктів, а також аграрна наука і освіта, соціальна сфера села, їх матеріально-технічне та фінансове забезпечення [1].

Аграрний сектор України є системоутворювальним у національній економіці, що формує засади збереження суверенності держави – продовольчу та у визначених межах економічну, екологічну та енергетичну безпеку, забезпечує розвиток технологічно пов'язаних галузей національної економіки та формує соціально-економічні основи розвитку сільських територій [10].

Без високоефективного і конкурентоспроможного аграрного сектору неможливо вирішити стратегічні завдання розвитку соціально орієнтованої економіки країни, формування цивілізованого аграрного ринку та входження країни у світовий економічний простір.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Комплексними дослідженнями трансформацій в аграрному секторі економіки держави займалися такі вчені, як: Бородіна О. М. [2], Гайдучький П. І. [6], Кириленко І. Г. [3], Кропивка М. Ф. [4], Месель-Веселяк В. Я. [4, 7, 8, 20], Саблук П. Т. [7, 20], Федоров М. М. [7, 20] та ін., але питання з визначення перспектив його подальшого розвитку розкрито не повністю.

Проблеми розвитку сільського господарства та економічної ефективності виробництва висвітлюють у своїх працях такі вчені, як: В.Г. Андрійчук [12], С.М. Кваша [13], М. Й. Малік [16], В.В.Юрчишин [17], П.Т. Саблук [5], В.К. Савчук, В.Я. Месель-Веселяк, О. В. Шкільов, М. М. Ільчук [15], В. С. Дієсперов та ін. Однак невирішеними залишаються питання, що стосуються ефективності діяльності сільськогосподарських підприємств у сучасних умовах господарювання.

Метою даної статті є аналіз проблем та перспектив розвитку аграрного виробництва в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективний розвиток сільського господарства, підвищення його конкурентоспроможності є ключовими пріоритетами реформування національної економіки, зафіксованими у Стратегії розвитку «Україна – 2020», Програмі діяльності Кабінету Міністрів України на 2015-2016 рр., Угоді про Коаліцію депутатських фракцій у Верховній Раді України Верховної Ради України VIII скликання, Угоді про асоціацію між Україною та ЄС та Плані дій з її виконання та ін. Основними напрямками даних реформ визначено:

- забезпечення ефективного землекористування на основі завершення земельної реформи;
- удосконалення системи державної підтримки сільськогосподарського виробництва та залучення фінансування у галузь;
- розвиток зовнішньоекономічних відносин та сприяння міжнародній торгівлі;
- забезпечення сталого розвитку сільських територій;
- адаптацію процесів агропромислового виробництва до європейських вимог [11].

За даними Державної служби статистики України, індекс витрат на виробництво с/г продукції з січня по травень 2015 значно прискорився, досягнувши показника 63,5% до аналогічного періоду 2014 р. Різко збільшилися витрати на засоби захисту рослин, мінеральні добрива, паливо, насіння, племінну продукцію, ветеринарні препарати, техніку. В результаті синергії всіх вище названих негативних факторів, падіння обсягів с/г виробництва (ВВП АПК) за 5 місяців 2015 становить 5,4%.

Розглянемо докладніше деякі складові аграрного сектору України. В негативно-му стані сьогодні знаходиться тваринництво. На 11,7 % скоротилося на початку 2015 р. поголів'я великої рогатої худоби порівняно із початком 2014 р.; на 3,3 % порівно з 2013 р. зменшилося поголів'я птиці; за той самий період на 8,6 % скоротилося поголів'я овець. Усе це скорочення поголів'я супроводжувалося загальним збільшенням виробництва м'яса у забійній вазі порівно із 2013 р. на 4,4 % [19]. Майже 90% продукції реалізується на внутрішньому ринку, так як порівняно із 1990 р. на початок 2015 р. кількість великої рогатої худоби скоротилася в 6,3 разів (кількість великої рогатої худоби в Україні на 1990 р. становила 24623 тис. голів, а на початок 2015 р. – 3884 тис. голів) [9]. Таким чином говорити про експорт м'яса та молока в Україні, що тільки зменшується, поки що нема сенсу.

За інформацією ЗМІ, загальний зовнішньоторговельний обіг України, за підсумками січня-вересня 2014 р., становив 81,6 млрд дол. Зовнішньоторговельний обіг продукції агропромислового комплексу України за звітний період становив 17,2 млрд дол., або 21,1 % зовнішньоторговельного обігу України.

При цьому експорт продукції аграрного сектору за вказаний період 2014 р. становив – 12,4 млрд дол., або 29,5 % від загального експорту України; імпорт – 4,8 млрд дол., або 12,1 % від загального імпорту України. Сальдо позитивне й становило 7,5 млрд дол.

Порівняно з аналогічним періодом 2013 р. відбулося збільшення експорту сільськогосподарської продукції на 6,9 % (796,3 млн дол.) і зменшення імпорту на 19,6 % (на 1182,6 млн дол.). Найвагомішими чинниками позитивного сальдо сільськогосподарської продукції залишаються обсяги експорту зернових культур – 38 %, олії – 23,2 % і насіння олійних культур – 7,8 %, повідомляє прес-служба Мінагрополітики [22, 23].

Низька купівельна спроможність населення і різка девальвація гривні призвела до того, що вперше за 10 років знизилися обсяги виробництва (з січня по травень 2015 р.), а саме: – яєць -12,9%; – м'яса птахів -7,3%; – м'яса овець і кіз – 6,8%; – м'яса свиней – 3,0%; – молока – 4,2%; – скоротилося поголів'я ВРХ – 8,0% (майже 400 тис. голів). У рослинництві також відзначена негативна тенденція щодо зниження посівних площ: – цукровим буряком – 28,7%; – кукурудзою – 13,5%; – зерновими і зернобобовими культурами – 10,0%; – овочами – 7,2%; – соняшниками – 6,3%; – картоплею – 5,4%.

Лише посіви сої збільшилися на 16,3%. Це пов'язано з різким погіршенням кредитування і високими відсотковими ставками, незадовільною роботою державних операторів «Аграрного фонду» і ДПЗКУ за форвардними контрактами, відсутністю програм державної підтримки та різкого збільшення вартості вхідних ресурсів. Також існує серйозна загроза зниження врожайності.

Прем'єр-міністр повідомив, що ріст сільського господарства, виробництва українського продовольства в 2014 році становив 16%, порівняно з аналогічним періодом 2013 року. «У нас середня урожайність зросла на 14%, тому сільське господар-

ство є основним і, на жаль, єдиним локомотивом підтримки економічної стабільності в Україні», – наголосив А. Яценюк.

Як інформують ЗМІ, завдяки комплексним заходам, спрямованим на забезпечення продовольчої безпеки держави, підвищення конкурентоспроможності продукції аграрного сектору на внутрішньому й зовнішньому ринках, вирішення соціальних проблем села, у 2014 р. спостерігався приріст виробництва валової продукції сільськогосподарства порівняно з аналогічним періодом 2013 р. Зокрема, про це повідомила прес-служба Мінагрополітики: «у січні – жовтні 2014 р. індекс обсягу сільськогосподарського виробництва становив 107,5 % (без урахування тимчасово окупованої території АР Крим та м. Севастополь) у тому числі в сільськогосподарських підприємствах – 112,6 %, у господарствах населення – 102,3 %».

Спостерігалось збільшення обсягів виробництва валової продукції у 22 регіонах, серед яких найбільший приріст забезпечено в Сумській (на 21,8 %), Хмельницькій (на 16,8 %), Вінницькій (на 15,3 %), Херсонській (на 14,9 %), Харківській (на 13,6%), Київській (на 13,2 %) областях [24].

Стосовно рибальства, то через анексію Криму Україна втратила значну частку промислу водних біоресурсів у Чорному морі та внутрішніх водоймах півострова. А це приблизно (враховуючи обсяги вилову підприємствами Криму до 2013 року) 41 тис. тонн риби та інших водних біоресурсів або 363 млн гривень на рік.

В 2015 році спостерігаємо падіння попиту на імпорتنу рибу на 30% у зв'язку з девальвацією. Скорочується й імпорт. Візьмемо, наприклад, імпорт риби та рибної продукції за січень-квітень, він зменшився порівняно з аналогічним періодом 2014 року на 35% і становить 78,6 тис. тонн на загальну суму 107,3 млн доларів. І така тенденція на сьогодні зберігається.

Найбільше риби імпортується з Норвегії – 28%. Здебільшого імпортується заморожена риба (70,2% всього імпорту), що значною мірою йде на переробку. Понад 90% обсягу імпорту припадає на види риб, які не вирощуються в Україні, а видобуваються виключно у водах морських економічних зон інших держав – Росії, США, Канади, Перу, Чилі, Норвегії, Австралії, країн ЄС. Основу імпоротної мороженої риби становить традиційний продукт для населення України – оселедець, скумбрія, сардина та кілька або шпроти. Також в нашу країну імпортується готова або консервована риба, продукти із сурмі (крабові палички), що становить майже 4,6% всього імпорту.

Зараз те, що імпортна риба дуже подорожчала, це великий шанс для української продукції – замінити на прилавках дорогу імпорتنу продукцію своїм виробництвом. Це відкриє покупцеві доступ до якісної вітчизняної продукції за нижчою ціною. [18]. Звичайно, хочеться покращення становища рибальства. Тому за 2015 рік до водойм України було вселено більше 9 млн. екземплярів риби, що в майбутньому, з урахуванням підтримки та кліматичних умов, покращить результати даної сфери діяльності.

Наприкінці серпня 2015 року Міністерство фінансів України оприлюднило концепцію податкової реформи 2016 року, в якій передбачено переведення усіх суб'єктів господарства на загальні засади сплати ПДВ з січня 2016 року. А це говорить про те, що сільське господарство буде ще більше занепадати і в результаті це призведе до краху галузі [14]. Саме тому сільське господарство повинне мати державні дотації і підтримку, як це робиться в усьому розвиненому світі.

Якщо говорити про малі і середні с/г підприємства, то деякі вже змушені скорочувати виробництво; частина з них вже припинила виробничу діяльність.

У 2014 році обсяги капіталовкладень в сільське господарство з урахуванням коригування вартості активів порівняно з 2013 роком, впали більш ніж на 15%. За попередніми оцінками в першому кварталі 2015 року обсяги капіталовкладень скоротилися вже на 18%.

Якщо негативні тенденції скорочення капіталовкладень в сільське господарство будуть тільки прискорюватися, то це може призвести не тільки до ослаблення експортних позицій України на зовнішніх ринках, а створить цілком реальні загрози для продовольчої безпеки держави за окремими видами продукції, насамперед, продукції тваринництва. За різними оцінками, інвестиційна привабливість АПК знизиться на 30-50%. За цих умов стане зменшуватися чисельність зайнятих у сільгосппідприємствах, а це збільшить кількість безробітних, яким необхідно буде виплачувати дотації держави [11].

За розрахунками Національного наукового центру «Інститут аграрної економіки», в 2015 р. рівень темпів зростання галузі становив 2,8%, де передбачається спад обсягів виробництва валової продукції сільського господарства на 0,4% [21].

Отже, основними проблемами розвитку сільськогосподарських підприємств є: скорочення інвестицій у сільське господарство; застаріла матеріально-технічна база; відсутність коштів у більшості підприємств для запровадження досягнень науково-технічного прогресу; відсутність матеріальної зацікавленості у виробників для здійснення заходів з підвищення родючості ґрунтів; висока вартість паливно-мастильних матеріалів, мінеральних добрив та засобів захисту рослин; низькі закупівельні ціни на продукцію сільського господарства; низька заробітна плата працівників сільського господарства; зменшення державних дотацій в аграрний сектор.

Висновки та пропозиції. Для забезпечення раціонального рівня дотримання сільгосптоваровиробниками агротехнологічних вимог необхідно вжити таких заходів, як: впровадження сприятливого режиму ввезення імпортованих мінеральних добрив і засобів захисту рослин; – поліпшення організації виробництва мінеральних добрив, поклади яких є у Рівненській, Волинській, Тернопільській, Сумській областях і калійних руд Прикарпатського калійного басейну Львівської та Івано-Франківської областей. Саме використання вітчизняних фосфоритів дасть можливість знизити собівартість добрив і ціни на них; оскільки вартість азоту в рідких азотних добривах в 1,2-1,5 раза нижча, ніж в аміачній селітрі, є необхідність нарощування обсягів застосування рідких азотних добрив; – підвищення родючості ґрунтів і поліпшення економічного стану та стимулювання власників землі, землекористувачів та орендарів земельних ділянок.

В ННЦ «Інститут аграрної економіки» разом із громадськими професійними об'єднаннями опрацьований законопроект щодо розширення участі сільськогосподарських товаровиробників, їхніх громадських професійних об'єднань у розробленні та реалізації аграрної політики на основі державно– приватного партнерства, розвитку саморегулювання та демократизації системи управління галуззю.

В наш час розвиток сільського господарства може характеризуватися такими прогнозними макроекономічними показниками, як:

- збільшення обсягу валової сільськогосподарської продукції у 1,3 раза до 2020 року у порівнянні з 2012 роком;
- збільшення на 3-4 % обсягів експорту вітчизняної сільськогосподарської продукції щороку.

Також планується забезпечити продовольчу безпеку країни шляхом пропонування основних видів вітчизняної сільськогосподарської продукції, а саме зерна,

молока, м'яса, цукру, яєць, олії соняшникової, овочів на рівні не менш як 80% попиту внутрішнього ринку.

Підвищення конкурентоспроможності вітчизняної сільськогосподарської продукції передбачається забезпечити шляхом:

– зменшення щорічних витрат енергетичних ресурсів на 1 тону виробленої продукції в середньому на 1-2 %;

– створення та функціонування саморегулюючих організацій у всіх галузях сільського господарства та збільшення на 1% питомої ваги сільськогосподарської продукції, що реалізується за довгостроковими контрактами у загальному обсязі її реалізації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року» від 18 жовтня 2005 р. № 2982-IV // Голос України. – 2005. – (16 листоп.).
2. *Аграрний сектор України на шляху до євро інтеграції* : монографія / Авт. кол. Бетлій М. та ін.; за ред. О. М. Бородіної. – Ужгород: ІВА, 2006. – 496 с.
3. *Актуальні проблеми аграрної реформи в Україні в умовах системної кризи світової економіки* / Авт. кол. Мельник Ю. Ф. та ін.; за ред. І. Г. Кириленка – К., 2009. – 135 с.
4. *Агрохолдинги в Україні та посилення соціальної спрямованості їх діяльності* / Ю. О. Лупенко, М. Ф. Кропивко // Економіка АПК. – 2013. – № 7. – С. 5-21.
5. *Саблук П.Т.* Результати і проблеми реформування сільського господарства України / П.Т. Саблук, В.Я. Месель-Веселяк, М.М. Федоров // Економіка АПК. – 2014. – № 7 – С. 26
6. *Гайдуцький П. І.* Незалежна економіка України / П. І. Гайдуцький. – К.: ТОВ «Інформаційні системи», 2014. – 528 с.
7. *Результати і проблеми реформування сільського господарства України* / Ю. О. Лупенко, П. Т. Саблук, В. Я. Месель-Веселяк, М. М. Федоров // Економіка АПК. – 2014. – № 7. – С. 26-38.
8. *Статистичний збірник «Сільське господарство України», 2013* / Державна служба статистики України; за ред. Н. С. Власенка. – К., 2014. – 399 с. Науковий вісник Мукачівського державного університету, 2015, С.– 34.
9. *Стратегічні напрями розвитку сільського господарства України на період до 2020 року* / За ред. Ю. О. Лупенка, [2-е вид., переробл. і доповн.]. – К.: ННЦ ІАЕ, 2012. – 218 с.–Лупенка, В. Я. Месель-Веселяка.
10. *Про схвалення Стратегії розвитку аграрного сектору економіки на період до 2020 року* [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 806-р. від 17.10.2013 р. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/806-2013-%D1%80>.
11. *Відділ безпеки реального сектору економіки* (В.М. Русан) № 55, Серія «Економіка», Проблеми розвитку аграрного виробництва в Україні і перспективні напрями використання аграрного потенціалу держави для підвищення рівня продовольчої безпеки
12. *Андрійчук В.Г.* Ефективність діяльності аграрних підприємств: теорія, методика, аналіз: монографія, К.: КНЕУ, 2015, С– 206.
13. *Формування цін на худобу в Україні* [Текст] / В. П. Галушко, М. М. Ільчук, С. М. Кваша // Наук. вісн. Нац. аграр. ун-ту. К., 2006. Вип. 97. С. 168171.
14. *Бакуменко О.* Урядове роздоріжжя: розвиток села чи продовольча криза [електронний ресурс] / О. Бакуменко // Економічна правда. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua /columns /2015 09/15 /559355/>
15. *Підприємництво та агробізнес.* Підручник / За ред. д.е.н., проф.М.М. Ільчука, к.пед.н., доц. Т.Д. Іщенко. – 745 с.
16. *Основи аграрного підприємництва* / М. Й. Малік, В. В. Зіновчук, Ю. О. Лупенко, П. Т. Саблук, П. К. Канінський, В. І. Криворучко, П. М. Макаренко, Л. М. Малік, А. П. Минка, О. М. Могильний; ред.: М. Й. Малік. – К. : Ін-т аграр. економіки, 2000. – 581 с. – Бібліогр.: с. 560-577. – укр.
17. *Юрчишин В. В.* Аграрна політика України на зламах політичних епох : історико-соціально-економічні нариси / В. В. Юрчишин. – К. : Наук. думка НАНУ, 2009. – 366 с.
18. Електронний ресурс: <http://minagro.gov.ua/node/17949>
19. *І. О. Дерід,* Сільськогосподарський сектор України та його міжнародні економічні зв'язки, <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4395>

20. *Аграрний сектор економіки України (стан і перспективи розвитку)* / [Присяжнюк М. В., Зубець М. В., Саблук П. Т. та ін.]; за ред. М. В. Присяжнюка, М. В. Зубця, П. Т. Саблука, В. Я. Месель-Веселяка, М. М. 1008 с.– К. : ННЦ ІАЕ, 2011. –Федорова.
21. *Стратегічні напрями розвитку сільського господарства України на період до 2020 року* / за ред. Ю.О. Лупенка, В.Я. Месель-Веселяка. – К. : ННЦ «ІАЕ», 2012. – 182 с.
22. *Україна зменшує імпорт та збільшує експорт сільськогосподарської продукції* // <http://ab.org.ua/ukrayina-zmenschuye-import-ta-zbilshuye-eksport-silskogospodarskoyi-produktsiyi/>. – 2014.
23. «Експорт сільськогосподарської продукції – єдиний сектор економіки України, що має позитивне сальдо зовнішньої торгівлі», – Тарас Кузьмич // <http://minagro.gov.ua/node/15164>. – 2014.
24. *Потіха А.* Наук. співроб. СІАЗ НБУВ, Сільське господарство в економічній системі, Українці http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=583:silske-gospodarstvo&catid=8&Itemid=350

LITERATURA

1. Zakon Ukrayiny «Pro osnovni zasady derzhavnoyi ahramoyi polityky na period do 2015 roku» vid 18 zhovtnya 2005 r. № 2982-IV // Holos Ukrayiny. – 2005. – (16 lystop.).
2. Ahramny sektor Ukrayiny na shlyakhu do yevro intehratsiyi : monohrafiya / Avt. kol. Betliy M. ta in.; za red. O. M. Borodinyi. – Uzhhorod: IVA, 2006. – 496 s.
3. Aktual'ni problemy ahramoyi reformy v Ukrayini v umovakh systemnoyi kryzy svitovoyi ekonomiky / Avt. kol. Mel'nyk YU. F. ta in.; za red. I. H. Kyrylenka – K., 2009. – 135 s.
4. Ahrokhodynny v Ukrayini ta posylennya sotsial'noyi spryamovanosti yikh diyal'nosti / YU. O. Lupenko, M. F. Kropyvko // Ekonomika APK. – 2013. – № 7. – S. 5-21.
5. *Sabluk P.T.* Rezul'taty i problemy reformuvannya sil's'koho gospodarstva Ukrayiny / P.T. Sabluk, V.YA. Mesel'-Veselyak, M.M. Fedorov // Ekonomika APK. – 2014. – № 7 – S. 26
6. Hayduts'kyu P. I. NeZalezna ekonomika Ukrayiny / P. I. Hayduts'kyu. – K.: TOV «Informatsiyini systemy», 2014. – 528 s.
7. Rezul'taty i problemy reformuvannya sil's'koho gospodarstva Ukrayiny / YU. O. Lupenko, P. T. Sabluk, V. YA. Mesel'-Veselyak, M. M. Fedorov // Ekonomika APK. – 2014. – № 7. – S. 26-38.
8. Statystychnyy zbirnyk «Sil's'ke gospodarstvo Ukrayiny», 2013 /Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny; za red. N. S. Vlasenka. – K., 2014. – 399 s. Naukovyy visnyk Mukachivs'koho derzhavnoho universytetu, 2015, S.– 34.
9. *Lupenka, V. YA.* Mesel'-Veselyaka.–9. Stratehichni napryamy rozvytku sil's'koho gospodarstva Ukrayiny na period do 2020 roku / Za red. YU. O. Lupenka, [2-e vyd., pererobl. i dopovn.]. – K.: NNTS ІАЕ, 2012.– 218 s.
10. Pro skhvalennya Stratehiyi rozvytku ahramnoho sektoru ekonomiky na period do2020 roku [Elektronnyy resurs]: Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny № 806-r. vid 17.10.2013 r. Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/806-2013-%D1%80>.
11. Viddil bezpeky real'noho sektoru ekonomiky (V.M. Rusan) № 55, Seriya «Ekonomika» Problemy rozvytku ahramnoho vyrobnytstva v Ukrayini i perspektyvni napryamy vykorystannya ahramnoho potentsialu derzhavy dlya pidvyshchennya rivnya prodovol'choyi bezpeky.
12. *Andriychuk V.H.* Efektyvnist' diyal'nosti ahramnykh pidpryyemstv: teoriya, metodyka, analiz: monohrafiya, K.: KNEU,2015, S– 206.
13. Formuvannya tsin na khudobu v Ukrayini [Tekst] / V. P. Halushko, M. M. Il'chuk, S. M. Kvasha // Nauk. visn. Nats. ahrar. un-tu. – K., 2006. – Vyp. 97. – S. 168–171.
14. *Bakumenko O.* Uryadove rozdorizhzhya: rozvytok sela chy prodovol'cha kryza [elektronnyy resurs] / O. Bakumenko // Ekonomichna pravda. – Rezhym dostupu: <http://www.epravda.com.ua /columns /2015 09/ 15 /559355/>
15. Pidpryyemnytstvo ta ahrobiznes. Pidruchnyk / Za red. d.e.n., prof.M.M. Il'chuka, k.ped.n., dots. T.D. Ishchenko. – 745 s.
16. Osnovy ahramnoho pidpryyemnytstva / M. Y. Malik, V. V. Zinovchuk, YU. O. Lupenko, P. T. Sabluk, P. K. Kanins'kyu, V. I. Kryvoruchko, P. M. Makarenko, L. M. Malik, A. P. Mynka, O. M. Mohyl'nyy; red.: M. Y. Malik. – K. : In-t ahrar. ekonomiky, 2000. – 581 c. – Bibliohr.: s. 560-577. – ukp.
17. *Yurchyshyn V. V.* Ahrama polityka Ukrayiny na zlamakh politychnykh epokh : istoriko-sotsial'no-ekonomichni narysy / V. V. Yurchyshyn. – K. : Nauk. dumka NANU, 2009. – 366 s.
18. Elektronnyy resurs: <http://minagro.gov.ua/node/17949>

19. *Derid I. O.* Sil's'kohospodars'kyi sektor Ukrainy ta yoho mizhnarodni ekonomichni zv'yazky, <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4395>
20. Ahrarnyy sektor ekonomiky Ukrainy (stan i perspektyvy rozvytku) / [Prysyazhnyuk M. V., Zubets' M. V., Sabluk P. T. ta in.]; za red. M. V. Prysyazhnyuka, M. V. Zubtsya, P. T. Sabluka, V. YA. Mesel'-Veselyaka, M. M. 1008 s. Fedorova.– K. : NNTS IAE, 2011.
21. Stratehichni napryamy rozvytku sil's'koho hospodarstva Ukrainy na period do 2020 roku /za red. YU.O. Lupenka, V.YA. Mesel'-Veselyaka. – K. : NNTS «IAE», 2012. – 182 s.
22. Ukraina zmeshuye import ta zbilshuye eksport sil's'kohospodars'koyi produktsiyi // <http://ab.org.ua/ukrayina-zmeshuye-import-ta-zbilshuye-eksport-silskogospodarskoyi-produktsiyi/>. – 2014.
23. «Eksport sil's'kohospodars'koyi produktsiyi – yedynny sektor ekonomiky Ukrainy, shcho maye pozytyvne sal'do zovnishn'oyi torhivli», – Taras Kuz'mych // <http://minagro.gov.ua/node/15164>. – 2014.
24. *Potikha A.* nauk. spivrob. SIAZ NBUV, Sil's'ke hospodarstvo v ekonomichniy systemi, Ukrainy-http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=583:silske-gospodarstvo&catid=8&Itemid=350

УДК 336.67

Наталія Шевченко, д.е.н.

(доцент каф. «Фінансовий та банківський менеджмент», Університет митної справи та фінансів)

Олена Стібель

(студентка групи ФК-12-1, Університет митної справи та фінансів)

Анна Кушнір

(студентка групи ФК-12-1, Університет митної справи та фінансів)

АНАЛІЗ ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ДОХОДУ ПІДПРИЄМСТВ НА ПРИКЛАДІ ВАТ «ДНІПРОАЗОТ»

Формування доходу у розмірах, необхідних для покриття поточних витрат, сплати податків і отримання прибутку є необхідною умовою функціонування підприємств. Важливий вплив на ефективність діяльності підприємства чинить раціональне використання доходу. Тому у статті обґрунтована необхідність і суть аналізу формування доходу підприємств. Поданий детальний опис етапів аналізу формування доходів та визначені чинники збільшення доходів на підприємстві. Наведені основні джерела формування доходів. Необхідність стратегічного формування доходів підприємств пов'язана з використанням цього доходу у майбутньому. Так, потрібно розуміти, що на рахунок доходів відшкодовуються поточні витрати підприємства, які забезпечують його функціонування. Для оптимізації процесу формування доходу, в статті запропоновано використати матрицю можливостей збільшення доходу на підприємстві, яка включає сучасні методи збільшення доходності підприємств. Досліджено значення та основні напрямки використання доходу на підприємстві. На прикладі ВАТ «Дніпроазот» проведено аналіз формування та використання доходу даного суб'єкта господарювання. Запропоновано шляхи збільшення доходів на підприємстві.

Ключові слова: *дохід, формування доходу, доходний потенціал підприємства, достатність формування доходу підприємства, темп росту доходів, валовий дохід, матриця можливостей збільшення доходів, використання доходу.*

© Шевченко Н.І., Стібель О.О., Кушнір А.І., 2016

Наталія Шевченко, д.э.н.

(доцент кафедри «Фінансовий і банківський менеджмент», Університет таможенного дела и финансов)

Елена Стибель

(студентка гр. ФК-12-1, Університет таможенного дела и финансов)

Анна Кушнір

(студентка гр. ФК-12-1, Університет таможенного дела и финансов)

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДОХОДА ПРЕДПРИЯТИЙ НА ПРИМЕРЕ ОАО «ДНЕПРОАЗОТ»

Формирование дохода в размерах, необходимых для покрытия текущих расходов, уплаты налогов и получения прибыли является необходимым условием функционирования предприятий. Важное влияние на эффективность деятельности предприятия оказывает рациональное использование дохода. Поэтому в статье обоснована необходимость и суть анализа формирования дохода предприятий. Представлено детальное описание этапов анализа формирования доходов и определены факторы увеличения доходов предприятия. Приведены основные источники формирования доходов. Необходимость стратегического формирования доходов предприятий связана с использованием этого дохода в будущем. Так, нужно понимать, что на счет доходов возмещаются текущие расходы предприятия, которые обеспечивают его функционирование. Для оптимизации процесса формирования дохода, в статье предлагается использовать матрицу возможностей увеличения дохода на предприятии, которая включает современные методы увеличения доходности предприятий. В статье обоснована необходимость и суть анализа формирования дохода предприятий. Представлено детальное описание этапов анализа формирования доходов. Определены основные источники формирования доходов. Исследовано значение и основные направления использования дохода на предприятии. На примере ОАО «Днепроазот» проведен анализ формирования и использования дохода данного предприятия. Предложены пути увеличения доходов предприятия.

Ключевые слова: доход, формирование дохода, доходный потенциал предприятия, достаточность формирования дохода предприятия, темп роста доходов, валовой доход, матрица возможностей увеличения доходов, использование дохода.

Nataliya Shevchenko, Doctor of Economics

(associate professor of department of Financial and bank management, University of custom business and finances)

Olena Stibel

(student, University of customs and finance)

Anna Kushnir

(student, University of customs and finance)

**ANALYSIS OF THE FORMATION AND USE INCOME
OF THE ENTERPRISES ON AN EXAMPLE JSC «DNIPROAZOT»**

Of income in the amount necessary to cover operating expenses, taxes and profit is a necessary condition for the functioning of enterprises. An important influence on the effectiveness of the company makes efficient use of income. The necessity and essence of analysis of the return of enterprises generating were substantiated in the article. The detailed description of the stages of analysis of forming of revenue were given and uncertain factors increase revenues for the company. The basic sources of forming of revenue were certain. The need for strategic enterprises of income associated with the use of this income in the future. Thus, we must understand that the proceeds reimbursed enterprises operating costs that ensure its functioning. To optimize the process of formation of income proposed to use a matrix increase revenue opportunities for the company, which includes modern methods of increasing the profitability of the enterprise. A value and basic directions of the use of revenue on an enterprise were investmental. The analysis of forming and use of the revenue on the example of JSC «Dniproazot» was conducted. The ways of increase of revenue on an enterprise were offered.

Key words: the income, the generate income, the earning potential of an enterprise, the sufficiency of the formation of the enterprise's income, the growth of income, the gross income, the matrix of revenue-raising capacity, the use of income.

Постановка проблеми. Доходність підприємства є однією з найголовніших складових стратегій його фінансової діяльності. Формування доходу підприємства може здійснюватися у різних сферах діяльності, що в результаті складуть загальний дохід підприємства. Не менш важливий вплив на ефективність діяльності підприємства чинить раціональне використання доходу. Для вітчизняних підприємств характерні проблеми як на етапі формування, так і на етапі використання доходу. Тому важливим питанням є аналіз доходів підприємства: їх формування та використання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення питань діагностики доходів підприємств знайшло відображення в працях багатьох українських і зарубіжних учених, таких як: Н.М. Шмиголь, В.В. Баранов, Т.Б. Бердникова, М. Диканова, П.Р. Нівен, О.О. Недосекін та ін.

Виділення раніше невирішених частин загальної проблеми. Проблемою більшості вітчизняних підприємств є використання загальних стратегій без врахування характерних особливостей підприємства, хоча потрібно чітко розмежувати особливості формування й використання доходної частини різних економічних одиниць (наприклад, промислове та торговельно-сервісне підприємство), постійного моніторингу й нових методів управління.

Метою статті є узагальнення економічної суті доходів діяльності підприємств та дослідження етапів аналізу формування і використання доходу підприємства, визначення чинників збільшення доходів на підприємстві.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дохід підприємства – одна з найскладніших та найсуперечливіших категорій в економічній науці. Доходи – це наслідок продуктивної операційної, фінансової та інвестиційної діяльності. Доходи, отримані підприємством, характеризують усі напрями його господарської діяльності, їх обсяг дає можливість створення ефективного і економічно обґрунтованого

підходу до планування своєї діяльності; оцінити використання власних обігових активів; виявити можливі резерви покращення фінансових результатів і створити стимул найбільш ефективного залучення їх в обіг.

Послідовність проведення аналізу доходів підприємства включає такі етапи (рис.1):

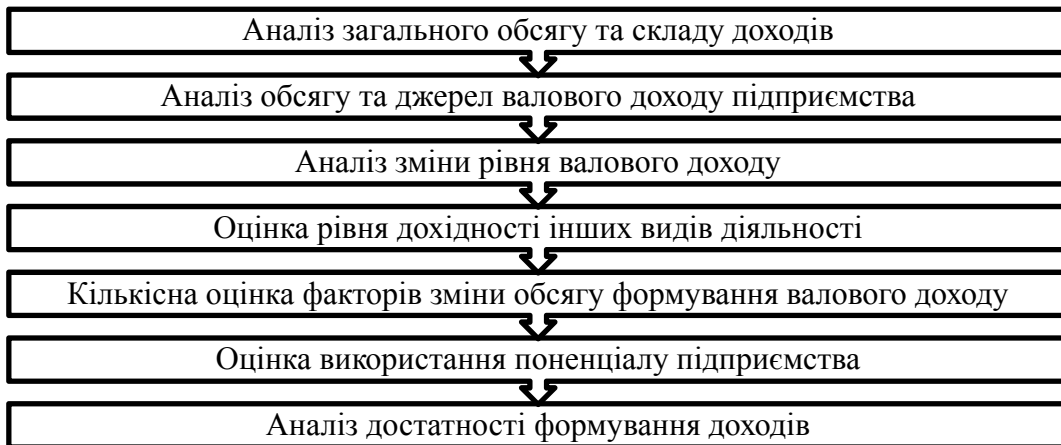


Рис. 1. Етапи проведення аналізу доходів підприємства

Джерело: розроблено авторами за даними [1].

1 етап – аналіз загального обсягу та складу доходів. На цьому етапі аналітичної роботи визначається загальний обсяг доходів підприємства, його абсолютна й відносна зміна порівняно з попереднім періодом, аналізується склад доходів, тобто питома вага окремих джерел формування доходів у їх загальному обсязі.

2 етап – аналіз обсягу та джерел формування валового доходу підприємства, який має на увазі вивчення основних джерел формування доходів (реалізація товарів, операції з переміщенням товарів, операції з тарою, дрібний опт, платні послуги тощо), обсяг формування доходів від кожного окремого джерела, питому вагу в загальному обсязі доходів.

3 етап – аналіз зміни рівня валового доходу. На цьому етапі визначається рівень валового доходу та розраховується його зміна, яка порівнюється з попереднім етапом.

4 етап – оцінка рівня доходності інших видів діяльності підприємства. На цьому етапі аналітичних досліджень розраховуються та аналізуються в динаміці відносні показники отримання доходів від інших видів діяльності підприємства: інвестиційної, орендної, посередницької, кредитної, лізингової тощо. Рівень доходності інших видів діяльності порівнюється з рівнем валового доходу для визначення найдоцільніших напрямів розвитку підприємства та можливостей його диверсифікації. Порівняння та оцінка здійснюється, виходячи з розрахунків доходності витрат (співвідношення між сумами доходів і витрат) і доходності активів (обсягів формування доходів на одиницю активів, що використовуються) за різними видами діяльності суб'єкта господарювання.

5 етап – кількісна оцінка факторів, що обумовлюють зміну обсягу формування валового доходу. На цьому етапі передбачається:

1) вивчення впливу на обсяг валового доходу таких факторів, як обсяг товарообороту та середній рівень доходу, шляхом застосування індексного методу або методу ланцюгових підстановок;

2) кількісна оцінка впливу на середній рівень валового доходу структурних зрушень.

На завершення факторного аналізу роблять узагальнюючі висновки щодо результатів окремих розрахунків.

6 етап – оцінка використання потенціалу підприємства з точки зору отримання доходів, що дозволяє швидко виявити внутрішні потенційні можливості й недоліки суб'єкта господарювання, виявити приховані резерви з метою підвищення ефективності діяльності на підприємстві.

7 етап – аналіз достатності формування доходів. Достатність формування доходів оцінюється в цілому по підприємству на основі аналізу напрямів використання отриманих доходів на підприємстві. Для цього визначаються обсяги, динаміка й питома вага кожного шляху використання доходів у загальному обсязі їх формування, за допомогою аналізу показників доходності витрат і прибутковості доходів [1].

Формування доходу – це основне завдання будь-якого підприємства. В сучасних кризових умовах особливо гостро постає питання стратегічного формування доходів підприємств, що дозволить підприємству не лише ефективно здійснювати господарську діяльність, повністю використовувати можливості, що виникають у процесі господарювання.

Управління формуванням доходів підприємства здійснюється за такими складовими, у розрізі яких і формуються окремі складові сукупного прибутку підприємства: доходи від основної діяльності, що включають дохід від реалізації продукції, товарів, робіт та послуг; доходи від фінансових операцій, які формуються за рахунок отримання доходів від вкладень в асоційовані та дочірні підприємства, спільної діяльності, доходи від портфельного інвестування (дивіденди, процентні платежі); доходи від іншої операційної діяльності, яка включає дохід від реалізації оборотних активів, реалізації курсових різниць, оренди, отримані неустойки, штрафи, пені, списання зобов'язань; доходи від іншої звичайної діяльності, що визначаються формуванням доходів від реалізації необоротних активів, фінансових інвестицій, безоплатно одержаних активів доходи від надзвичайних подій [2].

На прикладі ВАТ «Дніпроазот» проведемо аналіз формування доходу на підприємстві. Виходячи з даних річного звіту про фінансову діяльність підприємства ВАТ «Дніпроазот», абсолютний приріст сукупного доходу за 2014-2015 роки становить $17218 - 1325 = 15893$ грн [3]. Таким чином, доречно визначити темп росту доходів підприємства за формулою:

$$TR_d = \frac{D_3}{D_6}; \quad (1)$$

$$TR_d = \frac{17218}{1325} = 12,99 \quad (2)$$

Основним джерелом надходження грошових коштів (доходом) підприємства є виручка від реалізації. Отримана виручка від реалізації перш за все витрачається на покриття спожитих в процесі виробництва матеріальних (МВ) і прирівняних до них витрат (ПМВ), амортизаційних відрахувань (АВ), інших виробничих витрат (Вві).

Різниця між виручкою від реалізації (V_p) і перерахованими матеріальними витратами складає валовий дохід (V_D). Він є важливим якісним економічним показником і виражає новостворену вартість.

$$V_D = V_p - MB - ПМВ - АВ - V_{ei} \quad (3)$$

$$V_D = 3529838 - 2652302 - (221002 + 82699) - 58105 - 279800 = 235930 \quad (4)$$

Збільшити доходи підприємства можна шляхом зменшення обсягу трансакційних витрат, організаційної переорієнтації, впровадження інформаційних технологій, бенчмаркінгу тощо. При цьому слід використати певний набір критеріїв для систематизації стратегічних напрямів, який дозволить встановити систему взаємозв'язків між зовнішнім середовищем (можливостями і загрозами) і внутрішнім потенціалом збільшення рівня доходності підприємства (сильними та слабкими сторонами) (табл. 1) [4].

Таблиця 1. Матриця можливостей збільшення доходів підприємства

	Сильний вплив	Помірний вплив	Малий вплив
1	2	3	4
Висока ймовірність	Впровадження новітніх технологій товароруку і форм реалізації продукції	Налагодження внутрішніх механізмів дійового генерування грошових ресурсів	Збільшення витрат на маркетинг об'єктів торгівлі підприємства
Середня ймовірність	Розширення асортименту виробництва і реалізації продукції	Реалізація програми підвищення кваліфікації фахівців, навчання основам мерчандайзингу	Вдосконалення політики залучення позикових фінансових ресурсів
Низька ймовірність	Застосування автоматизованих торгових систем	Вдосконалення політики залучення позикових фінансових ресурсів	Використання методів бенчмаркінгу

Джерело: [4]

Формування доходів підприємства є надзвичайно важливим у життєдіяльності підприємства, проте не менш важливий вплив має аналіз використання доходу. Так, раціональне та обгрунтоване використання й розподіл доходу підприємства дозволяє покращити фінансовий стан суб'єкта господарювання. Вітчизняні підприємства мають багато проблем у раціональному використанні свого доходу і часто це стає причиною погіршення результативності підприємства.

Необхідність стратегічного формування доходів підприємств пов'язана з використанням цього доходу у майбутньому. Так, за рахунок доходів відшкодовуються поточні витрати, що виникають під час здійснення фінансово-господарської діяльності, тобто доходи забезпечують діяльність підприємства; частина доходів спрямовується на сплату податкових платежів, тобто за рахунок доходів підприємство виконує свої фінансові зобов'язання перед державою; за рахунок доходів формується кінцевий фінансовий показник діяльності підприємства – прибуток, що є джерелом фінансування розвитку підприємства в майбутньому. Такі доходи забезпечують стійкий розвиток підприємства в ринковому середовищі [5].

Проведемо аналіз витрат, який дозволяє не лише оптимізувати життєдіяльність підприємства в умовах ринкової економіки, а й виявляє проблему ефективного вит-

рачання ресурсів, суттєво покращує управління витратами для забезпечення конкурентоспроможності продукції, а як наслідок, збільшуються обсяг доходів за рахунок зменшення витрат. Мета аналізу витрат полягає в пошуку можливих варіантів розвитку підприємства у майбутніх періодах. Тому проведемо структурно-динамічний аналіз витрат на ВАТ «Дніпроазот» (табл. 2) [3]. З таблиці 2 бачимо, що витрати характеризуються за чотирма показниками, а саме: адміністративні витрати з 2014 по 2015 роки зменшилися на 33629 грн або на 25,1% ; витрати на збут також зменшилися на 26428 грн або 10,9%; інші операційні витрати з кожним роком збільшуються, за досліджувані роки вони збільшилися на 54316 грн або 102,5%, а інші витрати скоротилися на 171769 або 92,1%.

Таблиця 2. Динамічний аналіз витрат на ВАТ «ДНІПРОАЗОТ»

№ з/п	Показники	2014	2015	Відхилення	
				Абс.	Відн.
1	Адміністративні витрати	134 365	100 736	-33629	25,1
2	Витрати на збут	242 026	215 598	-26428	10,9
3	Інші операційні витрати	53 015	107 331	54316	102,5
4	Інші витрати	186535	14766	-171769	-92,1

Джерело: розроблено авторами за даними [3]

Висновки та пропозиції. Забезпечення ефективної діяльності підприємства неможливе без повної, точної, систематизованої інформації про його формування, розподіл і використання. Таку інформацію можна отримати на основі поетапного аналізу джерел формування та напрямів використання доходу, що дозволяє постійно досліджувати дані для прогнозування можливостей розвитку підприємств на доходній основі. Так, результати аналізу є інформаційним підґрунтям для покращення діючої або вибору нової стратегії формування та використання доходу, що забезпечуватиме стійкий розвиток підприємства.

Ефективне формування доходу потребує його постійного аналізу та контролю. Основною метою ефективного формування доходу на підприємстві є зростання його обсягу. Для збільшення доходу на підприємстві доцільно застосовувати впровадження новітніх технологій виробництва, розширення асортиментного портфеля, підвищення продуктивності праці на підприємстві шляхом тимбілдингу, застосування прийомів бенчмаркінгу, креативний дизайн торгових представництв, продаж франшизи тощо.

Проте потрібно звернути увагу на те, що для успішного функціонування підприємства недостатньо лише раціоналізувати формування доходної частини, а потрібно створити стратегію її розумного використання. Аналіз витрат виявляє проблему ефективного витрачання ресурсів, суттєво покращує управління витратами для забезпечення конкурентоспроможності продукції тощо. Тому основне завдання підприємства на етапі використання доходу – це розумно розподілити доходи між витратами і створити сприятливе підґрунтя для збільшення доходної частини на підприємстві у майбутньому.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ван Хорн Дж. К.* Основы управления финансами: Пер. с англ. / Гл. ред. серии Я.В. Соколов. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 800 с.
2. Крайник О., Барвінські Є. Економіка підприємства: Навчальний посібник / О. Крайник, Є. Барвінські. – Львів: «ІНТЕЛЕКТ +», 2006. – 208 с.
3. Річна інформація емітента цінних паперів за 2014 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.azot.com.ua/files/filemanager/files/Corporate/05761620_2014.pdf
4. Шмиголь Н. М. Методологія управління прямими доходами підприємства [Електронний ресурс] / Н. М. Шмиголь. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Dtr_ep/2010_6/files/EC610_40.pdf
5. Шмиголь Н. М. Економічна суть доходів та доходності в системі управління підприємством / Н.М. Шмиголь. – Запоріжжя: Вид-во Класичного приватного університету, 2009. – Вип. 7. – С. 221-225.

REFERENCES

1. *Van Horn Dzh. K.* Osnovy upravleniya finansami [Financial Management Basics]. M., Finance and Statistics Publ., 2003. 800 p.
2. *Krainyk O., Barvinski E.* Ekonomika pidpryemstva: Navchalnyi posibnyk [Enterprise Economics: Study Guide]. Lviv, Intellect plus Publ., 2006. 208 p.
3. Richna informatsiya emitenta cinnykh paperiv za 2014 rik [Annual information securities issuer 2014]. – [Active harmonic filters]. Available at: http://www.azot.com.ua/files/filemanager/files/Corporate/05761620_2014.pdf
4. *Shmyhol N.M.* Metodologiya upravlinnya pryamymy dohodamy pidpryemstva [Active harmonic filters]. Available at: http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Dtr_ep/2010_6/files/EC610_40.pdf
5. *Shmyhol N.M.* Economichna sutnist dokhodiv ta dokhodnosti v systemi upravlinnya pidpryemstvom [The economic essence of the income and profitability in enterprise management system]. Vudavnytstvo Kласychnogo pryvatnogo universytetu [Bulletin of Classical Private University], 2009, issue 7, pp. 221-225.

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ	Брайковська А., Теплюк А. Стан та перспективи розвитку ринку контейнерних перевезень України	3
	Творонович В., Вельма О. Моделювання економічних процесів на підприємствах транспорту	14
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ	Белінська М. Організаційно-економічні основи формування доходів регіональних філій та філій ПАТ «Укрзалізниця» від плати за користування вагонами на під'їзних коліях	25
	Белінська М., Колесникова Н., Чорний В. Науково-методичні підходи до формування доходів філій ПАТ «Укрзалізниця» від надання послуг по платі за користування контейнерами	38
	Божок А. Проект «Економічний пояс Шовкового шляху» в контексті стратегічних пріоритетів розвитку світової економіки»	51
	Брайковська А. Васечко М. Забезпечення ефективності локомотивного господарства залізниць в умовах реформування транспортної галузі	60
	Вертель В., Швець А. Дослідження організації вантажної роботи дирекції залізничних перевезень	69
	Двуліт З. Структурно-динамічний аналіз стану економіко-екологічного управління підприємствами залізничного транспорту України	73
	Жаворонкова Г., Познякова О. Логістичне обслуговування у сфері пасажирських залізничних перевезень	94
	Кендюхов О., Горшкова К. Підвищення економічної ефективності функціонування вагонної дільниці станції Київ-Пасажирський (ВЧ-1)	104
	Крищенко С., Трубій К. Забезпечення конкурентоспроможності залізниці шляхом підвищення якості вантажних перевезень	113
	Лучникова Т., Марченко О. Сучасний стан локомотивного господарства	122

	залізниць України	
	Рачинська А. Зарубіжний досвід реформування та підвищення економічної безпеки залізничного транспорту	130
	Савіцька Г., Шишківська Н. Формування фінансових результатів підприємств залізничного транспорту та їх розподіл	140
	Сологуб С., Сторчай І. Ціноутворення на вантажні перевезення залізниці України	147
	Стасюк О. Пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту України в нових умовах	154
	Лапін П. Проблеми модернізації рухомого складу пожежних поїздів ПАТ «Укрзалізниця»	164
РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ	Аверічев І. Теоретико-методичні підходи щодо побудови механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту	173
ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ	Гудкова В., Коваленко І. Особливості системи мотивації та оплати праці персоналу на підприємстві	179
	Ільчук В., Садчикова І., Савченко Т. Основні тенденції розвитку ринку платіжних карток в Україні	187
	Лубенченко О., Гуменюк А. Інвентаризація активів суб'єктів господарювання	199
	Міщенко М., Полішко Т. Використання економіко-математичних методів для підвищення ефективності логістичної діяльності	208
	Пацьора О., Головатенко А. Інноваційний потенціал підприємства: діагностика та оцінювання	216
	Приймук О., Салієнко О. Діагностика фінансового стану та підвищення рентабельності підприємства	223
	Приймук О., Філюк Ю. Методичні підходи щодо діагностики фінансового стану підприємства...	231
	Савіцька Г., Шелест Н.	241

	Управління прибутком підприємства	
	Соколова Е., Циганок Я. Банківські ризики: проблеми визначення та управління	249
	Творонович В., Ткачук І. Формування ринково орієнтованої системи управління результативністю діяльності регіонального центру зайнятості	258
	Харчук О., Арділан В. Деякі аспекти розвитку добувної промисловості і розроблення кар'єрів в Україні та збільшення їх частки експорту до європейського союзу...	265
	Харчук О., Василівський Б. Проблеми та перспективи розвитку аграрного виробництва в Україні	273
	Шевченко Н., Стібель О., Кушнір А. Аналіз формування і використання доходу підприємств на прикладі ВАТ «Дніпроазот»	281

CONTENTS

GENERAL TRANSPORT PROBLEMS	Braykovskaya A., Teplyuk A. State and prospects of development of the market of container transportations of Ukraine	3
	Tvoronovych V., Velma O. Modeling of economic processes on railway transport	14
RAILWAY TRANSPORT	Belinskaya M. Organizational and economic bases of incomes formation for regional branches and branches of the PJSC «Ukrzaliznytsya» for pay of cars use on sidings	25
	Belinskaya M., Kolesnikova N., Cherniy V. Scientific and methodological approaches to income generation of branches of PJSC «Ukrzaliznytsia» from provision of service for payment containers using	38
	Bozhok A. Economic belt of Silkroad project in the context of the strategic priorities of word economy development	51
	Braikovska A., Vasechko M. Ensuring effectiveness of locomotive depots railways in conditions of reforming the industry	60

	Vertel V., Shvets A. Freight work organization research at direction of railway transportations	69
	Dvulit Z. Structural and dynamic analysis of economic and environmental management of ukrainian railway transport enterprises	73
	Zhavoronkova G., Poznyakova O. Logistical services in the field of passenger railway traffic	94
	Kendyukhov A., Horshkova K. Improve the economic of the station kiev-passenger (RF-1)	104
	Kryshchenko S., Trubii K. Ensuring the competitiveness of railways by improving the quality of freight transport	113
	Luchnykova T., Marchenko O. Current status of the ukrainian railway locomotive departments	122
	Rachynska A. Models for reforming railway transport enterprises in the context of economic security	130
	Savitska A., Shyshkivska N. Formation of financial results railway undertakings and their distribution	140
	Sologub S., Storchai I. Pricing for freight railroads Ukraine	147
	Stasiuk O. Priority areas of rail transport of Ukraine in new conditions	154
	Lapin P. Problems of Ukrzaliznytsia's firefighting trains modernization	164
DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT	Averitchev I. Theoretical and methodological approaches to assess the level of economic security enterprises water transport	173
OTHER AREAS OF ECONOMICS	Hudkova V., Iryna Kovalenko I. Features system of motivation and remuneration of staff in the company	179
	Ilchuk V., Sadchykova I., Savchenko T. The key trends in the payment card market in Ukraine	187

	Lubenchenko O., Humeniuk A. The assets inventory of the enterprises	199
	Mishchenko M., Polishko T. Application of economic-mathematical methods to improving the efficiency of logistics	208
	Patsora O., Holovatenko A. The innovative potential of the enterprise: diagnosis and evaluation	216
	Pryimuk O., Salienko O. Financial diagnostics and improve the profitability of the enterprise	223
	Pryimuk O., Filiuk Y. Methodological approaches to diagnostics of financial standing of an enterprise	231
	Savitska A., Shelest N. Management of the enterprise profit	241
	Sokolova E., Tsighanok Y. Bank risks: problems of definition and management	249
	Tvoronovych V., Tkachyk I. Formation of market oriented system of performance management of the regional employment centers	258
	Kharchuk E., Ardilan B. Some aspects of extractive industry and develop careers in ukraine and increase their share of exports to the european union	265
	Kharchuk E., Vasilevsky B. Problems and prospects of agricultural production in Ukraine	273
	Shevchenko N., Stibel O., Kushnir A. Analysis of the formation and use income of the enterprises on an example JSC «Dniproazot»	281

**ПРАВИЛА ОФОРМЛЕННЯ РУКОПИСІВ НАУКОВИХ СТАТЕЙ,
ЯКІ ПОДАЮТЬСЯ ДО ДРУКУ В ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ ДЕРЖАВНОГО
ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ТРАНСПОРТУ
СЕРІЇ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»**

1. До друку в «Збірник наукових праць Державного економіко – технологічного університету транспорту» (далі – Збірник) приймаються лише наукові статті, які мають такі необхідні елементи:

1.1. Відомості про автора трьома мовами (українська, російська, англійська). Вказується прізвище та ім'я, вчена ступінь, вчене звання, посада та назва вищого навчального закладу, в якому працює автор.

1.2. Розширена анотація та ключові слова трьома мовами (українська, російська, англійська). Розширена анотація повинна відповідати таким вимогам:

– інформативність (без загальних слів); оригінальність; змістовність (відображати основний зміст статті та результати досліджень); структурованість (можливо, навіть рубрикація, як у статті: предмет, тема, мета, метод або методологія, результати, область застосування результатів, висновки); компактність (обсяг 150–250 слів);

– слід уникати зайвих вступних фраз (наприклад, «автор статті розглядає»). Історичні довідки, якщо вони не становлять основний зміст документа, опис раніше опублікованих робіт та загальновідомі положення в анотації не наводять.

1.3. Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями;

1.4. Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми й на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття;

1.5. Формулювання цілей статті (мета);

1.6. Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів;

1.7. Висновки та пропозиції з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямі.

1.8. Література, оформлена відповідно до правил бібліографічного опису та її переклад (REFERENCES) – транслітерація списку літератури з перекладом назви джерела англійською мовою в квадратних дужках.

2. Стаття має відповідати тематичному спрямуванню Збірника. **Відповідальність за матеріали, наведені в статті, несуть автори.** Редакція може не поділяти позицію авторів публікації та залишає за собою право на скорочення, редагування та виправлення статті (зі збереженням головних висновків і стилю автора).

Статті, що не відповідають вимогам, розглядатися та друкуватися не будуть.

До редколегії Збірника подаються:

• **електронний варіант статті**, направлений на електронну адресу: або publication@detut.edu.ua;

• **рецензії на статтю.** Кожна стаття повинна мати рецензію доктора наук, який є провідним спеціалістом у відповідній галузі науки, засвідчену в порядку, установленому в установі, де працює рецензент. **Статті, автором яких є доктор наук (одноосібні або у співавторстві), приймаються без рецензій.**

3. Матеріал статті потрібно викладати стисло, послідовно, стилістично грамотно. Обсяг статті має бути не менше 5 сторінок та не перевищувати 12 сторінок. Виключення допускаються лише за рішенням редакційної колегії Збірника. Остання сторінка статті має бути заповнена текстом не менш, ніж на половину. Терміни та позначення мають відповідати чинним стандартам. Не допускаються повтори, а також зайві подробиці при переказі раніше опублікованих відомостей. Одиниці вимірювання слід подавати за міжнародною системою одиниць SI чи в одиницях, допущених до застосування в Україні згідно з вимогами чинних державних стандартів.

4. Цитати, таблиці, статистичні дані, цифрові показники, що підвищують рівень обґрунтованості аналітичних матеріалів, подаються з посиланням на джерела. Таблиці мають бути пронумеровані й мати заголовки. Відповідальність за наведені показники несуть автори.

5. Текстові матеріали готують і друкують на аркушах білого односортового паперу з використанням комп'ютерних текстових редакторів Microsoft Word, для набору формул використовують вбудовані редактори формул. При цьому має застосовуватись шрифт Times New Roman.

Рекомендується при підготовці рукопису використовувати шаблон, який можна скачати в електронному вигляді на офіційному веб-сайті Університету у відповідному розділі.

Параметри сторінки Збірника встановлені такі:

- поля верхнє і бокові – 35 мм;
- поле нижнє – 45 мм.

В розділі «Параметри сторінки» обрати вкладку «Источник бумаги» – встановити «От края до верхнего колонтитула» 1,2 см; «От края до нижнего колонтитула» 2 см.

Верхній і нижній колонтитули, а також номери сторінок не вводити. Відступ першого рядка абзацу – 5 мм, інтервал між рядками – одинарний.

6. Матеріали набирають такими шрифтами:

- УДК – 11 пунктів, курсив;
- автори – 12 пунктів, напівжирний курсив;
- **НАЗВА СТАТТІ – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 12 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;**
- **анотація – 11 пунктів, напівжирний курсив;**
- **ключові слова – 11 пунктів, курсив;**
- основний текст – 11 пунктів, звичайний;
- **знак авторського права (© Іванов І. І., 2011) – 12 пунктів, напівжирний курсив, знак авторського права розміщується на першій сторінці статті;**
- **СЛОВО «ЛІТЕРАТУРА» – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 11 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;**
- назви джерел в списку літератури – 9 пунктів, звичайний, *прізвища авторів або перше слово назви джерела наводять курсивом.*

7. Інтервали між елементами статті такі:

- УДК – автори – 2;
- автори – назва статті – 2;
- назва статті – анотація і ключові слова – 2;
- анотація і ключові слова – основний текст – 1;
- основний текст – назва таблиці (верхній край рисунка, схеми, діаграми) – 2;
- назва таблиці – її верхній край – 1;
- нижній край рисунка, схеми, діаграми – їх назви – 1;
- нижній край таблиці (назва рисунка, діаграми, схеми) – основний текст – 2;
- основний текст – знак авторського права – 1;
- основний текст – **ЛІТЕРАТУРА** – 1;
- **ЛІТЕРАТУРА** – список літератури – 1.

8. Усі **рисунки й таблиці** повинні мати назви і номери (у випадку, коли в одному матеріалі міститься два і більше названих елементів), наприклад, «**Рис. 1. Розрахункова схема...**» або «**Таблиця 1. Показники...**»

Слова *Рис., Таблиця* і їх номери набираються курсивом, 11 пунктів, назви – напівжирним шрифтом, 11 пунктів, назви і номери таблиць розміщують над таблицями, а рисунків – під ними **по центру**. Якщо таблиця не вміщується на одній сторінці, всі її колонки нумерують, а над перенесеною частиною таблиці справа зазначають: «*Продовження табл.*» із вказанням номера таблиці.

9. **Формули** розташовуються на сторінці по центру. Номер формули проставляється справа в кінці рядка, в круглих дужках, не виходячи на поле. Між ними і текстом витримується інтервал на один рядок. Літери і позначення величин (символи) набирають курсивом.

10. **Бібліографічний опис літературних (інформаційних) джерел** складається за стандартом «Бібліографічний запис. Бібліографічний опис. Загальні вимоги і правила складання» (ДСТУ 7.1:2006).

Науково-виробниче видання

**З Б І Р Н И К Н А У К О В И Х П Р А Ц Ї
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ТРАНСПОРТУ**

Серія «Економіка і управління»

Випуск 36

Відповідальний за випуск: *Н. І. Богомолова*

Головний редактор *О. В. Ємець*
Макет і верстка *В. О. Андрієнка*

Підписано до друку 25.11.16 р. Формат 60x84¹/₈.
Папір – для тиражувальних апаратів. Гарн. Таймс.
Друк – на ризографі.

Ум.-друк. арк. 20,52. Обл.-вид. арк. 68,82.
Зам. № 166/16. Наклад 150 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі ДЕУТУ.
Свідоцтво про реєстрацію Серія КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.
03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича, 19