

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ЖЕШУВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені І. Лукасевича

ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
XIV Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ»
(21.04 - 22.04.2016)

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
XIV Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS OF THE REPORTS
of the XIVth International Scientific and Practical Conference
«THE PROBLEMS OF THE TRANSPORT ECONOMICS»

Дніпропетровськ
2016

УДК 656.2.003.12:656.2.071.11

Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XIV Міжнародної науково-практичної конференції. – Д.: ДНУЗТ, 2016 р., 182 с.

В збірнику розглядаються економічні проблеми структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця», розвитку транспортних систем, їх взаємозв'язок з основними галузями національної економіки та адаптація до сучасних ринкових умов, а також теоретичні та практичні питання фінансово-економічної безпеки транспортних систем і дослідження в галузі економічного перекладу.

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

Редакційна колегія

Д.е.н., проф.	Ю. С. Бараш
Д.е.н., доц.	В. В. Бобиль
Д.е.н., доц.	О. М. Гненний
Д.е.н., проф.	Л. С. Головкова
Д.е.н., проф.	М. І. Міщенко
Д.т.н., проф.	В. В. Скалозуб
Д.е.н., доц.	С. І. Чимшит
К.е.н., доц.	М. В. Гненний
К.е.н., доц.	Т. В. Полішко

Адреса редакційної колегії:

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

Конференція проводиться за підтримки ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» та ТОВ НВП «УКРТРАНСАКАД».

Тези доповідей друкуються мовою оригіналу в редакції авторів.

© Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
2016 р.

Секція 1

Проблеми інтеграції економіки України в систему європейських відносин

**Голова секції – доктор економічних наук,
доцент С.І. Чимшит**

Розвиток корпоративної соціальної відповідальності на Придніпровській залізниці

Головінова Г.М., Баскакова К. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Розвиток виробництва, НТП, демографічні зміни сприяють виникненню надзвичайно складних проблем екологічного, соціального, інформаційного та інші. змісту. Їх вирішення значно мірою визначається діяльністю підприємств, корпорацій, їх відповідальність перед суспільством. Соціальна відповідальність передбачає реалізацію інтересів компанії за рахунок забезпечення соціального розвитку її персоналу та активної участі підприємства у розвитку суспільства. Поняття соціальної відповідальності підприємства передбачає відповідальність перед споживачами, партнерами, персоналом, перед державою та суспільством.

Згідно рейтингу прозорості українських державних компаній України ПАТ «Укрзалізниця» посіло 8 місце у серед 100 відомих державних компаній України, визначеному експертами Центру «Розвиток корпоративної соціальної відповідальності».

Придніпровська залізниця – справжній платник податків. Так у 2015 році всього сплачено обов'язкових платежів до бюджетів та державних цільових фондів 2770730 тис. грн., у т. ч платежі до державного бюджету склали 1453366 тис. грн.

Дотримання трудового законодавства є одним з обов'язкових проявів соціальної відповідальності. 3 серпня 2015 року, ДП «Придніпровська залізниця» за рівнем заробітної плати вийшла на перше місце серед залізниць України за цим показником.

Також, слід зазначити, що протягом 2015 року з метою мотивації працівників та поліпшення економічних показників діяльності залізниці, підвищення продуктивності праці було введено в дію декілька нових положень про додаткове преміювання. Поліси добровільного медичного страхування мають близько 38,5 тис. придніпровських залізничників, що становить близько 87% загальної кількості працюючих.

Соціальна відповідальність до споживачів залізничних послуг – найважливіша риса соціально відповідального підприємства. У 2015 році правом пільгового проїзду в поїздах далекого сполучення скористалися 332334 пасажири Придніпровської залізниці, що складає 4% від загальної кількості перевезених. Торік перевезено 639 пасажира вказаних категорій. У 2015 році залізниця продовжила дію акції з безкоштовного перевезення дітей-сиріт, дітей, які залишилися без батьківського піклування, а також дітей військовослужбовців і працівників правоохоронних органів, які загинули під час виконання службових обов'язків та дітей загиблих шахтарів.

Також, понад 11 тисяч комплектів постільної білизни надано безкоштовно - у рамках добродійної акції, яку проводить Укрзалізниця для інвалідів і учасників Великої Вітчизняної війни та прирівняних до них осіб. У 2015 році Укрзалізниця закупила понад 220 тис. комплектів постільної білизни. Цього року планується придбати ще 300 тис. комплектів згідно з програмою оновлення білизни для екіпування пасажирських поїздів.

Благодійність як прояв соціальної відповідальності також притаманна Придніпровській залізниці. Більше як 23142 склянки чаю провідники надали безоплатно – у рамках благодійної акції, яку проводить Укрзалізниця для інвалідів і учасників Великої Вітчизняної війни та прирівняних до них осіб. У кімнатах вокзалу Дніпропетровськ протягом минулого року зупинилися 4210 осіб, з яких 43 – безкоштовно у рамках благодійної акції з допомоги вимушеним переселенцям зі східних регіонів.

Соціальна відповідальність передбачає підтримку вітчизняного виробника. У 2016 році капітальні інвестиції залізниці передбачені у сумі 15,6 мільярда грн. і будуть направлені на вітчизняні виробничі підприємства. Це дозволить створити 7 тис. нових робочих місць та значно збільшити доходи вітчизняних заводів.

Таким чином, можна зазначити, що соціально відповідальна діяльність є важливим напрямом діяльності Придніпровської залізниці.

Методичні основи механізму управління фінансовою безпекою комерційних банків як форми її практичного забезпечення в сучасних умовах ринкової трансформації

Добрик Л.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Науковці, які досліджують фінансову безпеку, вказують на те, що дана проблема має два аспекти. З одного боку, необхідно працювати над забезпеченням фінансової безпеки банківської системи в цілому, а з іншого – потрібно також досліджувати питання забезпечення фінансової безпеки окремої банківської установи.

Безпека банків входить до фінансової безпеки країни як особлива частина. Банківська система є найважливішою складовою фінансово-кредитної сфери будь-якої держави. І саме тому рівень фінансової безпеки держави визначає стан банківського сектору.

Фінансові посередники є каталізаторами глобалізації завдяки новітнім сучасним інформаційним технологіям. Інтеграція банківської системи України у світовий фінансовий простір містить погрози фінансовій стійкості банків, які посилюються під дією економічної кризи але, разом з тим, відкриває і нові можливості для розвитку вітчизняного фінансового сектора.

Питання інструментарію забезпечення фінансової безпеки комерційних банків недостатньо висвітлено сучасною економічною наукою. На сьогоднішній день можна казати про відсутність єдиного переліку зовнішніх, внутрішніх методів та інструментів фінансової безпеки комерційного банку. Роботи, які існують, торкаються лише окремих аспектів фінансової безпеки комерційного банку.

Дослідженнями у сфері фінансової безпеки на рівні держави, підприємств і меншою мірою банків займалися такі вчені, як Адаменко С.І., Артеменко Д.А., Бланк І.А., Балацький О.Ф., Василік О.Д., Герасимов П.А., Горячева К.С., Єпіфанов А.А., Єрмошенко М.М., Зубок М.І., Іванова Г.П., Ілляшенко С.М., Крижанівська В.Г., Коротков Е.М., Лігоненко Л.О., Лис Р., Москаленко В.П., Новосядло Є.В., Райзберг Б.А., Терещенко О.О., Салига С.Я., Сало І.В., Уткін Е.А. і багато інших.

Характеризуючи фінансову безпеку комерційних банків, необхідно зупинитися на ключових параметрах: фінансова безпека забезпечує рівноважний і стійкий фінансовий стан банку; сприяє ефективній діяльності банку; якісно організована фінансова безпека дозволяє на ранніх стадіях визначити проблемні місця в діяльності банку, а також нейтралізувати вплив криз для запобігання банкрутства.

Для визначення фінансової стійкості комерційного банку, насамперед, необхідно зробити акцент на розмежуванні методів звичайного та антикризового управління, оскільки управління стабільно функціонуючим комерційним банком та банком, який відчуває фінансові труднощі, безумовно відрізняється. Це не означає, що змінюється перелік інструментів, але таке розмежування дозволяє використовувати напрацювання в галузі фінансового менеджменту, а також фінансової стійкості банківської установи.

Необхідно розглянути внутрішні інструменти, які знаходяться в розпорядженні комерційних банків та методи забезпечення фінансової безпеки. Для цього використаємо дослідження сфери фінансового менеджменту. Він має цілу низку особливостей, обумовлених природою банківської діяльності. У відмінності від підприємств, які виробляють та реалізують товари, надають послуги, банки є фінансово-кредитними установами, в яких основний вид діяльності – робота на фінансових ринках. Тобто фінансові операції складають основний вид діяльності банків. Виходячи з цього, управління фінансами комерційного банку представляє собою, з одного боку, управління його операціями, а з іншого – це частина взаємозалежного процесу, в якому виділяють управління ліквідністю, управління фінансовими ризиками, управління дохідністю та ефективне виконання зобов'язань.

Фінансовий менеджмент, як система економічного управління, являє собою сукупність організаційно-структурної та функціональної підсистем.

Комерційні банки є об'єктами управління, в які входять всі аспекти його фінансової діяльності, включаючи капітал, ліквідність і платоспроможність, запозичені та залучені ресурси, активи, фінансові інструменти, банківські продукти та послуги, фінансові результати і податки.

Суб'єктом управління буде відповідальна особа або група осіб, які мають право приймати рішення, несуть відповідальність за ефективність процесу управління комерційним банком.

До складу забезпечення процесу управління фінансами входять підсистеми нормативного забезпечення, яке підрозділяється на зовнішнє (закони, нормативні акти, постанови, накази тощо) та внутрішні (інструкції, методичні вказівки, нормативи, які розробляються банком для регулювання його фінансової діяльності); інформаційного забезпечення (економічна, комерційна, фінансова та інша звітність); технологічного забезпечення; кадрового забезпечення.

Зовнішні інструменти забезпечення фінансової безпеки банків є однією з важливих груп, до яких належать: банківське регулювання; банківський нагляд; банківський контроль.

Головним критерієм ефективності та якості безпеки банку є стабільність його фінансового й економічного розвитку відповідно до планів і завдань незалежно від зміни ситуації.

Аналізом фінансово-економічної безпеки банку займається аналітичний центр ризик-менеджменту, який має за мету об'єднати зусилля підрозділів, що займаються дослідженням, профілактикою, аналізом ризиків шляхом формування завдань за оцінкою, контролем, підтвердженням допущень, зроблених на основі аналізу операцій, сформованих у формі математичних рядів, подальшої ініціації перевірок і бек-тестування зроблених допущень і прогнозів, розробка управлінських рішень по вдосконаленню безпеки операцій і мінімізації ризиків на основі одержаних в ході перевірок даних.

У процесі забезпечення фінансово-економічної безпеки передбачається планування і здійснення сукупності заходів, поєднаних за функціональною ознакою в комплексну систему забезпечення безпеки банку. Тож для ефективної подальшої його діяльності необхідно, щоб рівень безпеки був відповідний. Оскільки переходу України до ринкових відносин стали притаманні різного роду кризи. Кризи, як правило, супроводжуються різноманітними негативними явищами в економіці. За таких обставин банківський сектор все більше стає об'єктом різного роду протиправних і злочинних дій. З огляду на це безпека банківського бізнесу набуває ознак самостійного виду суспільних взаємовідносин і поряд з необхідністю відповідного правового регулювання потребує відповідного забезпечення безпеки для його ефективної діяльності.

Враховуючи все вищевикладене, можна сформулювати таке визначення системи фінансової безпеки банку: сукупність взаємопов'язаних діагностичних, інструментальних і контрольних заходів фінансового характеру, які повинні оптимізувати використання фінансових ресурсів, забезпечити належний їх рівень і нівелювати вплив ризиків внутрішнього й зовнішнього середовищ. Отже, систему фінансової безпеки необхідно інтегрувати в систему управління банком, що дозволить здійснювати постійний контроль за ризиковим середовищем банку і ухвалювати своєчасні та обґрунтовані рішення. Дія системи повинна ґрунтуватися на принципах мінливості, обачності, об'єктивності, безперервності і оперативності, конфіденційності, комплексності і системності, явності в інтерпретації результатів, що дозволить забезпечити стабільну, без кризову та ефективну діяльність банку.

З урахуванням ключової ролі безпеки банківської системи в комплексі безпеки країни, дані завдання можна поставити в розряд першочергових для національної безпеки.

Література:

1. Закон України «Про банки і банківську діяльність». Зі змінами від 13.04.2012 // Відомості Верховної Ради. – 2013. - N 21.-208 с.

Закон України «Про Національний банк України» [Електронний ресурс] / Верховна Рада України; Закон від 20.05.1999 № 679-XIV – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/679-14>

Щодо організації проведення закупівель за державні кошти в бюджетній сфері

Жовтонога М. М., Волошок В. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Закупівля товарів, робіт і послуг в Україні відносно молода сфера державної економічної політики країни, яка була по суті запроваджена в 2000 року, з прийняттям Закону № 1490 від 22.02.00 р. «Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти».

Історично система тендерів в Україні розвивається у відповідності до стану розвитку економіки й торгівлі.

Сучасний стан розвитку економіки України, як ніколи, вимагає необхідності впровадження й застосування дієвих інструментів по вдосконаленню системи державних закупівель та розвитку конкурентного середовища.

З моменту отримання Україною незалежності, процес формування законодавства про державні закупівлі набув самостійності і динамічності. Сучасні реалії розвитку економіки країни свідчать, що ринок державних закупівель знаходиться на стадії формування і, на жаль, його рівень набагато нижче того, що склався в країнах з багаторічними ринковими традиціями. Проте, прискорити процес удосконалення процедур закупівель може розвиток науково-методичних засад, впровадження світового досвіду, новітніх методів і прийомів проведення закупівель з використання державних коштів.

На даний час більшість з цих проблемних питань вже врегульовані змінами до Закону України «Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти», відміною та прийняттям нового закону й іншими нормативно-правовими актами у сфері державних закупівель. Але як показує практика, залишається ще дуже багато не вирішених проблем і питань без відповідей.

На сьогодні, в Україні, основним законом, що регулює відносини у сфері придбання товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави та територіальної громади з використанням коштів, є Закон України «Про здійснення державних закупівель» № 1197 від 10 квітня 2014 року. За значною кількістю змін, внесених до нього за неповних два роки, (аналогічна ситуація складалась навколо попереднього закону України № 2289 від 01.06.2010 року «Про здійснення державних закупівель», і не тільки) можна зробити висновок про постійні спроби приведення чинного законодавства в сфері державних закупівель у відповідність до вимог сучасної практики господарювання та міжнародного досвіду.

Зважаючи на зміни, що відбуваються в економіці України виникає необхідність внесення відповідних змін як в організацію роботи щодо здійснення державних закупівель, так і в законодавчі та нормативні акти з цього питання.

На нашу думку потребують подальшого вивчення та врегулювання наступні питання:

- тендерного забезпечення для бюджетних організацій, як учасників тендерних закупівель;
- здійснення закупівель товарів, робіт і послуг за державні кошти на початку бюджетного періоду в умовах нестабільного фінансування розпорядників державних коштів;
- повторні процедури для замовників, яким виділяється додаткове фінансування (особливо в 4-му кварталі) і вони мають можливість збільшити свої обсяги закупівель;
- забезпечення безперебійної та ритмічної роботи інформаційної системи у мережі Інтернет - «Портал «Державні закупівлі України» щодо оприлюднення на веб-порталі Уповноваженого органу передбаченої законодавством інформації;
- відповідальності недобросовісних суб'єктів оскарження процедури державних закупівель.

Інтеграція залізничного транспорту до європейської транспортної системи як основа розвитку його стратегічного потенціалу

Нечипорук А.В., ДЕДУТ, м. Київ

Процес глобалізації транспортного ринку ЄС, а також зміни у теорії та практиці державного регулювання на національному рівнях на сьогоднішній день набувають все більшої актуальності. Кризові явища у фінансовому секторі світу, які спочатку вважалися болісним епізодом глобального розвитку, дістали продовження в реальному секторі та сфері транспортних послуг як розвинутих країн, так і країн пострадянського простору. Глобальний характер світової транспортної кризи 2008 – 2009 рр. та наступна рецесія, насамперед у країнах ЄС та Єврозони, зумовили необхідність пошуку нових теоретичних і практичних підходів до формування інститутів глобального управління, міждержавної та регіональної координації економічної і фінансової політики, фінансової допомоги. Тому в нормативних документах транспортної політики ЄС останнім часом певна увага приділяється і питанням інтеграції транспортних систем країн пострадянського простору з ціллю глобальної інвентаризації джерел енергетичної сировини і найбільш дешевих транзитних маршрутів їх доставки до місця споживання.

Відсутність послідовної реалізації загальної стратегії розвитку залізничного транспорту призвело до того, що транспортна система України, а особливо залізничний транспорт, багато в чому не відповідають світовим стандартам і вимогам і суттєво відстають від європейських норм і стандартів. Головними проблемами транспортного комплексу України, а особливо залізничного транспорту, є погіршення соціальних стандартів якості пасажирських перевезень та критичний стан транспортних засобів. Все це призводить до відставання у розвитку від європейських країн, недотримання основних вимог та стандартів міжнародного рівня, неконкурентоздатність залізничного транспорту та відсутність необхідного обсягу інвестицій. Тому процес інтеграції залізничного транспорту до європейської транспортної системи є основою його подальшого розвитку.

Стратегічний потенціал підприємства – це здатність підприємства аналізувати ситуацію, що знаходиться в зовнішньому середовищі, здатність оцінювати кон'юнктуру на товарних ринках і ринках факторів виробництва, здатність підприємства адаптуватися до умов зовнішнього середовища, що змінюються, висуванням і реалізацією конкурентоспроможних ідей, що задовольняють потреби і попит, пристосування виробничого апарату до найбільш ефективного виконання підприємством своєї функції.

Стратегічний потенціал підприємств залізничного транспорту є інтегрованою й повною характеристикою його розвитку, що розглядається як взаємопов'язана сукупність ресурсів, які знаходяться в розпорядженні підприємства та мають вирішальне значення для досягнення стратегічних цілей, оцінки можливих меж функціонування у майбутньому, виходячи з прогнозованих умов зовнішнього середовища.

Інтеграція залізничного транспорту до європейської транспортної системи є основою розвитку його стратегічного потенціалу та збільшення можливості доступу до ринків збуту, обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, модернізації інфраструктури, бюджетної підтримки, покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств, підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту, скорочення бар'єрів з державами ЄС.

Теоретичні підходи визначення системи маркетингу підприємства

Радіонова Н.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Впровадження та удосконалення маркетингової діяльності підприємства повинно здійснюватися як системний процес. Тому в сучасних умовах функціонування необхідно дослідити та науково визначити поняття система маркетингу підприємства. Слід зазначити, що серед науковців не існує єдиного підходу до визначення системи маркетингу, і тому це питання потребує подальшого дослідження. Розуміння та використання системного підходу до маркетингу дозволять контролювати та керувати як окремими елементами так й в загалом системою маркетингу підприємства.

Ф. Котлер надає визначення терміну «система маркетингу» як «комплексу найбільш важливих ринкових відносин та інформаційних потоків, які пов'язують фірму з ринками збуту її товарів». Однак, в сучасних умовах таке визначення не розкриває сутності системи маркетингу повністю.

Одним з перших, хто використав системний підхід в визначенні маркетингу є Е.П. Голубков. Загальновідомо, що система – це сукупність взаємопов'язаних елементів, які надають їй функціональність. Система має межі та відрізняється різноманіттям видів, що дають можливість визначити маркетингову систему як складну організаційну відкриту адаптивну систему. Для розуміння системного підходу є поняття входу та виходу системи. Безумовно, що вхід системи маркетингу - це ресурси та інформація, а вихід – це різного роду стратегії за всіма напрямками комплексу маркетингу. Будь-яка система має характеристики – цілісність, функціональність, структуру та організацію. Структура характеризує форму упорядкування елементів системи, забезпечуючи відповідність їх взаємодії спільної мети системи. Структура системи маркетингу може бути розглянута з технологічної, соціальної, економічної позиції. Організація ж розуміється як спосіб зв'язку елементів системи в процесі її функціонування для досягнення поставленої мети. Визначити взаємозв'язки елементів системи маркетингу можливо в рамках вирішення конкретних маркетингових завдань. Крім базових властивостей маркетингова система має властивості емерджентності, синергічності і мультиплікативності. В науковій літературі та на практиці використовують поняття «маркетингова система» та «система маркетингу» не роблячи особливої різниці. Аналізуючи наукові дослідження цього питання, можна виявити термінологічні аспекти цих понять. На нашу думку, «система маркетингу» - це комплексна категорія, яка відображає системний підхід до маркетингу підприємства, а поняття «маркетингова система» більш притаманне окремим підсистемам маркетингу. Також слід зазначити, що зустрічається помилкове визначення системи маркетингу як організаційної структури маркетингу, яка є окремим елементом всієї системи.

Відомі вітчизняні науковці, такі як М.А. Окландер, пропонують розглядати маркетингову систему на різних економічних рівнях, стверджуючи, що маркетингова система – це «образ дій, засоби реалізації концепції маркетингу. При цьому концепція і методологія маркетингу носять універсальний характер, тому маркетингові системи можуть створюватися на макро-, мезо- і мікро- рівнях економічної системи і їм властиві схожі структури і зміст діяльності». Згідно такому визначенню зміст маркетингової системи підприємства визначається на основі сучасних концепцій маркетингу, та може включати такі підсистем: маркетингових досліджень та інформації; планування маркетингу; реалізації комплексу маркетингу; маркетингового контролю. Неefективне функціонування або відсутність будь-якої з підсистем можуть привести до загально неefективної діяльності підприємства.

Таким чином, існує наукова неоднозначність визначення терміну «система маркетингу підприємства» не дає можливості на практиці використовувати у повній мірі системний підхід до маркетингу і більш ефективно реалізовувати маркетингові стратегії.

Методологічні основи регіонально-галузевого аналізу використання основних виробничих фондів залізничного транспорту

Романко В.І., Романко О.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На нинішнім етапі, коли завершується реформування залізничного транспорту держави, важливою умовою підвищення ефективності перевезень є комплексний розвиток всіх галузей, як окремо взятої залізниці, так і всього транспортного комплексу держави.

Тісний взаємозв'язок регіонального розвитку всіх галузей залізниці обумовлює необхідність комплексного аналізу використання основних виробничих фондів.

Системний підхід до вирішення проблеми управління використанням основних виробничих фондів вимагає подальшої розробки методів аналізу і обґрунтування рішень. Потрібно не тільки виявляти проблеми, яких багато в економіці, а й їх вирішувати. Необхідно також мати на увазі, що для досягнення успіху в вирішенні задач більш ефективного використання основних фондів, поряд з економічними аспектами, потрібно надавати увагу і соціальним аспектам діяльності залізниць, що на нинішньому етапі є дуже важливим.

Процес системного аналізу основних виробничих фондів залізниць повинен відображати хід вирішення головної проблеми господарського розвитку – інтенсифікації суспільного виробництва. Це перш за все аналіз технічних, організаційних і соціальних факторів, які впливають на ефективність функціонування основних виробничих фондів на всіх рівнях управління процесом перевезень, від Укрзалізниці до дирекцій та інших структурних підрозділів по досягненню оптимальних виробничих, галузевих і територіальних цілей.

Системний аналіз дозволяє розглядати перспективні задачі, враховувати достатньо важливі внутрішні та зовнішні фактори розвитку залізничного транспорту.

Однією із основних властивостей системного аналізу є динамічність, тобто система моделей фондів повинна описувати вплив факторів в стані функціонування основних фондів. Це необхідно для перспективного планування підвищення ефективності використання основних фондів.

Підсилення міжгалузевих і міжрегіональних виробничо-економічних зв'язків потребує подальшого розвитку системного аналізу як найбільш ефективного інструменту в управлінні використанням виробничого потенціалу залізниць. Як відомо, на залізниці успішно функціонує територіально-галузевий принцип управління. Аналіз і оцінка впливу територіальних особливостей виступають важливою умовою планомірної організації використання виробничого потенціалу регіону. Дані аналізу необхідні для оцінки резервів підвищення ефективності процесу перевезень, перспективного планування, а також для контролю за ходом управління використанням основних виробничих фондів. Залізниця – це територіально ділянка областей, кожна з яких має свій виробничий потенціал, а відповідно своє тяжіння до перевезень.

Задача регіонального економічного аналізу використання основних виробничих фондів залізниці направлена перш за все на виявлення впливу технічного і організаційного рівня процесу перевезень на зміну фондів і по друге – на виявлення ступеня впливу галузевих і регіональних особливостей, соціальної інфраструктури на ефективність використання основних виробничих фондів.

Особливістю регіонально-галузевого аналізу є співставлення результатів окремих галузей транспорту за певний період.

Визначення рівня ефективності використання виробничого потенціалу залізниці базується на проведенні кількісного і якісного аналізу з позицій глобальної оцінки ефективності процесу відтворення, який повинен відтворити динаміку:

- приросту основних виробничих фондів в галузевім розрізі;
- зростання продуктивності праці;
- фондоозброєності праці;
- фондоддачі, фондосмість, фондооснащеність залізниць;
- зростання об'єму продукції транспорту.

Приступаючи до аналізу, в першу чергу необхідно вирішити, які показники будуть використані, є вони в обліку, чи їх необхідно розрахувати.

Необхідно відмітити, що для аналізу основних фондів майже всі показники ефективності їх використання потрібно розраховувати, як правило за достатній період, десятиліття і більш довгостроковий період.

Правильність виводів, які будуть отримані із результатів аналізу основних виробничих фондів залежить від достовірної статистичної інформації. У зв'язку з цим важливим станом перед проведенням аналізу повинен бути розгляд методологічних основ його проведення і обробки необхідної інформації, яка розкриває вплив кожного окремого фактора на ефективність функціонування основних виробничих фондів транспорту.

В роботі наведені результати аналізу основних фондів на залізниці та встановлені певні закономірності їх змін.

Питома фондоємність перевезень та її значення

Романко О.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Треба відмітити, що на залізничному транспорті дослідження цієї проблеми ще не зайняло належне місце серед показників ефективності використання основних фондів. В теоретичних дослідженнях та в практиці по управлінню виробничими фондами потрібно враховувати, що виробничі фонди залізниці опосередковують процес перевезень двоюко: в формі витрат (амортизація основних фондів, матеріали, електроенергія і т.п.) і в формі участі (залучення всієї авансованої маси і вартості основних виробничих фондів та нормованих оборотних засобів).

В процесі управління виробничими фондами для оцінки, планування та стимулювання покращення їх використання потрібна об'єктивна інформація про по видову структуру і стан виробничих фондів які приймають участь у процесі перевезень. Але такої інформації поки немає ні в обліку ні в плануванні, її неможливо отримати на основі діючих показників використання основних виробничих фондів і нормованих оборотних засобів. Цю інформацію можливо отримати тільки з допомогою показника питомої фондоємності перевезень (ПФП). Сукупна питома фондоємність перевезень – це відношення середньорічної вартості основних та оборотних фондів до об'єму приведеної продукції транспорту.

Як бачимо, її загальна величина складається із двох показників ПФП – по основним виробничим фондам і по нормованим оборотним засобам.

Як відомо, залізничний транспорт – багатогалузеве господарство, де кожна галузь виконує свої специфічні функції в забезпеченні процесу перевезень, Відповідно і питома фондоємність перевезень може бути розрахована в цілому по залізничному транспорті, окремі залізниці та її галузям.

Це дозволяє виконати аналіз та встановити долю кожної галузі в забезпеченні процесу перевезень. Отже сукупна питома фондоємність перевезень, це –

$$\text{ПФП} = \frac{\Phi_0 + \Phi_{об}}{\sum Pl_{прив}} \frac{\text{грн}}{\text{ткм.прив}}, \quad [1]$$

де $\Phi_0, \Phi_{об}$ – основні виробничі та оборотні фонди залізниці, грн.;

$\sum Pl_{прив}$ - об'єм приведеної продукції, ткм.прив;

Цю формулу можна показати по галузям залізничного транспорту,

$$\text{ПФП} = \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{колії}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{електр}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{лок}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{ваг}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{ш}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{руху}}}{\sum Pl_{прив}} + \frac{(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{інші}}}{\sum Pl_{прив}}, \quad [2]$$

де $(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{колії}}$ - основні виробничі та оборотні фонди господарства колії;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{електр}}$ – основні виробничі та оборотні фонди господарства електрифікації;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{лок}}$ - основні виробничі та оборотні фонди локомотивного господарства;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{ваг}}$ - основні виробничі та оборотні фонди вагонного господарства;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})_{\text{ш}}$ - основні виробничі та оборотні фонди сигналізації та зв'язку;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})^{руху}$ – основні виробничі та оборотні фонди господарства руху поїздів;

$(\Phi_0 + \Phi_{об})^{інші}$ – основні виробничі та оборотні фонди інших галузей господарства транспорту;

Сукупна ПФП дозволяє зробити предметом економічного аналізу всі елементи виробничих фондів залізниці і її структурних підрозділів по галузям залізничного транспорту. На сукупну питому фондоємність продукції не оказують впливу позавиробничі фактори, її величина безпосередньо залежить від фактичного використання виробничих фондів, їх вартості, структури, технічної досконалості. Це дозволяє використовувати ПФП в економічних розрахунках. Так, ступінь раціонального використання виробничих ресурсів визначає рівень інтенсифікації процесу перевезень. Не використані можливості покращення використання ресурсів – це резерви підвищення інтенсифікації процесу перевезень.

Статистично обґрунтовану оцінку інтенсифікації процесу перевезень можна виконати по системі показників, які включають собівартість перевезень, питому матеріало- та енергоємність, праце місткість, питому фондоємність перевезень. Для цього вказані вище показники аналізованого підприємства потрібно співставити з їх значеннями. Застосування того чи іншого планового показника в кожному конкретному випадку залежить від цілі вимірювання рівня і резервів інтенсифікації процесу перевезень. Тобто по залізницям, а в нинішніх умовах по регіональним акціонерним товариствам і в цілому по ПАТ “ Українські залізниці ” потрібно розрахувати питому фондоємність перевезень, матеріало- та енергоємність перевезень, собівартість і встановити ті значення, які повинні мати еталон для порівняння. Це потрібно для перспективного розвитку галузі, куди вкладати гроші, які необхідно розвивати технології, яких готувати спеціалістів.

Укрзалізниця повинна мати еталонні дільниці, еталонні відокремлені структурні підрозділи. Кожен спеціаліст на залізниці повинен знати ці аспекти і перспективи розвитку галузі. Відомо, що відокремлений структурний підрозділ має свою специфічну продукцію, але кожен з них працює на кінцеву продукцію транспорту – безумовне виконання графіку руху поїздів, переміщення вантажів, пасажирів, пошти та багажу. В цій стратегічній задачі проглядається роль залізниці з урахуванням особливостей роботи кожної з них по навантаженню, вивантаженню, відправленню поїздів, транзиту. Змінилась форма власності на залізницю, але не змінилися вимоги клієнтів до перевізника.

Виходячи з наведених вище задач транспорту та враховуючи віковий стан транспортних засобів, особливо рухомого складу, розрахунок та аналіз питомої фондоємності перевезень має дуже важливе значення. Розвиток транспортного комплексу повинен здійснюватись шляхом зростання цього показника. На якому рівні цього показника будуть найкращі фінансово-економічні результати залізниць? Відповіді на це питання можна отримати шляхом проведення відповідних досліджень.

Секція 2

Економіка та управління
транспортними системами

**Голова секції – доктор економічних наук,
професор М.І. Міщенко**

Bariery i szanse dla logistyki w obrotach między Polską a Europą Wschodnią w warunkach kryzysu

*Bulhakova Yu.V., DNUTK, Dniepropietrowsk,
Bulhakov Hr.V., Służba Bezpieczeństwa Ukrainy, Kijów, Ukraina*

Polski eksport jest w 79% kierowany na rynek Unii Europejskiej (UE). W 2008 r. światowy kryzys finansowy ukazał wszystkie negatywne skutki takiej zależności eksportowej. Udowadnia to tylko celowość dywersyfikacji rynków eksportowych. Dla Polski najkorzystniejszymi rynkami zbytu, z punktu widzenia położenia geograficznego, pojemności, poziomu popytu i dochodowości są rynki Europy Wschodniej (EW), a mianowicie Ukrainy, Białorusi, Rosji. W tym opracowaniu do listy krajów EW zaliczono także odległy Kazachstan, z uwagi na ogromny niewykorzystany potencjał rozwoju obrotów handlowych.

Do 2014 r. obroty między wymienionymi krajami rozwijały się bardzo dynamicznie. Jednak rozwój kryzysu w stosunkach rosyjsko-ukraińskich w latach 2013-2014 i polityka restrykcji, wyraźnie zaważyły na stanie związków handlowych między Polską a krajami EW. Wskutek stosowania polityki ograniczeń, straty ponoszą wszystkie strony. Polska traci dochody, kraje EW dostęp do dobrej jakości produktów w umiarkowanych cenach.

W 2014 r. w polskim eksporcie zmniejszył się udział krajów EW i wyniósł 8%, wobec 11% w 2013 r. Wynikało to głównie z ograniczenia możliwości eksportu do Rosji, spowodowanego przede wszystkim wprowadzeniem w 2014 r. embarga na import wybranych produktów rolno-spożywczych (jabłka, gruszki, pigwa, morele, wiśnie, czereśnie, brzoskwinie, nektarynki, śliwki, kapusta, wyroby gotowe z wieprzowiny).

W tej sytuacji polscy producenci zmienili orientację na rynki takich krajów jak: Indie, Australia, Chiny i państwa Afryki. Na tle tych wydarzeń powstał problem i pytanie badawcze – czy są szanse na usunięcie barier dla obrotów towarowych, w tym i dla logistyki między Polską a Europą Wschodnią, w warunkach kryzysu politycznego?

Celem głównym opracowania jest sformułowanie scenariuszy rozwoju sytuacji kryzysowej wywołanej kryzysem politycznym w postaci rosyjskiego embarga wobec Polski.

Celami szczegółowymi opracowania są:

- 1) sformułowanie scenariuszy rozwoju sytuacji kryzysowej,
- 2) określenie możliwości zmiany rynków zbytu EW na alternatywne,
- 3) określenie możliwości „obejścia” barier.

Dla zbadania tego typu problemu, wykorzystano oryginalną metodykę badania sytuacji kryzysowych. W ramach tej metodyki kluczowa jest teoria ryzyka politycznego, umożliwiająca obiektywną ocenę sytuacji w aspekcie socjologii, polityki, ekonomii. Teoria ta daje również możliwość oceny ryzyka i podjęcia racjonalnej decyzji w warunkach kryzysu politycznego.

Analiza SWOT została wykorzystana jako element składowy metodyki badania sytuacji kryzysowych. W opracowaniu przeanalizowano tylko relacje między zagrożeniami, słabymi stronami i szansami. Wyłączono silne strony, które niewątpliwie występują. Lecz w tym kontekście nie mają znaczącego wpływu. Uznano więc, że nie warto analizować tego czynnika.

Kolejnym instrumentem, który uwzględniono jako element składowy metodyki badania sytuacji kryzysowych, była metoda scenariuszowa Szwarca. Pozwala ona przewidywać potencjalne negatywne i pozytywne skutki rozwoju sytuacji. Z możliwych przypadków przeanalizowano scenariusze dla sytuacji eskalacji konfliktu oraz przedłużenia embarga („different but better – fundamental changes”). Jest to najbardziej prawdopodobny przypadek, w ramach którego zaproponowano następujące scenariusze: „nic nie robić”, „zmienić rynki zbytu EW na alternatywne” i „skorzystać z możliwości obejścia barier”.

Optymalną strategią minimalizacji ryzyka politycznego i ekonomicznego w warunkach kryzysu politycznego jest połączenie drugiego i trzeciego scenariusza. Prawdopodobieństwo pierwszego scenariusza jest nieznaczące.

Value and technological interdependence of transport speed growth

Kyslyi V., Kyiv

Graph of interdependence between value and speed of auto vehicles demonstrates the significant characteristics of its figure intensity. According to objective dialectical relationship between comfort and speed of the transport process cars of a higher price class tend to have better capacity characteristics of engines providing faster movement. Thus, elaborating the technological capabilities of only land transport leads to relatively slower growth rate of the speed than corresponding increase of resource investment (the law of diminishing returns).

However, "address" of manufacturers to the technologies of aviation industry changes the situation reversed. The use of air transport systems not only dramatically accelerates the growth rate of vehicle speed but also significantly reduces the costs for their production. Vehicles built, usually as an unique instance are significantly cheaper than mass-produced cars for the race. However the effect is not of long action as high-speed capabilities of mass aviation industry in economical option for their terrestrial use in specially selected ideal conditions for setting the records are also of quite fast running out. This fact is reflected in the slower speed of growth comparably to the growth of economic costs spent for creating a machine.

Thus, the actual graph oscillates around indicative curve of accelerated growth rates of speed caused by scientific and technological progress of mankind, without prejudice to this general transport trend.

"Return" of the curve in its final phase to the opposite costs trend is associated with predictable, that is expected amounts of needed for the project costs. In practice, the actual costs are often higher than expected, but also declared value is significantly higher than the same parameter of the vehicle - predecessor.

The similar nature of interdependencies is present also in water transport, available peculiarities are caused only by smaller speeds because of more dense and therefore less favorable environment of movement.

Observed inflection of graphs which is inherent to relatively "slow" water and road transports should be considered as one caused by efforts of out-of-sector engineers constructing the high-speed vessels and vehicles; while the fastest air transport demonstrates the normal accelerated dependence "speed - cost " with absence of characteristic inflection.

Both curves are not directly related to units specifically designed for carrying cargo or passengers forming transport as a separate and subject aimed economy sector. Parts of graph represent data on vehicle in private use of households and display areas more related to the entertainment industry and cultural events. Therefore, indicators of speed which form the graphics are not typical to public transport. However, they are of particular interest from the perspective of need to analyze the nature of interdependencies for overall speed technology potencies, on the one hand, and the volume of investments in them - on the other. Including the threshold parameters into the research allowed to zoom consideration trends and revealed the fundamental law of reducing the economic costs of achieving results when using technical solutions typically used in the transport of a higher stratification form.

Also exceptional practical importance of record-racing vehicles especially for public transport has to be kept in mind, although the economic effect of their use tends to be significantly distant in time. Thus, the economic result is to facilitate discovering the original useful solutions processed for extreme conditions of high-speed transportation and their further use in the projects of new wide technology applications. Generally, creating unique speed-record units adequately characterizes the overall engineering as involves diverse production cycles in dozens of different industries. Hence, value and technological codependency revealed is quite meaningful to characterize peculiarities of the transport speed evolution that can be the basis for the essential economic assessments of the sector as a whole.

Issues of transport services' effectiveness improvement at railways of Ukraine

Chernova N., DNUZT

Surmilo D., XJTU (Xi'an Jiaotong University)

In modern conditions the role and place of the factors of increase of efficiency of functioning of passenger transportation service by railway transport of Ukraine is determined by the degree of implementation and introduction of scientific and technical progress. The revival of economy of Ukraine calls for new approaches to quality services by railways.

This period represents the birth of a new information society, in which social needs of the population should be a priority. These needs affect the construction and development of the economic system of state regulation of functioning of passenger transportation service.

However, international experience shows that social efficiency market transformation is not possible without an effective system of state regulation of the sustainable operation of passenger transportation service. These circumstances include the need for it and the development of new mechanisms of state regulation and control of the use of mechanisms for strategic planning and forecasting management structure of passenger economy of railway transport of Ukraine. This has led to the solution of the research primary goals.

Unprofitable of passenger transportation service of Ukrainian railway transport, which is typical for similar transportation of railway administrations of all countries in the world, with each passing year increases due to both objective and subjective reasons. These circumstances provide a mechanism to find the optimal combination of economic investment component of social infrastructure in the state (budget) and private funds. While the social contradictions in the sphere of investments by the state and other sources are in urgent need of scientific research, the expediency of which is conditioned by the necessity of making economic decisions on the implementation of the State Concept of reforming of a railway transport of Ukraine.

Ukrainian railways has a high degree of deterioration of fixed assets in the industry, which entails higher costs in their current maintenance, repair and causes a threat of loss of technological stability. In recent years, the deterioration of the rolling stock amounts is 86 % (with service life of 28 years, the average age of passenger cars in the company is 27.5 years). This leads to a corresponding decrease in depreciation. Violations of the principles of simple reproduction of fixed assets and available unjustified is increasing profits and tax charges. Lack of financial transparency of economic activity and, as a consequence, poor investment attractiveness of the sector is limited the possibilities to attract the foreign and domestic investment in necessary sizes. Negative phenomenon is that the cost of passenger transportation by 50-60% is covered at the expense of freight traffic. This is the result of unreasonable low fares, as well as privileges for travel.

In a radical upgrading of passenger cars need about 16 billion UAH. The national economy is unable to allocate such amount of funds, and railways are not able to accumulate the corresponding amount due to depreciation and profits. Therefore, to address this problem, with the purpose of liquidation of unprofitability of passenger transportation, increase of efficiency of their functioning should implement a set of measures, one of which is the urgent implementation of high-speed railway transport.

Failure to resolve the problems in the existing economic approaches are stipulated the necessity of reforming in the field of railway transport. These problems have necessitated the development of proposals to enhance the efficiency of passenger transportation service.

До питання будівництва Дніпропетровського метро

*Гненний О.М., Гненний М. В., ДНУЖТ, м. Дніпропетровськ,
Саєнко А. О., ДП «Днепргражданпроект», м. Дніпропетровськ*

На сьогодні дніпропетровський метрополітен, на жаль, продовжує залишатися одним з найменших в світі: лише 6 станцій відкрито ще в 1995 р., а експлуатаційна довжина колії менше 10 км.

З 1996 року ведеться будівництво II черги метро від вокзалу уздовж центрального проспекту Карла Маркса на нагірну частину міста. У планах станції «Театральна», «Центральна», а після них «Жовтнева». Основними проблемами продовження є такі, як дуже складний тип породи - кварцований гранит, постійне недофінансування з боку держави.

У 2012 р. за замовленням ДП «Дніпроцивілпроект» авторами виконувалась робота з аналізу та прогнозування показників Дніпропетровського метро з метою обґрунтування кредитування будівництва другої черги метро від вокзалу до нагорної частини міста. Джерелами фінансування будівництва планувалися позикові кошти закордонних банків ЄБРР і ЄІБ у розмірі 300 млн. EUR.

При цьому найважливішими чинниками, що впливають на ефективність інвестиційного проекту, є: кошторисна вартість об'єкта, об'єми пасажиропотоків, вартість проїзду в метро, величина експлуатаційних витрат, вартість рухомого складу та рівень ризику інвестування.

Можна очікувати, що після продовження лінії значно збільшиться пасажиропотік, адже зараз він дуже низький.

При розробці фінансового плану використовувались такі вихідні дані:

-- обсяг перевезень Дніпропетровського метрополітену після пуску другої черги лінії – 106 млн. пасажирів на рік;

-- вартість проїзду у метрополітені після пуску другої черги лінії у базисних цінах – 3 грн. з ПДВ;

-- термін будівництва другої черги лінії метрополітену – 5 років;

-- вартість будівництва другої черги лінії – 4042,849 млн. грн. з ПДВ (20%), у тому числі: 1-й рік проекту (кінець 2012 та 2013 роки) – 510,5 млн. грн., 2-й рік проекту (2014 рік) – 930,4 млн. грн., 3-й рік проекту (2015 рік) – 1107,5 млн. грн., 4-й рік проекту (2016 рік) – 880,0 млн. грн., 5-й рік проекту (2017 рік) – 614,449 млн. грн.;

-- кількість додаткових вагонів для забезпечення обсягу перевезень, що очікується – 35 одиниць (7 потягів по 5 вагонів);

-- вартість додаткового рухомого складу – 87,5 млн. грн. з ПДВ (20%).

За результатами розрахунків основні показники інвестиційного проекту склали:

-- чиста поточна вартість інвестиційного проекту NPV = 181,3 млн. грн.;

-- внутрішня норма доходу проекту IRR = 5,05 %;

-- коефіцієнт прибутковості проекту ID = 1,061.

Внутрішня норма доходу проекту дещо вища, ніж ставка дисконтування та середня ставка відсотку за депозити юридичних осіб, виражена у порівняному рівні цін, що свідчить про забезпечення проектом мінімально прийнятного рівня економічної ефективності.

Про забезпечення мінімального рівня економічної ефективності свідчать також позитивне значення чистої поточної вартості та перевищення одиниці коефіцієнту прибутковості.

Відомо, що ухвалою Кабміну від листопада 2015 року замовником будівництва другої черги метрополітену у Дніпропетровську визначена Дніпропетровська міська рада.

На теперішній час в умовах кризи будівництво Дніпропетровського метро проблематично.

Нагадаємо, що 9 лютого в.о. першого заступника голови Дніпропетровського міськради заявив, що вирішення про добудову метро було поспішним і зараз розробляються плани

консервації недобудови. Далі в Дніпропетровській мерії пояснили, чому думають про затоплення дніпропетровського метро.

Вперше в світі про затоплення метро заговорили в Дніпропетровську.

Центральні станції Дніпропетровського метрополітену потрібно добудувати, а не засипати або заливати водою. Про це заявив проректор Національного гірничого університету, завідувач кафедри підземного будівництва, доктор технічних наук, професор Олександр Шашенко.

Фахівці Національного гірничого університету давно і ретельно вивчають питання будівництва метрополітену в Дніпропетровську і вважають, що три станції метро в Дніпропетровську необхідно добудувати. При цьому затоплення недобудованих станцій метро можуть привести до непередбачуваних наслідків.

Безумовно, метро має значні переваги в порівнянні, наприклад, з автомобільним транспортом. Основними з них можна назвати:

- відсутність пробок;
- непотрібне місце для паркування транспортних засобів;
- аварійність метрополітену в десятки разів нижче, ніж на автотранспорті;
- погодні фактори не впливають на роботу метро;
- вартість проїзду та супутні витрати пасажира нижчі;
- вплив метрополітену на навколишнє середовище значно менший.

Слід підкреслити, що в умовах кризи навпаки потрібно здійснювати такі інфраструктурні проекти, як будівництво метрополітену. Це дозволить не тільки вирішити проблему довгобудови, а також додатково відкрити робочі місця, знизити рівень безробіття в Дніпропетровську, підвищити обсяги виробництва інших сфер економічної діяльності та позитивно вплине на рівень платоспроможності населення.

Проблемні аспекти управління інвестиційними ресурсами та сучасні тенденції реформування залізничної галузі

Голубєв Д.І., ДЕТУТ, м. Київ

Трансформація вітчизняної економіки, зокрема динамічна глобалізація та інтеграція в світовий економічний простір ставить перед підприємствами низку проблем щодо удосконалення управління ресурсами підприємств.

Сучасні тенденції розвитку системи міжнародних економічних відносин передбачають трансформацію розв'язання проблем функціонування транспортних систем України. Властивості світової транспортної системи (структурованість, цілісність, ділимість, синергічність, гнучкість, динамічність та адаптивність) обумовлюють необхідність застосування системного підходу до бізнес-процесів її функціонування. Виконуючи притаманні світовій транспортній системі особливі функції: основні (дистрибутивну та забезпечуючу) та похідні (інтегруючу, глобалізуючу транзитну) транспортна система України повинна забезпечувати здійснення бізнес-процесів на основі оптимального та ефективного використання ресурсів. Відповідно в умовах реформування залізничної галузі необхідним постає ефективне управління інвестиційними ресурсами, застосування удосконалених механізмів, методів, принципів та інструментів для забезпечення необхідного фінансово-економічного рівня підприємств залізничного транспорту.

Питання ефективного використання фінансових та інвестиційних ресурсів залізничної галузі досліджували Ю. С. Бараш, Н. І. Богомолова, О. С. Іванілов, О. В. Колесников, Н. М. Колеснікова, М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов та ін. В умовах реформування залізничної галузі дослідження щодо аналізу проблем, оптимізації бізнес-процесів та створення ефективної системи управління ресурсами підприємств вимагають подальшого теоретичного і практичного обґрунтування.

Для фінансового забезпечення операційної, фінансової та інвестиційної діяльності, виконання зобов'язань перед державою і діловими партнерами, а також для успішного функціонування на ринку, кожне підприємство повинно формувати, розподіляти і використовувати фонди грошових коштів та обґрунтовано залучати зовнішні джерела фінансування. Фінансові ресурси підприємств залізничного транспорту представляють «сукупність капіталу, майна, інших засобів, що відображені у грошовій формі, знаходяться у розпорядженні підприємств і структурних підрозділів залізниць та використовуються ними в процесі фінансово-господарської діяльності».

Існуючи особливості розвитку світової транспортної системи (глобалізація галузі, модернізація інноваційним шляхом, зростання обсягів і відстані перевезень, зменшення транспортності, зростання конкуренції, зростання внутрішніх регіональних транспортних потоків та інтеграція в світову транспортну мережу) повинні стати основними сучасними тенденціями в реформуванні залізничної галузі. На етапі реформування залізничної галузі постає питання удосконалення системи управління фінансовими та інвестиційними ресурсами підприємств залізничного транспорту з точки зору сучасних тенденцій та особливостей розвитку світової транспортної системи.

«Укрзалізниця» - природна монополія, що перебуває у власності держави та є стратегічним підприємством. Об'єднує 6 залізниць України та близько 130 підприємств, які обслуговують залізничну інфраструктуру. Транспортна мережа за сукупною довжиною колійних шляхів займає шосте у Європі та дванадцяте у світі. Великий парк рухомого складу (біля 4 000 одиниць локомотивів та 120 000 одиниць рухомого складу). Чотири з десяти пан'європейських транспортних коридорів проходять через Україну.

Сучасний стан транспортної системи України характеризується як позитивними тенденціями розвитку (відносним зростанням транспортної мережі, обсягів перевезень, у тому числі міжнародних, посиленням конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, активізацією міжнародного співробітництва в рамках адаптації до вимог єдиної

транспортної політики країн ЄС, активною інтеграцією до світової транспортної системи тощо), так і негативними (зниженням обсягів перевезень та транспортної мережі в результаті окупації АР Крим та регіонів Донбасу, а також припиненням сполучення з Росією, низькими темпами модернізації транспортної мережі та транспортних засобів, відсутністю послідовного механізму реформування транспортної галузі, низьким інвестиційним потенціалом галузі, нерівномірністю регіональних транспортних мереж, тощо).

Основними напрямками щодо удосконалення системи управління ресурсами підприємств залізничного транспорту є:

- удосконалення адаптованої системи управління галуззю;
- антикорупційне прозоре управління фінансової та інвестиційної діяльності підприємств галузі;
- інвестиційний розвиток шляхом інноваційного технічного переоснащення;
- ефективне управління капіталом підприємства та кредитними ресурсами;
- удосконалення тарифної політики;
- оптимізація доходів та витрат за допомогою сучасних механізмів, методів, принципів та інструментів (проектний підхід, бюджетування, логістизація бізнес-процесів та ін.).

На даному етапі трансформації розвитку галузі основними завданнями державного регулювання діяльності залізничного транспорту є створення вертикально-інтегрованої транспортної системи, припинення субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних та модернізація інфраструктури, що приведе до розвитку конкурентного середовища на ринку транспортних послуг та збалансованості інтересів всіх учасників такого ринку.

За підрахунками експертів, для модернізації інфраструктури потрібно до 2020 р вкласти близько 13 млрд. доларів (5 млрд. доларів в модернізацію і оновлення локомотивного парку, близько 3 млрд. доларів - на вантажні вагони, 2 млрд. доларів - на пасажирські і більше 3 млрд. доларів – у розвиток шляхів, станцій, систем безпеки і організації руху і т.п.). Також потрібно розробити заходи щодо підвищення конкурентоспроможності послуг (розвиток швидкісного руху, сервісних послуг обслуговування пасажирів, підвищення безпеки та надійності перевезень, тощо).

Для вдосконалення державного тарифного регулювання на перевезення потрібно: виробити науково обґрунтований механізм встановлення тарифів; віднайти джерела і шляхи компенсації збитків від надання пільг на залізничні перевезення; проводити реформування тарифної системи у комплексі із структурною трансформацією залізничного транспорту.

Залізничний транспорт має стратегічне значення не тільки в питаннях функціонування та розвитку транспортної системи, а також в питаннях економіки країни в цілому. Тому трансформаційні процеси, що відбуваються у залізничній галузі є визначальними для досягнення успіху в усіх економічних реформах держави задля підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості країни .

Список використаних джерел:

1. Антонюк Л.Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації: монографія/ Л.Л.Антонюк. - Київ, 2004. – 273 с.
2. Основи управління фінансами залізничного транспорту / М. В. Макаренко, Н. М. Колесникова, Н. І. Богомоллова, О. В. Андрєєва, О. О. Кравченко, Т. С. Рябчун, В. В. Чорний, Є. В., Талавіра, Ю. П. Труханов та ін.. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 340 с.
3. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. / Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>
4. Захарова О.В. Розвиток потенціалу світової транспортної системи: монографія / О.В. Захарова. – Маріуполь: МДУ, 2012. – 234 с.

Функціонування транспортних терміналів на прикладі ЦТС «Ліски»

Гонзур Є.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день Філія "ЦТС "Ліски" ПАТ "Укрзалізниця" є безсумнівним лідером у сфері організації залізничних та інтермодальних перевезень транзитних та експортно-імпорتنних вантажів у контейнерах. Позитивний досвід професіоналів створює умови для доставки вантажів у будь-якому напрямку, поєднуючи функціональний потенціал залізничного, автомобільного та морського транспорту.

У сферу діяльності Центру «Ліски» входять організація перевезень вантажів в універсальних 20 та 40 - футових контейнерах, танк-контейнерах, рефрижераторних контейнерах та експедирування будь-яких вантажів залізничним та іншими видами транспорту.

Центр має надійні та стабільні договірні відносини з провідними експедиторськими організаціями СНД та Європи, що дозволяє здійснювати комплексне транспортно-експедиційне обслуговування вантажів клієнтів з доставкою вантажу за схемою "від дверей до дверей» по території країн СНД, Балтії та Європи.

Центр "Ліски" єдине в Україні підприємство з ремонту контейнерів, визнане Регістром судноплавства України – членом Асоціації Органів Технічного Нагляду і Класифікації. Філія УДЦТС «Ліски» на Придніпровській залізниці створено з метою розширення послуг, що надаються підприємствам, організаціям і громадянам при перевезенні вантажів залізничним і автомобільним транспортом, а також з метою найбільш ефективного використання рухомого складу, контейнерів, організації вантажно - розвантажувальних робіт.

На базі підприємства є можливість скористатися такими послугами як: залізничне експедирування, автоперевезення, розмитнення вантажів, контейнерні перевезення, транспортування негабаритних вантажів, митні склади.

Клієнтам пропонується проведення комплексу митних послуг на базі відділу митної служби Дніпропетровська розташованої на території підприємства. Також штат митних брокерів які виконують в мінімальні строки митне оформлення вантажу і в разі потреби оформлення вантажу на митне зберігання в складах підприємства. Підприємство оснащено новітньою інформаційною системою обліку автотранспорту та вантажів що прибувають на митне оформлення. Завдяки цій системі оформлення вантажів відбувається значно швидше і надійніше.

На базі підприємства є спеціалізований майданчик для організації контейнерних перевезень. Майданчик дозволяє розміщувати до 5000 контейнерів одночасно. На території підприємства організовано місце прибуття та стоянки автотранспорту на час митного оформлення та розвантажувально-навантажувальних робіт. Організовано сучасне відео спостереження та пожежно-охоронна сигналізація, що забезпечує надійність і безпеку зберігання вантажів. Для митного зберігання вантажів на території підприємства розташовані митні склади, на яких в разі потреби є можливість залишити вантаж для подальшого розмитнення. Також підприємство дає можливість скористатися орендою сучасно автотранспорту для забезпечення перевезення вантажу до місця призначення на території України.

Для автотранспорту організована вагова майданчик, де є можливість провести зважування автомобіля, для подальшої передачі інформації до митного оформлення.

Для забезпечення потреб клієнтів філія має виробничі ділянки в містах Дніпропетровської області: Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Павлоград, Новомосковськ, Синельникове та населених пунктах: Покровка, Васильківка, Партизанський.

Транспортні системи в логістиці

Гутченко А.О., ДОНДУУ, м. Маріуполь

Транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Транспортна система — це система взаємопов'язаних складових (людей, які задіяні в транспортному процесі; інфраструктури; транспортних засобів тощо), яка призначена для транспортування будь-кого (будь-чого).

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва, є його четвертою галуззю (після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства) і продовжує виробничий процес, доставляючи продукти від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу.

Специфіка транспорту, як галузі господарства, полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції.

Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків. Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. Він відіграє в державі важливу економічну, оборонну,

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, виконує неперервну і масову постановку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства.

Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Транспортна логістика - це система по організації доставки, а саме по переміщенню будь-яких матеріальних предметів, речовин тощо. З однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом. Одне з основоположних напрямків науки про управління інформаційними і матеріальними потоками в процесі руху товарів.

Оптимальним вважається маршрут, по якому можна представити логістичний об'єкт в найкоротші терміни (або передбачені терміни) з мінімальними витратами, а також з мінімальною шкодою для об'єкта доставки.

Шкодою для об'єкта доставки вважається негативний вплив на логістичний об'єкт як з боку зовнішніх чинників (умови перевезення), так і з боку тимчасового чинника при доставці об'єктів, які підпадають під цю категорію.

Основним завданням транспортної логістики, як і логістики промислових підприємств, є збільшення прибутку транспортних організацій. Цього можливо досягти за рахунок координації транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, в яких містяться умови поставок. Все це дає змогу отримати конкурентні переваги на ринку і зменшити витрати.

Завдання, які вирішує логістично-транспортна система і розробку її стратегії можна поділити на три групи. Перша з груп пов'язана з формуванням ринкових зон обслуговування, прогнозом матеріалопотоків, їх обробкою в системі обслуговування та іншими роботами в

оперативному управлінні і регулюванні матеріального потоку. Друга група – завдання із розробки системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу виду діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів і ін.). Третя група – це управління запасами на підприємствах, фірмах, складських комплексах, розміщення запасів і їх обслуговування транспортними засобами, інформаційними системами.

Оптимізація і вирішення цих завдань, що особливо актуально в умовах ринку, залежить від конкретної ситуації, умов і вимог до ефективної логістичної системи, а також від проблем, пов'язаних із забезпеченням виробництва сировиною і напівфабрикатами, усуненням вузьких місць в технології доставки різних видів продукції в пункти виробництва, складування і збуту.

Діяльність транспорту у ринкових відносинах має розвиватись за такими напрямками: поглиблене вивчення попиту з використанням транспортних балансів регіонів; підвищення якості і надійності обслуговування клієнтів; удосконалення усього комплексу вантажно-розвантажувальних та складських робіт; надання інформаційних, експедиційних послуг; підвищення рівня договірних відносин; розвиток сервісних послуг; створення посередницьких фірм з постачання рухомого складу, матеріально-технічного забезпечення, маркетингу, реклами; поширення використання контейнерів.

Одним із завдань транспортної логістики є уникнення нераціональних перевезень (короткопробіжних на залізничному транспорті, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх перевезень, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажується і завантажується на складських підприємствах посередницьких організацій). Витрати на ці перевезення для транспортних організацій відображаються в їх загальних витратах на перевезення вантажів, для відправників та отримувачів у вартості перевезень за тарифами.

Концепція розвитку комплексного логістичного управління транспортуванням обґрунтовується таким чином: фактичне переміщення товарів у процесі обігу, котре здійснюється шляхом їх транспортування, забезпечується системою комерційно-посередницьких організацій і комерційних служб підприємств. Вони беруть участь в управлінні перевезеннями, виконуючи функції визначення потреб у перевезеннях, їх напрямках, обсягах і структурі, мають координувати і брати участь в організації процесів переміщення продукції крізь місця її складування, визначаючи послідовність транспортування.

Територіальне поєднання різних видів транспорту, які, взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби виробництва і населення у перевезеннях, становлять транспортну систему країни. Важливим елементом цієї системи є транспортний вузол — комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту. Транспортні вузли, що здебільшого розміщені в населених пунктах, здійснюють перевалки вантажів. Тому в таких пунктах найдоцільніше розміщувати господарські об'єкти, оскільки транспортні витрати тут будуть найменшими.

Транспорт України забезпечує не лише власні потреби у перевезеннях вантажів і пасажирів, ай транзитні, оскільки наша країна має вигідне економіко-географічне і геополітичне положення. Транзитні перевезення — важливе джерело поповнення валютних надходжень держави.

У перспективі розвитку транспорту — створення так званих транспортних коридорів — поліпшених залізничних і автомобільних шляхів високої провізної здатності і належного обслуговування.

Виділяють ще так званий електронний транспорт, що транспортує інформацію через підключення місцевої комп'ютерної мережі до міжнародної системи "Інтернет".

Удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів

Зіць О. Є., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ

Успіх розвитку транспортної системи країни від ефективної діяльності залізничного транспорту, що є необхідною умовою забезпечення економічного і соціального розвитку та зміцнення обороноздатності держави. Впровадження заходів по реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки, направлені на удосконалення всіх видів економічної діяльності щодо раціонального використання основних засобів, перш за все рухомого складу.

Для аналізу ефективності експлуатації інвентарного парку вантажних вагонів на залізницях України функціонує система показників, які оцінюють якість роботи рухомого складу, але існуюча система є недосконалою. Багато факторів, які впливають на результат використання інвентарного парку вантажних вагонів не враховуються, а якщо враховуються, то припускаються випадки подвійного обліку.

Саме тому виникає необхідність у розробці такої методики оцінки експлуатації інвентарного парку вантажних вагонів, яка б була об'єктивною та зрозумілою. З метою вирішення зазначеної проблеми пропонується здійснювати оцінку використання інвентарного парку вантажних вагонів на основі матричного підходу, суть якого полягає у розподілу якісних показників по горизонталі (використання за потужністю та часом і пробігом), так і по вертикалі, де передбачені ієрархічні рівні (від 1 до 4 рівнів) показників (рис 1).

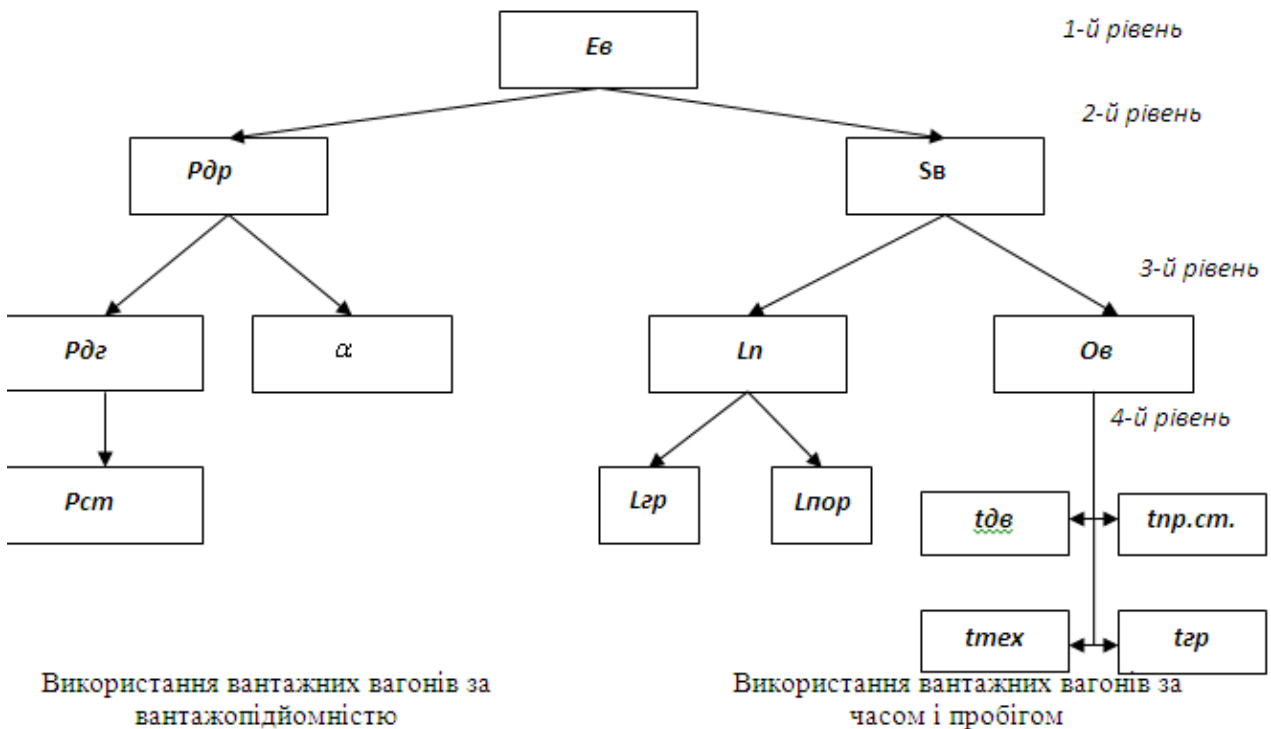


Рис. 1. Залежність показників використання вагонного парку:

Ев – продуктивність вагона; Pdp – динамічне навантаження вагона робочого парку; Pdg – динамічне навантаження завантаженого вагону; Pst – статистичне навантаження; α – частка порожнього пробігу від завантаження, %; Sv – показник середньодобового пробігу; Ln – повний рейс вагона; Ov – обіг вагона; Lzp – навантажений рейс вагона; tde – час перебування вагона в русі; tnp.ст. – час перебування на проміжних станціях.

Найвищий (1 рівень) складає показник середньодобової продуктивності вагона (E_v), що інтегрує всі показники нижчих рівнів і є комплексним показником використання вагонного парку. Алгоритм методики наступний:

Розглядаємо вплив показників 2 рівня на показник 1 рівня, тобто S_v і $P_{др}$ на E_v методом взаємного виключення, далі вплив показників 3 рівня на показники 2 рівня і 4 рівня на показники 3 рівня.

Отже, удосконалення методами оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів сприяє забезпеченню отримання об'єктивних результатів щодо використання вантажних вагонів. Це дозволить здійснювати більш високий контроль і вплив на результати експлуатаційної діяльності залізниць.

Обґрунтування підходів до визначення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту

Каличева Н. С., УкрДУЗТ, м. Харків

Ефективність є оціночною категорією і залежить від рівня життєздатності та функціональної повноцінності при реалізації будь-якої діяльності.

До ключових положень методології економічної ефективності варто віднести:

- визначення економічної ефективності повинне бути комплексним із урахуванням всіх економічних, організаційних і технічних результатів від виконання певної роботи;
- визначення економічної ефективності має враховувати всі розміри запроваджень та нововведень;
- розмір економічного ефекту визначається на весь термін, протягом якого буде діяти запроваджене нововведення;
- рівень економічної ефективності розраховується через зіставлення витрат на розробку та впровадження нововведень з розміром ефекту від їх застосовування.

Ефективний розвиток залізничної галузі залежить від злагодженої роботи всього залізничного комплексу, що є необхідним для забезпечення своєчасного та якісного задоволення потреб пасажирів та вантажовідправників у перевезеннях з мінімальними затратами на одиницю перевізної роботи.

Якщо розглядати функціональну ефективність підприємств залізничного транспорту, то економічний ефект окреслюється здійсненням вантажо- та пасажироперевезень, кількістю та якістю транспортних послуг, обсягом отриманого прибутку та іншими показниками, а також проявляється у високому рівні організації перевізного процесу та в економії матеріальних і фінансових ресурсів.

Тож, використовуючи показники ефективності для відображення ефекту від діяльності підприємств залізничного транспорту, варто:

- відображати витрати всіх видів ресурсів, що витрачаються при здійсненні перевізного процесу, виконанні ремонтних робіт тощо;
- формувати передумови для знаходження резервів, які б збільшували ефективність виконання будь-якої діяльності в залізничній галузі;
- стимулювати використання всіх видів наявних резервів;
- забезпечувати інформацією відносно ефективності виконання робіт всіх ланок управлінської ієрархії;
- виконувати критеріальну функцію, тобто для кожного з показників мають бути визначені правила інтерпретації їх значень.

При більш детальному аналізі здійснення будь-якої діяльності оцінку ефективності можна отримати за рахунок поглибленого аналізу обставин та врахування великої кількості різноманітних умов.

Так, визначення найвигідніших, з економічної точки зору, напрямків капітальних інвестицій у розвиток залізничної сфери дозволяє забезпечити досить значний приріст масштабів перевезень, прибуток на одиницю витрат, скорочення терміну окупності, прискорення темпів НТП. Адже, зростання ефективності виступає частинкою економічної стратегії та сприяє збільшенню продуктивності праці, об'ємів перевезень та зменшення їх собівартості.

Напрямки удосконалення транспортного обслуговування на малодіяльних дільницях залізничного транспорту

Кириленко О.М., НАУ, м. Київ

В процесі аналізу стану забезпеченості дільниць з низькою вантажнапруженістю ресурсами та технічними засобами встановлено, що відбувається над граничний знос основних засобів; рухомий склад, що обслуговує такі дільниці морально та фізично застарів. Це створює умови для збільшення випадків відмов технічних засобів, що прямо впливає на зменшення дільничної швидкості, регулярності обороту, збільшення собівартості використання таких дільниць. Якість транспортної продукції на таких ділянках зменшується, що в підсумку призводить до зменшення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Проведена діагностика малодіяльних дільниць дозволила виявити значний резерв провізної та пропускної спроможності. Має місце значне недовикористання виробничих потужностей. Основна причина полягає в тому, що на малодіяльних дільницях є потреба в розробці особливих, спрощених методів експлуатації, які дозволять значно знизити собівартість перевезень, рівень тарифу, що дозволить залучити більшу кількість споживачів залізничної транспортної послуги та наблизитися до рішення проблеми потенційної збитковості малодіяльних дільниць.

Концептуальні підходи щодо вдосконалення економічного механізму комерційної діяльності малодіяльних дільниць дають можливість поєднання принципів ринкових важелів управління з централізованим плануванням перевезень, що дає змогу використовувати економко-математичне моделювання основних показників стану системи на коротко-, середньо-, та довгострокову перспективу.

За результатами виконаного автором прогнозу вантажообігу на окремих малодіяльних дільницях було визначено сумарний обсяг вантажообігу по залізницях та в цілому на залізничному транспорті, що припадає на малодіяльні дільниці до 2020 року, і встановлено тенденцію до скорочення обсягів перевезень на таких ділянках.

Таблиця: Прогнозування вантажообігу малодіяльних дільниць залізниць України

Назва залізниці	Прогноз вантажообігу за роками, тис. т-км					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Придніпровська	55387,6	56512,7	55622,5	54474,3	54513,1	53979,7
Південна	3043,3	3105,1	3056,2	2993,1	2995,3	2966,0
Південно-Західна	13204,7	13472,9	13260,7	12987,0	12996,2	12869,0
Одеська	45045,1	45960,1	45236,1	44302,4	44333,9	43900,1
Львівська	22163,4	22613,6	22257,4	21798,0	21813,5	21600,0
Укрзалізниця	138844	141664	139433	136554,73	136652	135315

Зважаючи на особливості формування сучасної національної економіки, саме шлях забезпечення стійкого стратегічного позиціонування та економічної рівноваги найбільш повно відповідає ринковим вимогам та враховує світові тенденції розвитку залізничного транспорту, з урахуванням необхідності визначення оптимальних меж комерціалізації економічних відносин суб'єктів господарювання залізничного транспортного ринку та встановленні засобів збалансування економічних процесів кожного з сегментів транспортного ринку.

Таким чином, розробка заходів з концентрації вантажної роботи на малодіяльних напрямках є одним з обов'язкових напрямків удосконалення транспортного обслуговування і дозволить спрямовано розв'язувати проблему їх збитковості за рахунок додаткової кількості варіантів забезпечення ефективності перевезень вантажів та пасажирів шляхом розробки методів їх спрощеної експлуатації.

Аналіз факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту України

Клюєва А.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Необхідність формування на залізничному транспорті України сучасних ринкових відносин та підвищення конкурентоспроможності є одним із стратегічних завдань його розвитку та залежить від впливу на нього зовнішніх та внутрішніх факторів. Беручи до уваги тривалу нестабільну економічну ситуацію в нашій державі, що безпосередньо відбивається на результатах діяльності залізничного транспорту, виникає потреба у вирішенні складних питань щодо адаптації його до роботи в нових умовах з метою підвищення рівня конкурентоспроможності в перспективі.

На сьогоднішній день дослідження показників діяльності залізничного транспорту, що є керівними при визначенні рівня його ефективності та конкурентоспроможності на транспортному ринку України має першочергове значення.

Урядова програма реформування залізничного транспорту України досі триває. Удосконалюється законодавча база та системи управління транспортом. В результаті різкого зниження обсягів перевезень пасажирів і вантажів вивільнилися резерви провізної спроможності залізниць. Однак це не вирішило повністю проблеми невідповідності транспортних потоків і транспортних потужностей, що викликає ряд обмежень у задоволенні попиту на перевезення. Одними з основних недоліків транспорту є низький технічний рівень і незадовільний стан його виробничої бази. Зниження обсягів відтворення інфраструктурних об'єктів, темпів оновлення парку рухомого складу призвело до суттєвого погіршення їх технічного стану, надійності і довговічності.

Значна частина технічних засобів експлуатується за межами нормативного терміну служби, або наближається до нього. Як наслідок, суттєво погіршується безпека, економічна ефективність залізничного транспорту, зростає ресурсомісткість перевезень і транспортні витрати національної економіки України. Збільшення собівартості перевезень викликає підвищення транспортних тарифів, що значно знижує конкурентоспроможність залізничного транспорту на транспортному ринку.

Необхідними умовами для ефективного реформування залізничного транспорту є, по перше щоб залізниця залишилася у власності держави, по друге забезпечення функціонування як єдиного виробничо-технічного комплексу, по третє індивідуальний підхід для реформування, четверте це адаптація до ринкових умов управління залізничного транспорту. А також підвищення інвестиційної галузі та стимулювання та підвищення мотивації праці та підвищення соціального захисту залізничників.

Через ці причини і відбувся форум лідерів, для того щоб вирішити всі питання стосовно залізничного транспорту, та підвищити конкурентоспроможність залізниці.

У Дніпропетровську пройшов форум лідерів майбутніх реформ «Залізничні агенти змін». Він був проведений за допомогою керівництва ПАТ «Укрзалізниця», в рамках заходів «Укрзалізниця майбутнього». На цьому форумі були представники регіональної філії «Придніпровська залізниця», вони також висловили свої ідеї реформування залізничної структури. Метою завдання форуму лідерів було те що потрібно зробити для реформування залізниці на кожному робочому місці та хто цим має займатись. Також цей форум лідерів був призначений для того щоб знайти тих людей, які об'єднають залізничників і поведуть їх у гору за європейським вектором.

В першу чергу учасники форуму запропонували безліч ідей, які цікаві залізниці для підвищення на сам перед стосовно безпеки руху, пасажирських та вагонних перевезень, оплата праці, технічного розвитку та мотивація персоналу, також ще було багато напрямів діяльності залізничного транспорту. На цій сесії учасники довели те, що вони готові до змін, з таким кадровим потенціалом, та стати локомотивом модернізації всієї країни. Також можна наголосити що Придніпровська залізниця вже готова до літніх перевезень, так як вона вже підготувала понад 500 пасажирських вагонів, і близько 200 з

кондиціюванням повітря та також необхідною кількістю постільних речей. У пасажирському вагонному депо вже почали створювати бригади, які займуться ремонтом та підготовкою рухомого складу. Вважаємо що завдяки цієї реформи Укрзалізниця збільшить перевезення як на пасажирських сполученнях так і на вантажних.

Проведення дослідження факторів конкурентоспроможності (зовнішніх та внутрішніх) залізничного транспорту на сучасному етапі засвідчує, що існує пряма залежність залізничного транспорту від зовнішніх факторів, які характеризують стан економіки, та неможливість впливати на ці фактори безпосередньо відображається на результатах його роботи і конкурентоспроможності на транспортному ринку перевезень.

Основними серед зовнішніх факторів є група політичних (загальнополітична ситуація в країні, зовнішньополітичні зв'язки з іншими державами, забезпечення національної безпеки, геополітичні зміни в країні, створення конкурентного середовища, участь в інтеграційних процесах та міжнародних організаціях) та економічних (зовнішньоекономічна стратегія країни, кон'юнктура світових ринків, державне регулювання галузі, інвестиційний клімат, рівень інфляції, рентабельність та збитковість перевезень, купівельна спроможність споживачів) факторів.

На підставі аналізу внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність можна сказати, що стан справ на залізничному транспорті сьогодні є наслідком нашарування проблем протягом тривалого періоду й прямо вказує на необхідність стабілізації та зупинення стрімкого погіршення ситуації з метою підвищення конкурентоспроможності та ефективності розвитку залізничного транспорту. Це можливо забезпечити шляхом прогресивних зрушень, реалізуючи структурну реформу, яка сприятиме повномасштабній модернізації галузі, активізує процеси залучення інвестицій та створить сприятливі умови для цього. Реалізація завдань і цілей Державної цільової програми реформування залізничного транспорту підвищить його конкурентоспроможність не лише на національному, а й на міжнародному ринку транспортних перевезень, сприятиме поліпшенню економічної ситуації в нашій країні в довгостроковій перспективі.

Розвиток залізничного туризму

Клюєва А.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт на мій погляд зручний засіб для перевезення будь-яких категорій туристів, починаючи від великих і малих груп на рейсових регулярних лініях і закінчуючи організацію спеціальних поїздів місцевого і дальнього сполучення, туристів-індивідуалів. Залізниця відкриває туристичні подорожі з великими можливостями, коли погодні умови не будуть на заваді, на відміну від інших видів транспорту. Туристи мають велику змогу замовляти індивідуальні тури та формувати групові перевезення. Великий інтерес може навіть викликати сама залізниця з її багатьма сторонніми об'єктами: старовинний рухомий склад, надзвичайні вокзали, вузькоколійки. Туристичний потенціал залізниць цим не обмежується. Укрзалізниця може запропонувати свої послуги що до розміщення туристів у кімнатах відпочинку вокзальних комплексів. Сьогодні це 1805 місць для відпочинку на 75 вокзалах. Надзвичайно важлива така послуга може бути під час сімейного відпочинку або турів вихідного дня. Туристичний потенціал Залізниці відіграє велике значення створених нових конкурентоспроможних послуг і економічного розвитку туризму в Україні. Для підвищення комфортабельності перевезення пасажирів застосовані нові рішення сучасних технологій, та конструкцій. Вагони мають підвищену комфортабельність, встановлені нові м'які сидіння, кондиціонери, для більшого огляду панорамні вікна. Подорожі набагато приємніші ніж на автобусі, оскільки вони не такі втомлюючи є можливість відвідати туалетну кімнату та пройтись по вагону, випити каву та спостерігати за пейзажем у панорамному вікні. Прикарпаття хоче долучитися до сучасного залізничного туризму, який планує розвиток вузькоколійного залізничного транспорту та має широкі перспективи у Карпатському регіоні та в Україні. Цей проект буде сприяти у вигідній діяльності, в соціальному та економічному розвитку та забезпечення для збереження навколишнього середовища і природно-заповідного фонду Карпат, також потрібно завадити та не допустити екологічних загроз населенню, тому що на гірській території для експлуатації дуже великі параметри транспортної інфраструктури розвитку. Також треба виділити що промисловий потенціал на Закарпатті, це теж економічний розвиток туристичної галузі і задоволення жителів Карпатського регіону. Залізничний рух найбезпечніший вид транспорту, комфортний для подорожей, коли навіть погані погодні умови, то до місця призначення турист має змогу дістатися.

На мою думку вибір туристів очевидний, звичайно на користь залізниці. Беруть активну участь залізниці у історичній розбудові туристичного руху. Я вважаю що для нашої країни та для залізниці, туризм дозволить підвищити економічну доцільність використання існуючих вузьких колій, по яких виконується перевезення лісних вантажів, для туризму та екскурсій як з Європи так і з України спеціалізованими вагонами. Тепер розглядається та ведеться розвиток залізничного туризму в Україні, при якому будуть оглядові подорожі в Закарпатті та Карпатах України і подорожі за кордон нашої країни, що сприятиме та в разі підвищить ефективність використання вузьких залізничних колій і з фінансової точки зору наповнить бюджет України.

Розвиток транспортного туризму в Західному регіоні України

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

Розвиток туризму в регіонах формує різносторонній характер взаємозв'язків з різними сферами економіки цих регіонів. Тому туристичний бізнес позитивно впливає на соціально-економічне зростання в регіоні, сприяючи поповненню бюджетів різного рівня, стимулюючи розвиток супутніх і пов'язаних з туризмом і рекреації напрямів економічної діяльності. Впровадження транспортного туризму у Західному регіоні набуває сьогодні актуальності для пошуку основних і додаткових маршрутів для розвитку туристичної індустрії у регіоні, знаходження принципово нових для нашої країни видів організації туристичного дозвілля населення з метою ознайомлення з історією та культурою місцевості.

Західний регіон України має високий туристичний потенціал, оскільки на його території розташовані як унікальні природні об'єкти, так і численні історико-архітектурні та культурні пам'ятки, що має важливе значення для розвитку внутрішнього та зовнішнього спілкування населення, обміну культурними та науковими цінностями, знайомства із місцевістю, її історією, побутом. Однак в даний час практично у всіх регіонах країни виїзні туристичні потоки в кілька разів перевищують внутрішні і в'їзні туристські потоки. Кожному регіону країни притаманні певні властивості, які залежать насамперед від наявності туристичних ресурсів місцевості, до яких входять природні, історичні та перспективні надбання країни. В залежності від виду ресурсу та мети туристичної подорожі планується маршрут подорожі та підбираються найбільш ефективні засоби пересування туристів, враховуючи їх бажання по вибору транспортного засобу.

Розвиток туризму в Україні суттєво впливає на такі сектори економіки, як транспорт, торгівля, зв'язок, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів народного споживання, і є одним із найбільш перспективних напрямків структурної перебудови економіки. За підрахунками Всесвітньої Туристичної Організації, у 2001 році за кількістю прибуттєвих іноземних туристів Україна займала 22 місце у світі (5,8 млн. осіб, що становить близько 1 % від світових туристичних прибуттів). За прогностичними розрахунками щодо розвитку в'їзного туризму в Україні до 2005 року, його чисельність зросте до 9,3 млн. осіб; прогноз на 2010 рік - 12,1 млн. осіб; прогноз на 2020 рік - 15,0 млн. осіб. Запровадження транспортного туризму у Західному регіоні (Львівська, Закарпатська та Івано-Франківська обл.) вимагає особливої уваги при розгляді питання пошуку нових підходів до надання туристичних послуг в Україні.

Активізація природних можливостей регіону та пошук цікавих для споживачів маршрутів для подорожей по країні вимагають більш детального та глибокого аналізу регіону, всіх складових економічного сектора та можливостей, які можливо було б використовувати при дослідженні території. Основним підходом до ефективної послуги є розробка принципово нових для нашої країни видів організації туристичного дозвілля населення з метою ознайомлення з історією та культурою місцевості. Для реалізації цього заходу необхідним є розробка алгоритмічної схеми, яка б включала у себе практично всі важливі елементи оцінки, аналізу та направлень подальшої діяльності залізничної галузі в контексті туристичної інфраструктури, при чому особлива увага повинна приділятися аналізу факторів впливу на процес створення туристичної конкурентоздатної сфери, успішність якої буде залежати від смаків та пріоритетів споживачів.

Туризм і транспорт є великими міжгалузевими комплексами з розгалуженою структурою, що мають велику значимість для світового господарства, залежні від зовнішнього середовища і фактора сезонності, що роблять значний вплив на навколишнє середовище, що залежать від інфраструктури і відчувають великий вплив людського фактора. Особливої уваги заслуговують фактори, що впливають на розвиток туризму та проблем його впровадження. Найзначнішим з них можна назвати транспорт, будучи потужним двигуном прогресу, він може стати двигуном туризму. Під час планування

подорожі, перед споживачем постає питання вибору транспортного засобу. На практиці діють 5 основних критеріїв конкурентоспроможності вибору транспорту: якість надання послуг, ціна послуги в залежності від якості її надання, витрати та рівень маркетингових заходів, дослідження та розвиток нових більш вигідних шляхів туристичних перевезень, сервісне обслуговування.

Серед видів транспорту, саме залізнична галузь дає можливість до комфортного та безпечного подорожування, створює умови до ознайомлення з широкою географією туристичних маршрутів по краєвидах Західного регіону, забезпечує своєчасне виконання графіку руху поїздів, а також пропонує систему знижок, що дає можливість потенційним клієнтам зекономити на подорожі.

Сукупність усіх цих факторів визначає характер поведінки споживачів туристичних послуг, які можуть бути виражені такими показниками, як туристична активність, ціна готельної послуги, туру. Вибір подорожі залізничним транспортом у межах нашої країни має пріоритет перед іншими видами транспортних туристських перевезень завдяки можливості перевезення великої кількості туристів на значні відстані з забезпеченням високого рівня комфортності подорожування.

З метою професійного підходу до даного питання доречно залучити до загального огляду принципи організації транспортного туризму принципи бенчмаркінгу. Даний підхід сьогодні є актуальним, сприяє формуванню іміджу нашої країни серед потенційних споживачів, підвищує конкурентоспроможність залізничної галузі на ринку туристичних послуг. Саме з цих причин, при розгляді питання впровадження транспортного туризму у Західному регіоні, ситуація вимагає залучення досягнень закордонних фахівців у даній сфері, використання сучасних вітчизняних новітніх технологій вимагає поглиблених методологічних розробок у цьому напрямку. Бенчмаркінг дозволяє оцінити переваги і недоліки даного проекту, проводити пошук потенційних партнерів для якісного надання послуг у комплексі (вибір одного або декількох видів транспорту, місця проживання, умови харчування, оглядові екскурсії тощо). Даний підхід передбачає обмін досвідом в організації транспортного туризму, що потребує активного залучення фахівців, які створюють основу для майбутніх комерційних проектів, методики просування транспортної послуги на туристичному ринку.

В Україні розвиток залізничного туризму і пов'язаного з цим напрямком бізнесу також мають серйозні перспективи, оскільки в нашій країні є багато рекреаційних ресурсів та добре розвинена мережа залізниць, що дає можливість для організації різноманітних за формою та змістом залізничних турів. Інтерес для туристів можуть становити й самі залізничні об'єкти, а саме старовинні будівлі вокзалів, окремі історичні ділянки залізниць, раритетні елементи залізничної інфраструктури та рухомого складу. У той же час в Україні залізничний туризм розвинений недостатньо й обмежується в основному лише перевезенням організованих груп людей до місць відпочинку.

Розвиток внутрішнього і в'їзного туризму стримується цілою низкою факторів, до яких можна віднести наступні: відсутність комплексного підходу до розвитку туристських маршрутів, недостатній розвиток туристичної інфраструктури, застаріла і дорога готельна мережа, нерозвинена транспортна мережа, вузький асортимент пропонованих туристських і супутніх послуг і низька якість сервісу, не зовсім комфортні природно-кліматичні умови в багатьох регіонах країни, відсутність дієвих механізмів регулювання та підтримки розвитку туризму в регіонах, явно вираженої структурної політики і науково-обґрунтованих положень і рекомендацій щодо формування і розвитку раціональної структури регіональних туристських комплексів. Подальші дослідження полягатимуть у розробках схем управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму, що сприятиме впливу на туризм в цілому. Це дозволить гармонізувати структуру туристських пакетів, сприяти задоволенню споживчого попиту, сприяти розвитку нових форм туризму, забезпечити транспортну доступність нових туристських напрямків і позитивно впливати на економічний розвиток регіонів та держави.

Становлення морського флоту України як запорука розвитку зовнішньоекономічних зв'язків

Котлубай В.О., Хаймінова Ю.В., Національний університет «Одеська юридична академія», м. Одеса

Незважаючи на уповільнення темпів зростання світової економіки і торгівлі товарами, уряди країни як і раніше сприяють розвитку глобальних товаропотоків. Причому спостерігається зростання участі в світовому експорті та імпорті товарів країн, що розвиваються, і країн з перехідною економікою. Відповідно зменшується участь розвинених країн. Низькі темпи зростання в світі пов'язані з нестабільною міжнародною обстановкою. Коливання курсів валют, обмеження на торгівлю, погіршення інвестиційного клімату і зниження попиту на сировину в Китаї і Європі (через зниження темпів зростання промисловості) негативно позначився на темпах зростання перевезення вантажів.

На сьогоднішній день, саме морський транспорт відіграє значну роль в розвитку експортно-імпортних перевезеннях.

Геополітичне розташування України між двома світовими центрами ділової активності - Європою і Азією - зумовлює її потенційну роль в забезпеченні євразійських зв'язків. Збільшення обсягів експортно-імпортних і транзитних вантажних перевезень по транспортним комунікаціям України у подальшому буде визначатися темпами економічного зростання і структурними перетвореннями в економіці країни, технічним рівнем транспортної системи та якістю послуг, що надаються, тощо.

Як відомо, одним з ключових критеріїв ролі транспорту в міжнародних бізнес-операціях, є «транспортна складова вартості» - відношення вартості перевезення до вартості вантажу, що перевозиться. Якщо сума витрат на перевезення перевищує вартість товарів, то реалізація товару є економічно недоцільною. Це обумовлює загальносвітову тенденцію до укрупнення морських суден.

Сучасний стан морського торговельного флоту України характеризують певні показники. Згідно з даними Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD) у 2013 р. під прапором України було зареєстровано 492 (45 місце в світі) морських судна загальним дедвейтом 607 тис. т (77 місце в світі), з них 16 - танкери, 139 - судна для перевезення генеральних вантажів, 337 - інші типи суден. На 01.01.2015 р. тоннаж українського флоту 477 тис. т. двт. При цьому українські судновласники володіють флотом в 3567 тис.т.двт.

Причому 85 % всіх морських суден, придатних для експлуатації, були побудовані більше ніж 20 років тому. Побудовані за останні 7 років морські судна складають тільки 3 % від загальної кількості рухомого складу морського вантажного транспорту України. В 2004 р. український флот входив до 35 найбільших флотів світу.

У сучасних ринкових умовах судноплавні компанії України відчувають серйозні економічні та фінансові труднощі в конкурентній боротьбі на світовому ринку транспортних послуг. Одна з причин їх кризового становища - необґрунтовано високий рівень оподаткування, включаючи митні платежі. Це не дозволяє вітчизняним судновласникам здійснювати відтворення основних фондів. В результаті кількість суден українського флоту катастрофічно скорочується. При реєстрації суден в офшорі за кордоном судноплавна компанія має в своєму розпорядженні більше ніж у півтора рази власних коштів для оновлення фондів, ніж компанія, що оперує відповідно до чинного законодавства України.

Проблемою є і нерозвиненість української банківської системи. Українські комерційні банки в кращому випадку готові кредитувати суднобудування тільки на короткий період до 3-х років під високі відсотки (12-14%), а закордонні банки видають кредити на термін 7-9 років за ставками «LIBOR». Для забезпечення повернення своїх вкладень іноземні кредитні установи вимагають реєстрації нових суден у міжнародних реєстрах зі сприятливими податковими умовами. Українські судновласники змушені виконувати ці вимоги.

Проблемою є необхідність одноразової оплати вітчизняними судноплавними компаніями податкових і митних зборів при реєстрації в Україні суден, придбаних за кордоном. Розмір таких зборів може досягати 25 % від загальної вартості судна.

Вже багато років представники галузі та урядовці говорять про необхідність відродження флоту України. Однак реальних практичних кроків в цьому напрямку так і не було зроблено. Якщо в портовій сфері були зроблені кроки з її розвитку (прийнято Закон України «Про морські порти України», розроблено Стратегію розвитку морських портів до 2038 р. тощо), то морський флот залишився без уваги з боку держави. На нашу думку, залучення інвесторів в портову інфраструктуру з товарними потоками з Сінгапуру, Гонконгу, Китаю, Філіппін, Індонезії, країн Південно-Східної Азії на Європу через українські порти не стане вирішальною передумовою для відродження флоту під вітчизняним прапором, як вважають урядовці.

Залучати інвесторів необхідно, однак також необхідно створити привабливі умови для переходу суден під український прапор. Слід зазначити, що різке падіння обсягів морських перевезень за роки незалежності України обумовлено не стільки скороченням вантажопотоків, які прямують до морських портів країни, скільки втратою власного транспортного флоту. Так в 2013 р. морським транспортом під прапором України було перевезено лише 2,3 % вантажів, що проходили через морські порти і причали країни.

Відсутність сучасного конкурентоспроможного вітчизняного флоту на міжнародному ринку морських перевезень, призводить до недоотримання надходжень державним бюджетом України та зменшення можливих доходів судноплавних компаній, тим самим ще більш зменшуючи можливості для оновлення свого рухомого складу. Враховуючи важливу роль саме морського транспорту, як найбільш екологічного, економічного та такого, що має першорядне значення для здійснення зовнішньоекономічних (міждержавних, міжконтинентальних) зв'язків, можна говорити про безпосередній взаємозв'язок між розвитком вітчизняного морського флоту та експортно-імпортних вантажопотоків.

Тому для збільшення кількості суден під українським прапором необхідно впровадити інститут міжнародного реєстру суден, що дозволить надавати податкові та митні преференції вітчизняним перевізникам.

При створенні українського міжнародного реєстру необхідно вирішити безліч проблемних питань: внесення змін до Податкового кодексу про мораторій на подальше внесення до нього змін, вибір моделі тоннажного податку (грецька або голландська модель), закріплення умов, які повинні бути покладені в основу такого реєстру тощо. В умовах євроінтеграції, сучасний режим оподаткування судноплавних компаній потребує удосконалення відповідно до європейської практики. Необхідною умовою відродження національного судноплавства є впровадження тоннажного податкового режиму для суб'єктів торгового мореплавства. Вибір між голландською і грецькою моделями має бути заснованим на врахуванні специфіки роботи (у бербоут-чартері) вітчизняних судноплавних компаній, вигодах держави, які вона повинна отримувати. Необхідно визначити види діяльності, які підпадають під тоннажний податок, строк дії тоннажного податку, передбачити умови/можливість вибору, кваліфікаційні вимоги до суден, узгодити оподаткування управлінської діяльності.

Основною умовою має стати «не нашкодити», тобто надходження до бюджету не повинні зменшитися від впровадження українського міжнародного реєстру суден. Це означає, що судна, які вже зареєстровані в державному реєстрі України, не повинні мати можливості реєструватися в українському міжнародному реєстрі суден.

Создание и поддержание модели отношений - образование и бизнес от компании 5PL

*Иващук В.Р., ООО «5ПИЭЛЬ», г. Киев
Кириченко А.И., ГЕТУТ, г. Киев*

Деятельность предприятия «5 PL» Украины направлена на соединение усилий государственного и частного партнёрства, создание единой площадки с целью разработки национальной системы стратегии планирования и управления событиями цепи доставки в едином интегрированном информационном пространстве для взаимодействия участников цепи.

Сфера предоставления транспортных логистических услуг в мире развивается в направлении формирования новых логистических концепций и управленческого инструментария. Управление всеми компонентами цепи поставок происходит при помощи электронных средств информации, что подразумевает развитие интернет – логистики, сетевой логистики и повышение уровней логистического аутсорсинга.

5PL провайдер агрегирует в себе уже созданные средства автоматизации и предоставляет платформу, на базе которой участники логистической цепи могут существовать в едином пространстве. Общее информационное пространство превращает логистическую цепь в IT-управляемую систему. Таких компаний, позиционирующих себя как 5PL- провайдеры, в мире известно несколько. Украинский бизнес к ним не принадлежит. Наша страна вышла на рынок логистических услуг на десятки лет позже, чем страны Европы и мира. Авангард украинского логистического бизнеса может позиционировать себя только лишь с уровнем 3PL.

Интеллектуально ёмкие технологии требуют функционирования и постоянного притока новых компьютерных знаний и знаний о самих транспортных системах. Абсолютно новая идея для бизнеса Украины – создание новых методов взаимодействия - требует новых принципов создания единого информационного пространства и использования ИТ. «Искра озарения появляется, когда вы меняете угол зрения, когда вы решаете изменить положение и посмотреть на вещи с нового ракурса», Даниэль Бурс, Джон Д. Манн.

Для выявления молодых специалистов, умеющих генерировать новые идеи, и в целях обеспечения трудоустройством их в интеллектуальных производствах компания 5PL создала направление - Создание и поддержание модели отношений: образование и бизнес. В рамках этого направления проводятся конкурсы среди студентов на темы – «Логістика майбутнього. 5PL-провайдер в Україні. Пропоную» или «Создание интегрированного информационного пространства с целью управления цепями поставок. Я вижу так!»

Задачи конкурсов - поиск нестандартных решений и новых идей по развитию логистики в Украине и формирование модели Украинского логистического оператора, который сможет составить мощную конкуренцию ведущим логистическим компаниям мира. Студенческая молодёжь приглашалась для поиска ответов на вопросы:



Какое место Украины в глобальном мире? Должны-ли мы копировать лучшую мировую практику, или способны создать свой национальный продукт мирового уровня?

Какие могут быть процедуры оптимизации и упрощения?

Как можно превратить цепь поставок в систему с ИТ управлением?

Какой должна быть модель логистического оператора (поставщика логистических услуг) в новых экономических условиях (форсайт-видение)? Какой набор услуг должен быть у такого оператора? Какие необычные услуги могут быть предложены?

Как достичь идеала? Рекомендации по переходу от состояния «как есть» к состоянию «как должно быть»?

Мировые стандарты передачи и обработки данных.

Как можно превратить цепь поставок в систему с ИТ управлением?

Какие мировые ИТ решения могут быть использованы в общем информационном пространстве национального 5PL-провайдера.

Какие технологии необходимо разработать для создания национального продукта мирового уровня?

Идеи использования облачных технологий для управления цепочками поставок.

Какие процедуры и процессы обработки документов в международных цепях поставок необходимо формализовать, оптимизировать, упростить или изъять для последующей автоматизации взаимодействия систем?

Рекомендации по интеграции различных автоматизированных систем, существующих на современном информационном пространстве Украины и мира с целью управления процессом.

Директора логистических компаний Украины поощрили специальными призами студентов, работы которых обратили на себя внимание знаниями и уже профессиональными компетенциями. Логистическая компания «Кюне и Нагель-Украина» предоставила возможность прохождения стажировки на предприятии по программе «Интершип». Логистическая компания ZAMMLER пригласила на собеседование для дальнейшего устройства на работу. «Диана Люкс Логистик» выделила специальные призы.

Главное в этом направлении деятельности компании 5 PL- создание сообщества молодых грамотных людей с целью их сближения с профессиональной элитой Украины с получением возможности трудоустройства.

Маркетинг на ринку пасажирських перевезень

Лунгол О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Маркетинг – це метод дослідження ринку та впливу на нього. В сучасних умовах саме маркетинг має велике значення для успішного функціонування підприємств транспорту. Маркетинг на транспорті зазвичай називають транспортним маркетингом, який має певні особливості, що відрізняють його від маркетингу інших видів послуг і маркетингу промислових і споживчих товарів.

В Україні в 1996 р. та в 1998 р. була зроблена перша спроба визначити специфіку маркетингової діяльності в сфері пасажирських перевезень у працях Перепелюка А. В., Ейтутіса Г. Д. “Основи маркетингу на залізничному транспорті” та Аксьонова І. М. “Основи маркетингу послуг в сфері пасажирських перевезень”.

Пізніше роботи професорів Галабурди В. Г. та Аксьонова І. М. були розширені та переопубліковані, тому саме ці автори зробила значний внесок в розробку теорії маркетингу в сфері залізничного транспорту.

Таких автори, як Верлока В. С., Ковшова М. М., Бубнова Г. В., Єлізар’єв Ю. В., Громова О. В., Абрамов А. П., Кірілова В. С, Сенцова Ю. А., розглядали окремі аспекти теорії залізничного маркетингу: ознаки та критерії сегментування, конкурентоспроможність залізничного транспорту, управління якістю транспортних послуг, розробка додаткових послуг, тарифна політика, методи стимулювання та інші питання.

Одним з головних завдань маркетингу є забезпечити пасажирам потрібний рівень комфорту, що дозволить пасажирським перевезенням знизити свою збитковість і зайняти бажану позицію на ринку транспортних послуг.

У сфері пасажирських перевезень виділяють такі напрямки маркетингової діяльності:

- аналіз стану і динаміки попиту споживачів на ринку транспортних послуг;
- виявлення та вивчення переваг пасажирів;
- оцінка зовнішнього середовища та рівня конкуренції на транспортному ринку;
- визначення ємності ринку транспортних послуг і частки ринку залізничного транспорту;
- проведення сегментації ринку пасажирських перевезень;
- виявлення існуючих та перспективних сегментів ринку;
- формування гнучкої цінової політики;
- аналіз власних ресурсів, планування й прогнозування можливих обсягів перевезень пасажирів;
- розвиток рекламної діяльності та стимулювання попиту на залізничні пасажирські перевезення;
- розробка і просування нових транспортних послуг населенню.

Актуальною проблемою сьогодення на ринку пасажирських перевезень є пошук шляхів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Виявилось, що досягти підвищення рівня конкурентоспроможності можна завдяки розробці та реалізації концепції інтегрованого маркетингу у діяльності підприємств залізничного транспорту. Дана концепція реалізується за допомогою проведення маркетингових досліджень з метою визначення споживчих переваг, поведінки споживачів транспортних послуг, факторів вибору виду транспорту, методів і каналів впливу на споживачів і т.п. Концепція інтегрованого маркетингу передбачає створення у системі управління українськими залізницями маркетингових структур, які здійснюють свою діяльність комплексно і керуються з одного координуючого центру.

Головним завданням маркетологів є залучення додаткових пасажирів. Для цього необхідно добре розуміти, що потрібно потенційним пасажиром і як вони купують послуги транспорту. Тому вивчення ринку пасажирських перевезень починають з маркетингового обстеження економіки регіону, який обслуговується конкретним транспортним суб’єктом

господарювання: збирають дані про населені пункти, що розташовані в регіоні, динаміку чисельності й рухливості населення в ньому. Вивчають і аналізують розподіл пасажирських перевезень за видами транспорту залежно від їхньої дальності – у приміському сегменті, місцевому і дальньому. З'ясовують, які види транспорту конкурують із організацією залізничного транспорту регіону, у чому їх переваги і недоліки. Не менш важливе значення в процесі дослідження попиту має аналіз пропозицій. За твердженням фахівців з маркетингу, успіх пропозицій забезпечує максимум доходів, що можна одержати за реалізацію послуг, які добре сприймаються потенційними пасажирями.

За останні кілька років маркетинг у сфері пасажирських перевезень зазнав істотних змін, і найбільша заслуга в цьому належить Інтернету. Потенційно потужний набір його інструментів може бути використаний з розумом і дасть революційний поштовх розвитку маркетингу пасажирських перевезень.

Особливе місце в результативності діяльності пасажирських перевезень займає цінова політика. Від правильного встановлення ціни за перевезення й супутні їм послуги залежить попит, а попит формує дохід і прибуток, що є головною кінцевою метою діяльності пасажирських компаній. Тому при організації перевезень, розробці й впровадженні нових послуг, надаваних пасажиром, відновленні якості й розширенні асортиментів існуючих, традиційних послуг перед транспортними суб'єктами господарювання постає складне завдання про призначення на них правильної ціни.

Серед основних напрямів подальшого розвитку маркетингу на залізничному транспорті в сфері пасажирських перевезень можна виділити:

- удосконалення організаційної структури Укрзалізниці шляхом створення системи інтегрованого маркетингу;
- розробка маркетингової стратегії Укрзалізниці та маркетингових планів;
- розробка методичного забезпечення щодо технології проведення маркетингових досліджень у галузі пасажирських залізничних перевезень;
- застосування сучасних інформаційних технологій при проведенні маркетингових досліджень;
- застосування маркетингово-логістичного підходу до організації пасажирських перевезень;

розширення профільної підготовки кадрів і проведення систематичного підвищення кваліфікації працівників залізниць у галузі економіки, менеджменту, маркетингу та логістики на базі Української державної академії залізничного транспорту.

Аналіз необхідності та можливості застосування транспортних систем в Україні

Луценко А. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Україна займає центральне місце в Європі, межуючи з шістьма країнами світу, тому розвиток відносин з країнами ЄС та СНД є пріоритетним напрямком. Залізничний транспорт є провідною ланкою в дорожньо-транспортних перевезеннях України та забезпечує 57,08 % вантажних і 9% пасажирських перевезень (рис.1, 2), здійснюваних всіма видами транспорту.

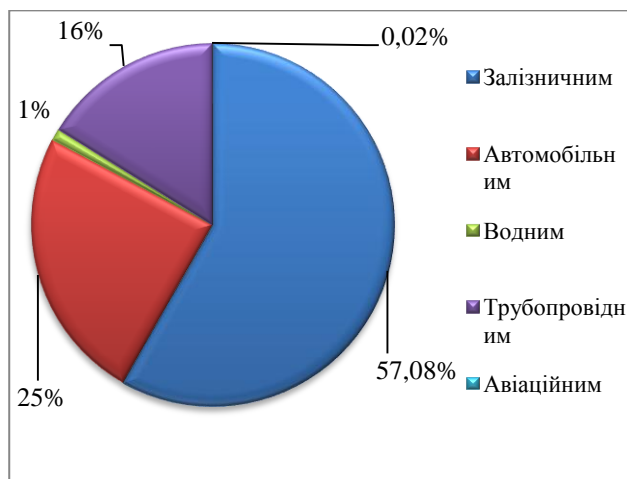


Рис. 1 – Структура вантажних перевезень за видами транспорту у 2015 р.

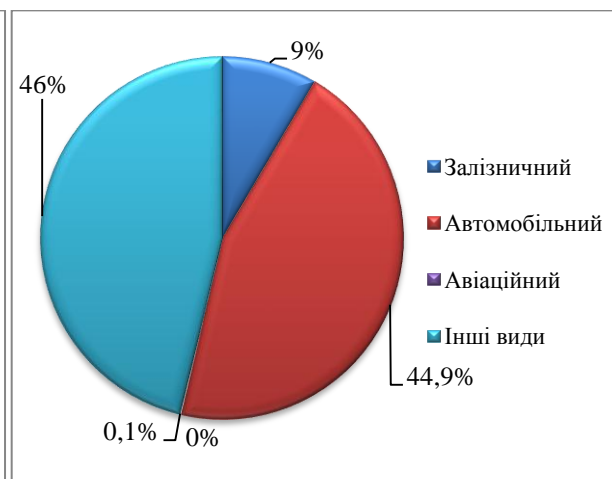


Рис. 2 - Структура пасажирських перевезень за видами транспорту у 2015 р.

По території України проходить велика кількість транзитного вантажу, тому вона на першому місці в Європі по коефіцієнту транзитності - 3,75. За статистикою щорічно через територію України перевозиться більш ніж 60 млн. т. транзитних вантажів. Проте, аналізуючи обсяги транзиту за 2013-2015 роки можна відмітити негативну динаміку транзитних перевезень (табл.1). За експертною оцінкою потенційних можливостей стратегічною перспективою розвитку для нашої країни є транзит в межах 220 млн. тонн вантажу, що може перевозитися через територію України за рік.

Таблиця 1 - Динаміка обсягів перевезень транзитом, вантажів та пасажирів 2011-2014 роки [Джерело: Державний комітет статистики України (<http://www.ukrstat.gov.ua/>)]

	2013 до 2012	2014 до 2013	2015 до 2014
Транзит	-23,9	-11,9	-10,2
Вантаж	-5,8	-11,1	-9,4
Пасажири	-0,5	-3,6	0,1

Проте, враховуючі всі переваги, українська залізниця стикається з такими проблемами:

- українським залізницям не вистачає технічного та технологічного удосконалення порівняно з розвиненими країнами світу;
- маючи високий науково-технічний потенціал, залізничний транспорт не інвестується достатньо для впровадження та ефективного використання розробок та технологій для збереження ресурсної бази;

- результати науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт є ізольованими від виробничих систем, що є причиною суттєвого зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту на вітчизняному та міжнародному ринках. Для забезпечення безперебійного руху на залізничному транспорті треба використовувати найсучасніші технології збору та обробки інформації про об'єми транспортних потоків (щільність, швидкість, склад) з метою забезпечення стабільного та безперервного руху вантажу та пасажирів.

Звертаючи увагу на зазначені проблеми питання розвитку інновацій залізничного комплексу України являється актуальним, головною метою якого є якісне перетворення технічного та технологічного рівнів перевезення та організаційно-управлінської системи залізниці відповідно до зовнішніх та внутрішніх умов функціонування.

В наш час забезпечення стабільного розвитку залізничної галузі являється можливим при широкомасштабній розробці та впровадженні інновацій, серед яких найважливішими є інтелектуальні технології.

Для вводу інтелектуальних систем в дію, необхідно вирішити такі задачі:

- підвищити ефективність використання існуючої на наш час мережі залізниць за допомогою рівномірного розподілення залізничного рухомого складу згідно з часом і простором;

- підвищити технологічну, інформаційну та соціальну складову безпеки руху вантажів і пасажирів на залізничному транспорті;

- надання необхідної інформації для керівників всіх рівнів задля ухвалення оперативних і стратегічних рішень, що базуються при моделюванні і оцінці впливу нових і модернізованих транспортних об'єктів на транспортну систему;

- розробка схеми оперативного та швидкого реагування транспортних служб, що відкриває можливість до швидкої реалізації заходів при виникненні аварій різного масштабу, запобігання затримок перевезень та аварій при несприятливих погодних умовах;

- розробка системи моніторингу за транспортною інфраструктурою і ритму руху, яка дозволить за короткий проміжок часу оцінити стан транспортної системи і спрогнозувати зміни в ній.

Вказані пріоритетні напрямки реалізуються за допомогою створення системи важливих інфраструктурних складових інтелектуальної системи залізничного транспорту, які включають:

- створення єдиного інформаційного простору на залізничному транспорті із обов'язковим створенням єдиної координатної системи високої точності, побудованої з використанням глобальної супутникової навігаційної системи ГЛОНАСС/GPS і обов'язково забезпечити систему інформаційного захисту;

- забезпечити систему цифрового радіозв'язку, яка б пов'язувала між собою всю систему рухомого складу із залізничною транспортною інфраструктурою;

- впровадження системи контролю за місцезонами локомотивів, вагонів і персоналу по експлуатації, їх автоматичної ідентифікації, побудованої на принципах сукупності комплексних наземної системи RFID (Radio-frequency identification - радіочастотна ідентифікація) і супутникового позиціонування на базі систем ГЛОНАСС/GPS;

- запровадження систем діагностування і прогнозування контролю стану вагонів і локомотивів в дорозі;

- створення систем контролю по ситуації і прогнозу різних критичних ситуацій забезпечуваних ситуаційними центрами;

- забезпечення інтелектуальних систем управління за експлуатаційною роботою.

Використання залізничного транспорту в логістичних системах

Лисенко О.А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В Україні зараз дуже розвинена транспортна система в умовах різних форм власності. Проте залізнична галузь поки знаходиться в стороні від цих процесів. В часи, коли діяла планова економіка, зростаючі потреби у перевезеннях вантажів та пасажирів забезпечувала єдина транспортна система, яка мала низку переваг, зокрема комплексний розвиток на державному та регіональному рівнях, організація взаємодії різних видів транспорту (інтермодальні перевезення). Проте, це зовсім не те, що диктує сучасний ринок економіки - потрібно шукати нові підходи, методи, форми взаємодії транспортних організацій із суб'єктами економіки. В умовах ринкової економіки не держава виступає споживачем транспортних послуг, а власники вантажів, які орієнтуються на умови перевезення і вибір виду транспорту. І перевага надається тому виду транспорту і тому перевізнику, який запропонує повний спектр послуг з доставки вантажів «від дверей до дверей» та в точно зазначений термін.

На сьогоднішній день відомі роботи таких вчених: Т.В.Бутько, В.Л.Диканя, М.В.Макаренка щодо висвітлення проблем логістичного підходу до організації перевезень в Україні. Важлива перевага логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають завдяки лише злагодженому виконанню комплексу робіт зі збуту, постачання, перевезення продукції. Створення логістичних центрів в Україні дуже позитивно вплине на розвиток українського транспорту.

Сьогодні існує дуже багато пропозицій щодо створення різноманітних логістичних центрів органами місцевого самоврядування.

Логістичний центр повинен базуватися на таких основних принципах:

- ❖ Перелік супутніх і транспортних послуг
- ❖ На основі єдиного договору - організація комплексного транспортного обслуговування
- ❖ Єдина, цілісна стратегія всіх учасників логістичної системи
- ❖ Організація роботи з міжнародними та українськими підприємствами, які спеціалізуються на запитаннях транспортної логістики

В сучасних умовах вчені пропонують створити близько 50 опорних транспортно-логістичних центрів за трьома категоріями:

- 1) прикордонні: Чернігів, Чоп, Харків, Ковель,
- 2) внутрішні: Київ, Житомир, Дніпропетровськ, Рівне, Тернопіль, Львів, Суми, Полтава,
- 3) водні: Одеса, Рені, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Бердянськ, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон.

У зв'язку з великою конкуренцією з боку автомобільного транспорту, В.І.Копитко пропонує в своїй науковій роботі «Формування транспортно-логістичних систем в умовах реформування залізничної галузі» розробити концепцію по взаємодії різних видів транспорту на базі формування транспортних логістичних систем. І для цього потрібні інвестиції. Після провести аналіз сучасних підходів, провести дослідження вантажних потоків, з метою їх адаптації.

На сьогоднішній день залізничний транспорт, як і будь-який інший має свої переваги та недоліки. До переваг відносять регулярність перевезень, велику провізну спроможність; до недоліків: невелика швидкість доставки вантажів, дороге будівництво залізниць. Щоб збільшити перелік переваг, а не недоліків, теж потрібні інвестиції, але виключно для того, аби збільшити конкурентоспроможність саме залізничного транспорту, щоб у перевізника або пасажера не виникало сумнівів яким видом транспорту йому скористатись.

Тому найважливішим завданням ПАТ «Українська Залізниця» полягає в тому, щоб стати ринково орієнтованою галуззю, керованою з урахуванням реальної конкурентної ситуації на ринку транспортних послуг.

Аналіз моделі реформування залізничного транспорту в країнах світу

Любохинець Л.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Світова фінансово-економічна криза, наслідки якої негативно позначились на економіці України в цілому, і транспортній галузі зокрема, надала новий поштовх процесу реформування Укрзалізниці.

Метою реформування залізничної галузі визначено створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування та конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринку транспортних послуг.

Враховуючи підписання 27 червня 2014 р. в Брюсселі Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, доцільно врахувати європейський досвід у реформуванні залізничної галузі. Цілі політики ЄС стосовно залізниць визначені в Білій книзі «План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» (2011 р.) і спрямовані на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниці та заснування Транс'європейської залізничної мережі. Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств, активне залучення до фінансування розвитку інфраструктури коштів приватних перевізників.

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються інтенсивним зростанням міжнародної економічної кооперації, що зумовлює збільшення транснаціональних вантажних та пасажирських потоків, а це, в свою чергу, потребує розробки комплексу заходів щодо подальшої модернізації транспортної системи України.

За останнє десятиліття залізничний транспорт у всьому світі зазнав різких змін з точки зору економічної реструктуризації, рішення екологічних і соціальних проблем. Залізниці мають низку переваг у порівнянні з іншими видами транспорту, серед яких можна назвати енергоефективність, низький рівень викидів в атмосферу, безпеку, ефективне використання простору, сумісність з іншими видами транспорту, тобто інтермодальність.

Моделі реформування та управління залізничним транспортом, незважаючи на все їх різноманіття, можна розділити на два основних типи. Це, по-перше, «американська модель», яка припускає наявність декількох вертикально - інтегрованих компаній, що оперують на своїх інфраструктурах, з виділенням пасажирських перевезень в окрему компанію. Дана модель функціонує в США, Канаді, Японії. Американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на компанії з перевезень та управління інфраструктурою виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури виключно тісний. У США йде процес укрупнення залізничних компаній у результаті злиття і поглинання дрібних компаній, що сприяє посиленню їх позицій в конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту.

По-друге, «європейська модель», яка передбачає розділення функцій управління залізничною інфраструктурою та експлуатаційною діяльністю.

В Україні процес реформування залізничного транспорту досі триває. Постановою КМУ від 16.12.2009 №1390 затверджена *Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр.* 23.02.2012 прийнятий Закон України від № 4442-VI «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування».

Основна мета реформування – підвищення ефективності всіх видів перевезень. Країни західної Європи, які мали багатий досвід роботи у ринковій економіці, використовували для реформування радикальні моделі – розділення та холдингову. Країни східної Європи та колишнього СРСР реформування почали за інтеграційною моделлю, яка передбачає

утворення єдиної юридичної особи – державної акціонерної компанії замість окремих залізниць.

Для ефективного реформування залізничної галузі України необхідно вивчити досвід реструктуризації залізничного транспорту в інших країнах, ознайомитися з позитивними та негативними наслідками процесу реформування. Детальне дослідження негативних наслідків структурної реформи дозволить уникнути небажаних помилок або послабити їх дію.

Як приклад нижче представлено досвід реформування залізничного транспорту країн Європи: Франції, Швеції, Великобританії, Німеччини, Польщі, Чехії, які по-різному підходили до процесу реформування галузі.

Результати реформування залізничного транспорту в Франції. Перевагами є збереження цілісності державної залізничної компанії *SNCF*, її відповідальності за залізничні перевезення, керування рухом і поточне утримання інфраструктури мережі. Чітке формулювання умов, при дотриманні яких *SNCF* виконує соціально необхідні перевезення, а основними недоліками - державна залізнична компанія *SNCF* залишається монополістом, не передбачено право допуску до мережі третіх сторін. Французька модель реформування суперечить Директиві ЄС 91/440 і політиці Європейської комісії щодо модернізації залізниць.

Результати реформування залізничного транспорту в Швеції. Покращення фінансового становища залізниць; щорічне зниження експлуатаційних витрат і чисельності персоналу; підвищення якості послуг пасажирських і вантажних перевезень. Недоліком є те, що Компанія Державні залізниці Швеції SJ займає привілейоване становище на ринку перевезень, вона має право першою розробляти розклад руху. Новачки на ринку перевезень не можуть успішно конкурувати з SJ.

Результати реформування залізничного транспорту в Великобританії. Основними перевагами є підвищення ефективності роботи залізниць та збільшення обсягів перевезень. Запровадження конкурсних процедур на отримання контракту на пасажирські перевезення призвело до бурхливого розвитку інновацій, а недоліком є контроль над вантажними та поштовими перевезеннями перейшов до іноземних компаній. У ході процесу концентрації власності і капіталу відбувається укрупнення організаційних структур. Приватизація галузі та її реструктуризація не вирішила проблему інвестування в розвиток інфраструктури.

Результати реформування залізничного транспорту в Німеччині. Продуктивність праці персоналу, який займається перевезеннями зросла майже у 4 рази. Відбулась лібералізація ринку транспортних послуг, що призвело до зростання конкуренції. Федеральне фінансування проектів залізничного транспорту зменшилось. Але конкуренція має місце тільки на пасажирських місцевих перевезеннях. У сфері вантажних та пасажирських перевезень на великі відстані немає конкурентів державним німецьким залізничним дорогам.

Результати реформування залізничного транспорту в Польщі. Збереження державної форми власності на інфраструктуру поряд з відкритістю до приватизаційних процесів інших структур холдингу, та недоліком є те, що Польські залізниці залишаються досить залежними від допомоги держави, розраховуючи на значні бюджетні дотації та компенсацію понесених збитків внаслідок законодавчо затверджених пільг та утримання нерентабельних сполучень на окремих залізничних лініях.

Результати реформування залізничного транспорту в Чехії.

Закон про залізничний транспорт Чехії, побудований з урахуванням вимог директиви ЄС 91/440. Процес реформування залізничного транспорту Чехії характеризується досить м'якими вимогами, що висуваються до приватних компаній-операторів.

Конкуренція має певні вади - невідпрацьована тарифна система ставить державне підприємство Залізниці Чехії у найбільш не вигідні умови, перекладаючи на нього практично увесь тягар затрат на утримання інфраструктури.

Управління витратами підприємств залізничного транспорту України з метою підвищення їх конкурентоспроможності

Руденко М.В., Ляшенко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сучасному етапі розвитку економіки України підприємства залізничного транспорту приходять до розуміння того, що подальше зміцнення їх конкурентоспроможності на зовнішньому і внутрішньому ринках залежить, в першу чергу, від покращення організації управління витратами.

Ефективне управління витратами є дієвим інструментом підвищення прозорості, результативності діяльності підприємств залізничного транспорту і їх структурних підрозділів та можливо тільки на основі комплексного і системного підходу до вирішення проблеми, тобто на основі єдиної системи управління витратами, що базується на достовірному і своєчасному інформаційному забезпеченні.

Проблема розробки і використання нових підходів до ефективного управління витратами на підприємствах залізничного транспорту є важливим напрямком підвищення їх конкурентоспроможності, а також однією з основних тем, що обговорюється у вітчизняній і зарубіжній літературі. Серед найавторитетніших зарубіжних та вітчизняних вчених, які у різні часи займалися вивченням проблем управління витратами підприємств, можна виділити таких: І.О. Бланк, Ф.Ф. Бутинець, С.Ф. Голов, М.Г. Грещак, І.Є. Давидович, Н.Л. Калиновська, С.Є. Ковтун, О.С. Коцюба, Ю.Б. Кравчук, О.В. Крушельницька, Р.О. Мозговий, Т.М. Мудра, С.М. Савлук, Н.В. Ткачук, А.А. Турило, А.М. Турило, Г. Фандель, Дж. Фостер, Ч. Хорнгерн, Л.М. Христенко, Ю.С. Цал-Цалко, Л.І. Чернобай, А.І. Ясінська та інші. Сьогодні в дослідженнях науковців ще не повністю розкриті завдання управління витратами, не сформовано підходів до вибору стратегій витрат, не визначено системи показників оптимальності витрат за умов динамічного і конкурентного ринкового середовища.

Проблема управління витратами одна з найбільш важливих і складних в ринковій економіці, якщо в період переходу до ринкових відносин багато підприємств прагнули досягти зростання рентабельності завдяки підвищенню відпускних цін на продукцію (товари, роботи, послугу), то сьогодні в умовах жорсткої конкуренції у всіх галузях економіки ці можливості різко скорочуються. На перший план висуваються нецінові фактори зміцнення своїх позицій на ринку, такі як поліпшення якості продукції (товарів, робіт, послуг), покращення якості обслуговування, надання інших додаткових послуг.

Конкурентоспроможність підприємств залізничного транспорту сьогодні забезпечується високою якістю, низькою ціною та впровадженням швидкісного руху і прогресивних технологій транспортування, що не можливо реалізувати без значних витрат коштів на зміну технологій, удосконалення матеріально-технічної бази, підвищення кваліфікації кадрів.

Аналіз існуючих підходів до визначення змісту поняття «управління витратами» дозволив встановити, що в науковій економічній літературі до теперішнього часу відсутнє чітке загальновизнане визначення даного поняття. Більшість науковців визначають взаємозв'язок витрат та високого економічного результату підприємства, тому що управління – це процес вирішення проблем під час досягнення цілей. До того ж, з позицій економічної теорії будь-яку діяльність підприємства правомірно розглядати як перетворення витрат в результати.

Управління витратами є процесом цілеспрямованого формування оптимального рівня витрат підприємств залізничного транспорту шляхом їх обліку, аналізу, планування та контролю.

Система управління витратами – це елемент загальної системи управління підприємств залізничного транспорту, що володіє певними властивостями, функціями та зв'язками, реалізація яких спрямована на підвищення ефективності діяльності за допомогою здійснення комплексу цілеспрямованих дій по оптимізації витрат.

Економічно доцільний підхід до управління витратами повинен ґрунтуватися на виділенні типових груп завдань і визначенні об'єктів управління витратами, місця виникнення витрат, носіїв витрат, центри відповідальності. Незважаючи на те, що на сьогоднішній день існує досить розроблений інструментарій управління витратами, при його застосуванні слід враховувати, що багато інструментів запозичені із зарубіжної практики, і їх необхідно адаптувати до вітчизняних умов і специфіки підприємств залізничного транспорту.

В сучасних умовах розвитку економіки країни, основною метою управління витратами є об'єктивна оцінка результатів діяльності підприємств залізничного транспорту, оптимізація фінансового результату, ефективне визначення ціни, прийняття обґрунтованих короткострокових і довгострокових рішень в області управління витратами.

Головним завданням управління витратами є мінімізація абсолютної величини витрат, що гарантує, певною мірою, допомогу керівництву в досягненні стратегічної мети діяльності підприємств залізничного транспорту (отримання прибутку). Разом з тим, необхідно оптимізувати склад, структуру або поведінку витрат, що дозволяє регулювати чинники їх формування за носіями та управляти процесами фактів витрачання ресурсів шляхом проведення аналізу міри раціональності витрат і оцінки впливу їх чинників.

Управління витратами на підприємствах залізничного транспорту передбачає виконання функцій, властивих управлінню будь-яким об'єктом: розробку (прийняття) рішень, реалізацію рішень, контроль за їх виконання. Функції управління витратами виконуються через використання типових елементів управлінського циклу: прогнозування, планування, організації, координації, регулювання, мотивації, стимулювання виконання, обліку та аналізу.

Головним напрямком удосконалення управління витратами повинно стати створення концепції інтегрованого обліку, бюджетування і аналізу витрат. Інтегрований підхід до управління витратами дає можливість контролювати витрати на всіх рівнях управління, вибірково або по всьому асортименту калькулювання собівартості продукції (товарів, робіт, послуг), спрощує процедуру планування витрат, дослідження їх структури, шляхів оптимізації. Один з важливих питань обліку, бюджетування і аналізу витрат - уніфікація документального забезпечення діяльності підприємств залізничного транспорту (на базі міжнародних стандартів серії ISO).

Управління витратами являє собою надзвичайно складний, багатоаспектний і динамічний процес, що складається з формування і здійснення управлінських впливів, які базуються на застосуванні об'єктивних економічних закономірностей, відносно формування та регулювання витрат підприємств залізничного транспорту відповідно до їх стратегічних і поточних цілей.

Ефективне управління витратами в сучасних умовах господарювання в Україні набуває особливого значення, як для окремого підприємства, так і для економіки країни в цілому, що пов'язано з необґрунтованим підвищенням цін на продукцію (товари, роботи та послуги) вітчизняних підприємств.

Отже, тільки за допомогою покращення організації діяльності підприємства залізничного транспорту мають можливість отримати належний результат від створення системи управління витратами, зокрема, підвищити конкурентоспроможність своєї продукції (товарів, робіт, послуг), підвищити свій імідж, поліпшити якість продукції (товарів, робіт, послуг).

Джерела підвищення ефективності використання основних засобів аграрного підприємства

Мамрюк О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Основні засоби є найважливішою частиною матеріально-технічної бази підприємства. Значний вплив на ефективність діяльності аграрного виробництва має забезпеченість сільськогосподарських підприємств виробничими ресурсами. Саме від забезпеченості підприємств матеріально-технічною базою, а головне основними виробничими ресурсами залежить збалансованість розвитку всіх галузей економіки.

В відтворенні основних виробничих засобів відіграє роль науково-технічний прогрес, розвиток галузей машинобудування й будівництва, які забезпечують підприємства народного господарства новими сучасними машинами й устаткуванням, спорудами й пристроями, що сприяють зростанню продуктивності праці й зниженню витрат на виготовлення продукції, обсяги виконаних робіт та послуг. Тому аграрний сектор України потребує відновлення основних засобів.

Найбільш гострими проблемами, характерними для сільськогосподарських підприємств, є їх слабе технічне оснащення, фінансова підтримка державою, інвестування.

Проблема відтворення основних засобів аграрного сектору пов'язана із процесом їх обігу. З часом основні засоби, в результаті їх використання, а також під впливом природного середовища, зношуються й вибувають із експлуатації. Для забезпечення безперервності господарської діяльності основні засоби, що вибули, повинні бути вчасно замінені новими.

Для того, щоб діючі основні засоби могли прослужити встановлений строк, необхідно вчасно провадити їх поточний, капітальний ремонт і модернізацію, тобто здійснювати часткове відшкодування зносу основних засобів. Зростання обсягів виробництва вимагає поліпшення основних засобів.

Розширене відновлення основних засобів є особливо ефективним, якщо воно здійснюється шляхом технічної реконструкції й модернізації, що знижує їх моральний знос, подовжує термін служби та підвищує їх продуктивність і ефективність використання. У цьому випадку виявляється можливим за рахунок менших капітальних вкладень одержувати суттєве зростання продуктивності праці, освоювати більші обсяги виробництва, і, як наслідок, значно підвищувати фондівіддачу.

Основними напрямками підвищення ефективності використання основних засобів підприємства є:

- екстенсивний, який полягає в збільшенні часу роботи основних засобів;
- інтенсивний, до якого належить підвищення віддачі засобів праці за одиницю часу.

Таким чином, всю сукупність технічних, організаційних й економічних заходів необхідних для кращого використання основних засобів згідно з їх складом й призначенню умовно можна розділити на дві групи: перша - збільшення екстенсивного завантаження; друга - підвищення інтенсивного навантаження.

Виділені групи становлять основні напрямки більш ефективного використання основних засобів, кожний з яких охоплює певну кількість конкретних заходів або шляхів.

При цьому необхідно відзначити дві важливих обставини. По-перше, якщо екстенсивне завантаження обладнання можна підвищувати до певного рівня, що обмежено календарним фондом часу, то можливості підвищення інтенсивного навантаження устаткування, його продуктивності практично не є таким вичерпним. По-друге, здійснення заходів екстенсивного напрямку, як правило, не вимагає капітальних вкладень, а підвищення рівня інтенсивного використання виробничого апарата зв'язано зі значними інвестиціями; однак останні порівняно швидко окупаються за рахунок отриманого внаслідок цього додаткового економічного ефекту.

Важливе джерело росту обсягу виробництва і підвищення ефективного використання основних засобів - це підвищення коефіцієнта змінності устаткування.

Значному поліпшенню екстенсивного завантаження діючих засобів праці сприяє зниження частини недіючого устаткування, а також виведення з експлуатації зайвого й устаткування, що неефективно використовується. З існуючих розрахунків здійснення таких заходів дає можливість підвищити фондівіддачу на підприємствах народного господарства на 10-15 %.

Вирішальним значенням для підвищення рівня використання основних засобів має своєчасне здійснення заходів щодо заміни й модернізації фізично зношеного й технічно застарілого обладнання.

До важливих факторів, які спричиняють ріст продуктивності обладнання за одиницю часу, відносяться введення новітніх технологій та інтенсифікація виробничих процесів.

Значного підвищення інтенсивності навантаження обладнання на підприємстві можна досягти завдяки застосуванню прогресивних форм і методів організації виробництва.

В умовах ринкової економіки діюча система господарювання в цілому повинна вмщати в себе достатні економічні стимули ефективного використання основних засобів.

Існуючих джерел інвестування розвитку аграрного сектору не вистачає для простого відтворення основних виробничих засобів, тому необхідно додатково залучати нові джерела фінансування.

Сьогодні можна виділити п'ять джерел фінансування: власні кошти, бюджетні інвестиції, кредити банків і фінансових організацій, доходи від спільної діяльності та фінансовий лізинг.

Фінансування оновлення основних засобів за власні кошти виконується за рахунок амортизаційних відрахувань і чистого прибутку. Внаслідок гіперінфляції вартість основних засобів суттєво знецінюється. В результаті частка амортизаційних відрахувань також значно знижується, що унеможливує нормальне відновлювання основних засобів. Тому необхідно здійснювати ряд заходів по удосконаленню активної амортизаційної політики; забезпечувати антиінфляційну стійкість амортизаційних накопичень шляхом регулярних переоцінок основних засобів залежно від індексів росту цін. Нарахована сума амортизації, яка входить до структури витрат і є складовою собівартості сільськогосподарської продукції, прямо впливає на економічні показники підприємства. Чим вища сума амортизації в структурі витрат, тим результативніша їх діяльність.

Ще одним джерелом інвестування є кредити банків і фінансових організацій. Існуюча практика оформлення кредитів банків показує, отримання кредитів здійснюється лише під заставу товарно-матеріальних цінностей та передачу майнових прав. Але статутний фонд окремих підприємств є недостатнім для їх отримання і крім цього відсутність статусу суб'єкта господарювання не дозволяє отримати пільгові кредити.

Одним із перспективних джерел інвестиційного розвитку може бути фінансовий лізинг. Перевагами лізингу є: мінімальний пакет документів для укладання лізингової угоди; лізинг дає змогу спочатку випробувати машини, а потім закупити їх, а обладнання в сезонних галузях орендувати лише на час його фактичної експлуатації; доступний малим і середнім підприємствам; лізинг не має обмежень за територіальним розміщенням лізингоотримувача або за формою власності; страхування, реєстрацію предмета лізингу і сплату інших обов'язкових платежів бере на себе лізингодавець; лізинг посилює конкуренцію між банками та лізинговими компаніями, знижує вплив на позичковий відсоток, що стимулює приплив капіталу у виробничу сферу. В сучасних умовах використання лізингу є одним з прогресивніших джерел фінансування технічного переозброєння аграрного виробництва.

Напрямки підвищення ефективності використання основних засобів повинні визначатися існуючим станом підприємства, зумовленим впливом зовнішніх і внутрішніх факторів середовища його функціонування.

Теоретико-методичний підхід до визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній

Марценюк Л.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

При плануванні обсягів туристичних подорожей з використанням широких та вузькоколіїних залізничних ліній потрібен спеціальний методичний підхід, оскільки в регіонах їх розташування або є існуюча туристична інфраструктура або майже нема. В цих умовах потрібна нова методика прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися повним комплексом туристичних послуг, оглядовими подорожами та трансфером на кілька років поспіль.

На туристичний потенціал будь-якої країни світу впливає загальна кількість, вікова структура та мобільність її населення, життєвий та культурний рівень мешканців, а також їх попит на туристичні подорожі. Але не всі верстви населення дають перевагу залізничному транспорту, тому в формулі 1 показані коефіцієнти, що враховують тільки ту частину населення країни, яка бажає подорожувати та відпочивати з використанням поїздів.

Подальші дослідження стосовно визначення перспективної кількості туристів (ПКТ), що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній та її контрагентами, слід виконувати за формулою (1):

$$ПКТ = \sum_i^s КНК_i \cdot К_{пт} \cdot К_{пу} \cdot К_{мо} \cdot К_{зт} \cdot К_{смк} \cdot К_{ртп} \cdot К_{вгс} \cdot К_{жрт} \cdot К_{жру}, \quad (1)$$

де $КНК_i$ – кількість населення будь-якої країни, чол.;

$К_{пт}$ – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі в будь-якій країні світу, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{пу}$ – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі іноземців саме в Україні, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{мо}$ – коефіцієнт, що враховує інтерес туристів до конкретного регіону України, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{зт}$ – коефіцієнт, що враховує попит на туристичні подорожі залізничною інфраструктурою, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{смк}$ – коефіцієнт, що враховує стосунки між туристами країни контрагента та Україною, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{вгс}$ – коефіцієнт, що враховує військові події та громадський порядок в Україні, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$К_{ртп}$ – коефіцієнт, що враховує рівень туристичних послуг та комфорту в Україні, частка. Визначається за результатами експертного аналізу та Інтернет-аналізу окремих туристів;

$К_{жр}$ – коефіцієнт, що враховує життєвий рівень країни, з якої туристи, частка;

$K_{пт}$ – коефіцієнт, що враховує життєвий рівень мешканців України, частка;

S – кількість країн, які є основними постачальниками туристів до України, од. Для практичних розрахунків S не може перевищувати 20 країн.

Всі вказані коефіцієнти мають значення менше одиниці, а їх величина повинна визначатися окремо для кожної країни.

Крім вказаного вище методичного підходу в перспективних районах, що не мають існуючої, або розвинутої туристичної інфраструктури, автор пропонує інший науковий підхід розрахунку туристичного потенціалу. Розрахувати прогнозну кількість відпочиваючих у районі тяжіння таких залізниць дуже важко, оскільки остаточно не спрогнозована туристична інфраструктура вказаного району, а саме кількість: готелів, баз відпочинку, туристичних містечок, ресторанів, місцевих пам'яток, музеїв та ін. Крім того, від місткості туристичної інфраструктури залежить кількість працюючих та місцевих мешканців, які будуть користуватися залізницею як засобом проїзду на роботу та трансфером.

Без досконального дослідження вказаного регіону неможливо спрогнозувати кількість туристів, які будуть користуватися туристичною інфраструктурою в районі залізниці, оскільки частина цих туристичних потоків буде переорієнтовано та задіяна у новому проекті.

В цьому разі перспективну кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколіійною лінією та туристичною інфраструктурою нового району можна визначати за формулою (2).

$$ПКТ = (ПКВГ + ПККОЕ) \cdot K_{тур.річ} + ПКПР \cdot K_{пр.річ} + ПКММ, \quad (2)$$

де $ПКВГ$ – прогнозна кількість туристів, які протягом року будуть користуватися місцевими готелями, приватними апартаментами та залізничним трансфером, чол.;

$ПККОЕ$ – прогнозна кількість туристів, які протягом року будуть користуватися залізничними оглядовими екскурсіями, чол.;

$ПКПР$ – прогнозна кількість працюючих робітників які протягом року будуть користуватися залізницею, чол.;

$ПКММ$ – прогнозна кількість місцевих мешканців, які протягом року будуть користуватися залізницею, визначається залежно від кількості населення, що проживає в зоні тяжіння, з урахуванням коефіцієнту, який враховує частку населення регіону, що буде користуватися цією залізницею, чол.;

$K_{тур.річ}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості туристів протягом року;

$K_{пр.річ}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості працюючих робітників протягом року.

В свою чергу, прогнозна кількість туристів $ПККОЕ$, які протягом року будуть користуватися залізничними оглядовими екскурсіями на перший період 1-2 роки, можна визначити по кількості оглядових маршрутів, за якими будуть проводитися екскурсії, кількості спеціальних залізничних поїздів на кожному з них (3)

$$ПККОЕ = \sum_{y=1}^m ПКП_y^i \cdot n_{сер}^i \cdot ПКМ_y \cdot m_y, \quad (3)$$

де $ПКП_y^i$ – кількість туристичних залізничних поїздів на y – му маршруті за один день, од.;

$n_{сер}^i$ – середня розрахункова населеність i – того туристичного поїзда на y – му маршруті за рік, чол.;

$ПКМ_y$ – кількість оглядових туристичних маршрутів у прогнозованому році, од.;

m_y – середня кількість робочих днів i – того туристичного залізничного поїзда на y – му маршруті на прогнозний рік, день.

Прогнозна кількість туристів, які протягом року будуть користуватися місцевими готелями, приватними апартаментами та залізничним трансфером $ПКВГ$, може бути орієнтовано розрахована по кількості місць у готелях та апартаментах, що знаходиться у туристичній інфраструктурі, яка розташована в районі тяжіння до залізниці, з урахуванням середньорічної кількості відпочиваючих та коефіцієнта, що враховує кількість бажаючих користуватися залізничним трансфером (4).

$$ПКВГ = \left(\sum_{z=1}^r КМГ_z + \sum_{p=1}^w КМА_p \right) \cdot K_{сер} \cdot K_{нон} \quad (4)$$

$КМГ_z$ – кількість місць в z - тому готелі, що знаходиться в зоні тяжіння залізниці, од.;

$КМА_p$ – кількість місць в p - тому апартаменті, що знаходиться в зоні тяжіння залізниці, од.;

$K_{сер}$ – коефіцієнт, що враховує середньорічну кількість відпочиваючих готелях та апартаментах, частка;

$K_{нон}$ – коефіцієнт, що враховує попит туристів на користування залізничним трансфером, частка;

Прогнозна кількість працівників готелів, ресторанів, колиб та інших працівників $ПКПР$, розраховується залежно від загальної кількості туристів та відпочиваючих з урахуванням коефіцієнту, що визначається їх співвідношенням у межах конкретної області.

Автором запропоновано новий методичний підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів, які мають можливість користуватися туристичними подорожами з використанням спеціального рухомого складу, який базується на використанні групи коефіцієнтів до існуючої кількості населення будь-якої країни, що враховують попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, інтерес до конкретного регіону країни, стосунки між туристами з різних країн, громадський порядок та військові події в Україні, рівень туристичних послуг, життєвий рівень країн, з якої туристи та мешканці України.

Також запропоновано науковий підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів в деяких районах України, що не мають існуючої, або розвинутої туристичної інфраструктури, який враховує річну кількість туристів залежно від наявності місць в місцевих готелях, приватних апартаментах, кількості оглядових екскурсій, працюючих робітників та місцевих мешканців, що дозволить спрогнозувати кількість рухомого складу, залізничних й автомобільних трансферів та місткість туристичної інфраструктури.

Методичні вимоги до підготовки аналітичних звітів за результатами маркетингових досліджень ринку пасажирських перевезень далекого сполучення

*Мельник Т.С., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ
Мельник О.В., Вища школа Гуманітас, м. Сосновець, Польща*

Маркетингові дослідження виступають одним з найбільш ефективних інструментів досягнення будь-яким підприємством успіху, оскільки поєднують у собі найважливіші для досягнення його цілей функції. Цим пояснюється впевнене поширення практики маркетингових досліджень на усі галузі і сфери діяльності, включаючи пасажирські перевезення і транспортний ринок.

Маркетингові дослідження в управлінні діяльністю пасажирського сектору залізничного транспорту виконують чотири основні функції:

- інформаційну – збирання, підготовка і надання даних, необхідних для формування управлінських рішень;
- консультаційну – інтерпретація інформації і розробка пропозицій для їх використання в управлінському процесі, при обґрунтуванні управлінських рішень;
- координаційну – інтерпретація інформації та її співставлення з підготовленими або прийнятими управлінськими рішеннями, вироблення рекомендацій щодо коригування управлінських рішень;
- генерування рішень – інтерпретація інформації для первинного складання управлінських рішень, пошуку нових ідей, новітніх пропозицій, формування стратегічного набору і т. п.

Слід відмітити, що сучасний стан транспортного ринку і діяльності транспортних компаній на перше місце висуває аналітичну функцію маркетингових досліджень.

На вітчизняному залізничному пасажирському транспорті із самого початку створення маркетингових підрозділів активно використовуються маркетингові дослідження, які охоплюють різні аспекти маркетингової діяльності. При цьому застосовуються різні види маркетингових досліджень, різні способи збирання інформації і різні методи її обробки та аналізу. Це дає змогу забезпечити потреби керівників і фахівців пасажирського сектору в отриманні актуальної, достовірної, надійної і максимально повної інформації для прийняття оптимальних та виважених управлінських рішень.

Особлива роль у пасажирському секторі вітчизняного залізничного транспорту відводиться маркетинговим польовим дослідженням, оскільки вони виступають головним і найбільш достовірним джерелом отримання інформації про користувачів залізничного транспорту. Але якщо технологія і порядок збирання та первинної обробки даних на сьогодні є достатньо відпрацьованими, то аналіз отриманої інформації і результатів маркетингових досліджень, їх інтерпретація і розробка пропозицій здійснюються виключно маркетингологами Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення ПАТ «Українська залізниця» - маркетингологи у складі філій і регіональних філій не володіють для цього необхідними знаннями.

З огляду на вищезазначене, а також передбачаючи подальше зростання ролі і важливості виконання усіх функцій маркетингових досліджень для впевненого функціонування пасажирського залізничного транспорту в конкурентному середовищі, вважаємо за корисне викласти вимоги, які є базовими та обов'язковими для усіх аналітичних звітів по результатах маркетингових досліджень, а також додаткові вимоги, які висуваються до таких звітів у зв'язку зі специфікою послуг залізничного пасажирського транспорту.

Виходячи з вказаного, вважаємо, що у класичному вигляді аналітичний звіт повинен містити такі умовні розділи: представлення узагальненої інформації (кількість відповідей на кожне поставлене питання і відповідні питомі ваги відповідей в загальній сукупності); графічне відображення інформації; аналіз отриманої інформації; висновки по результатах аналізу до кожного питання; формулювання основної гіпотези по кожному висновку;

розробка рекомендацій і пропозицій (з урахуванням висунутих гіпотез) для вирішення завдань керівництва, розв'язання проблем, досягнення цілей підприємства тощо.

Покажемо практичне застосування такого структурування аналітичного звіту на конкретному прикладі. Звіт наводимо у неповному вигляді, оскільки бланк анкети складався з двох частин і містив загалом 22 питання.

1. Узагальнена інформація.

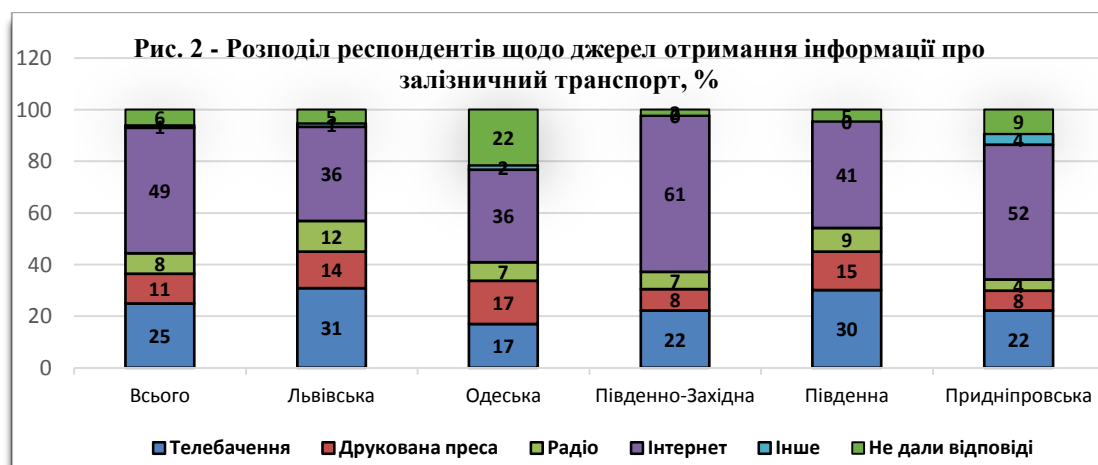
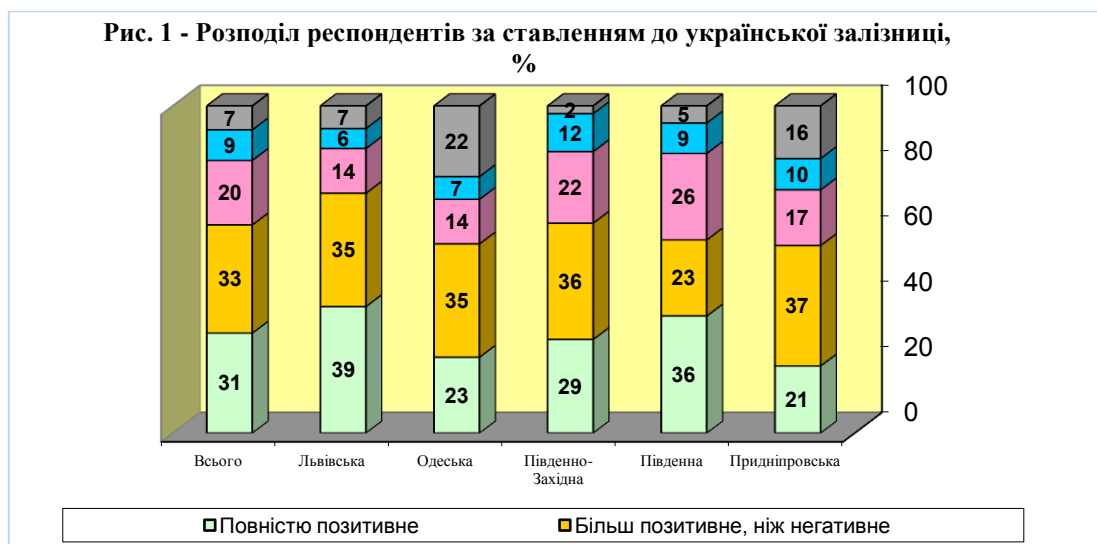
З метою оцінки іміджу залізничного транспорту України в період з 08.02.2016 р. по 12.02.2016 р. було проведене широке анкетування за участю 10076 респондентів (без регіональної філії «Донецька залізниця»).

Своє ставлення до залізничного транспорту 64% респондентів (проти 68% в минулорічному аналогічному анкетуванні) оцінили як абсолютно або переважно позитивне, 20% - більш негативне, ніж позитивне, і 9% - виключно негативне (рис. 1).

Основними джерелами отримання інформації про залізничний транспорт залишаються Інтернет (49% респондентів) і телебачення (25%) (рис. 2). При цьому 37% спеціально не шукають такої інформації, задовольняючись тим, що потрапляє на очі. Однак 25% респондентів виявляють високий інтерес до цієї інформації і намагаються нічого не пропустити.

Отримана зі ЗМІ інформація у 48% учасників дослідження формує позитивне ставлення до вітчизняного залізничного транспорту, у 25% - негативне.

2. Графічне відображення інформації.



Аналогічним чином ілюструється решта питань анкети.

3. Аналіз отриманої інформації.

За рік, що минув між двома останніми дослідженнями з даної проблематики, кількість пасажирів, які позитивно сприймають вітчизняний залізничний транспорт, дещо зменшилась, їх питома вага у загальній кількості респондентів скоротилась на 4 пункти. Найбільша частка позитивно налаштованих пасажирів виявилась на Львівській залізниці, найменша – на Одеській і Придніпровській. Пасажири, у яких в даний час переважає негативне сприйняття залізничного транспорту, складають близько 30%, тобто нелояльним є майже кожний третій пасажир.

Серед джерел отримання інформації про вітчизняну залізницю переважають ті канали, доступ до яких не потребує від споживачів особливих зусиль і витрат (фізичних, грошей, часу тощо), - це Інтернет і телебачення.

Інформація, яка висвітлюється у ЗМІ, націлена на формування позитивної суспільної думки про вітчизняний залізничний транспорт або ж носить інформативний характер та є корисною для потенційних пасажирів.

4. Висновки по результатах аналізу.

Рівень лояльності пасажирів до залізничного транспорту залишається поки що задовільним, однак має тенденцію до зниження. Вищим він є на тих залізницях, де менш розвинені і доступні інші види пасажирського транспорту далекого сполучення.

Сьогодні Інтернет дає користувачу найповнішу інформацію про пасажирський залізничний транспорт, доступну в будь-який зручний для нього час, тому він займає лідируючу позицію серед інших інформаційних джерел. Телебачення посіло другу позицію, оскільки доволі високим виявився відсоток пасажирів (чверть опитаних), які цікавляться інформацією про залізничний транспорт.

Найбільш популярні ЗМІ чинять позитивний вплив на імідж української залізниці.

5. Формулювання гіпотез.

Лояльність пасажирів до залізничного транспорту буде знижуватись, якщо інші види транспорту будуть пропонувати пасажирам більші вигоди і привабливіші умови, ніж залізничний.

Роль Інтернету у формуванні іміджу залізниці в найближчому майбутньому стане провідною, і чим більше інформації для пасажирів він буде містити, тим позитивнішим буде його вплив на ставлення суспільства до цього виду транспорту.

6. Рекомендації і пропозиції.

Удосконалити роботу веб-ресурсу ПАТ «Укрзалізниця» з точки зору актуалізації та повноти інформації для пасажирів.

Ініціювати розгляд питання створення єдиного формату і стилю офіційного веб-сайту ПАТ «УЗ» та його філій.

Зосередити зусилля на реалізації стратегії утримання наявних пасажирів і залученні додаткових пасажирів, які вимушені відмовитись від більш дорогих альтернативних видів транспорту, - за рахунок підтримання іміджу доступного і соціально значущого виду суспільного транспорту.

Висновок. У сфері пасажирських залізничних перевезень сьогодні існує цілий ряд проблем маркетингових досліджень наукового, теоретико-методологічного, практично-прикладного та адміністративно-управлінського характеру, до необхідності вирішення яких поступово приходять галузь. Тому кожна теоретична і наукова розробка слугує певною сходинкою на шляху вирішення цих проблем.

Поняття ринку транспортних послуг в системі маркетингових досліджень

Мельник Т.С., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ

Маркетинг на транспорті зазвичай називають транспортним маркетингом, відмічаючи цим не стільки сферу застосування, скільки особливості, які відрізняють його від маркетингу товарів та інших видів послуг [1, с. 94]. Оскільки ці відмінності обумовлені особливостями і виробництва транспортної послуги, і її реалізації, і транспортного ринку взагалі, то вони породжують також особливості маркетингових досліджень транспортного ринку (ринку транспортних послуг), всіх його учасників та власне транспортної послуги як основного продукту транспортного ринку. Зважаючи на це, бачиться доцільним уточнення поняття транспортного ринку, оскільки від цього залежать границі маркетингових досліджень, потенційні об'єкти досліджень і навіть цілі досліджень.

У більшості спеціалізованих джерел транспортний ринок визначається як полігон транспортних комунікацій, де діє сукупність транспортних підприємств одного або кількох видів транспорту, які надають споживачам транспортні послуги на певній території, виходячи зі своїх техніко-економічних особливостей, пропускних можливостей, мережевої розгалуженості, а також потреби і запитів споживачів.

В окремих наукових працях останніх років відмічається занадто вузьке трактування транспортного ринку в загальноприйнятому визначенні, його застарілість.

Так, дослідники Балалаєв С.А. і Балалаєва Н.К. абсолютно вірно відмічають, що в ньому не відображено ринковий характер обміну. Враховуючи це, вони пропонують розуміти під транспортним ринком систему добровільного і взаємовигідного обміну та регулярної купівлі-продажу транспортних і пов'язаних з ними додаткових послуг [2, с. 42]. Дане визначення, на наш погляд, також не зовсім вірне: по-перше, купівлі-продажі послуг не обов'язково мають бути регулярними; по-друге, поняття додаткової послуги на транспортному ринку потребує з'ясування та уточнення. Однак безспірним є зауваження, що наявність транспортних комунікацій, транспортних підприємств і споживачів транспортних послуг виступають необхідною, але недостатньою умовою формування транспортного ринку.

На сьогодні існує достатньо багато визначень транспортного ринку, що обумовлює значні розбіжності в трактуванні його сутності. Зокрема, деякі дослідники вважають, що це поняття повинне включати, крім підприємницької, також непідприємницьку діяльність транспортної інфраструктури; інші вчені зв'язують поняття транспортного ринку з функцією реалізації товарної продукції; окремі автори розглядають транспортний ринок як процес, який повинен включати дослідження економічних потреб і бажань користувачів транспорту, ефективне використання транспорту і навіть державний патерналізм по відношенню до транспортної інфраструктури.

Не дивлячись на існуюче різноманіття визначень ринку транспортних послуг, усі їх можна поділити на два підходи – класичний і сучасний. В класичному розумінні цей ринок розглядається як підприємницька діяльність, яка забезпечує просування товарів та інших послуг від виробника (відправника) до споживача (отримувача). Відповідно до сучасного підходу, ринок транспортних послуг являє собою соціальний процес, за допомогою якого прогнозується, розширюється і задовольняється попит на товари і послуги шляхом їх просування із застосуванням транспортних засобів [3, с. 84-85]. Науковці вважають класичний підхід обмеженим, а сучасний – розширеним. З нашої точки зору, жоден з цих підходів не розкриває сутності ринку транспортних послуг у повній мірі і не відображує принципових його відмінностей від ринків інших послуг. Отже, розуміння ринку транспортних послуг передбачає попереднє з'ясування специфіки і відмінностей транспортної послуги від інших послуг.

Однак вивчення сутності, цілей і завдань маркетингових досліджень у пасажирських перевезеннях на сучасному етапі дозволяє розглядати ринок транспортних послуг як

сукупність транспортних і нетранспортних організацій (продуцентів і продавців послуг), а також приватних осіб (споживачів послуг), які вступають у тимчасову взаємодію з метою купівлі-продажу транспортної продукції. Більш повне визначення ринку транспортних послуг для населення має бути орієнтоване на споживачів – їх попит на транспортну продукцію, вимоги і бажання, тому воно повинне відображати такі аспекти транспортної послуги, як її якість, безпека, екологічність, повнота, своєчасність та інші. Діяльність учасників ринку транспортних послуг має бути спрямована на пошук компромісу між інтересами перевізника і споживача послуг.

В нашій державі сучасний стан ринку транспортних послуг характеризується такими важливими особливостями:

- державне регулювання, оскільки транспорт в основному відноситься до природної монополії – зокрема, залізничний. В умовах природної монополії задоволення попиту на ринку здійснюється ефективніше за відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва і надання послуг (в першу чергу в зв'язку з суттєвим зниженням питомих витрат виробництва по мірі збільшення обсягів виробництва). Крім того, відмінною особливістю монопольного ринку є те, що товари і послуги, які виробляються суб'єктами природної монополії, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами чи послугами, тому попит на них характеризується низькою ціновою еластичністю. Проте на ринку транспортних послуг існує конкуренція між видами транспорту, яка останнім часом носить доволі жорсткий характер, а цінова еластичність попиту на транспортну продукцію з початком загальноекономічної кризи значно підвищилась;

- перехід від природно-монопольного стану до конкурентного згідно з Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту і Семирічною програмою покращення пасажирського руху в Україні;

- широке географічне охоплення ринку (від локальних ринків до національного і міжнародного), його розгалуженість (від місцевих до міжнародних перевезень);

- великий спектр пропонованих послуг, який постійно розширюється;

- значний потенціал розвитку ринку вшир (збільшення асортиментної пропозиції та географічного охоплення) і вглиб (наращування обсягів перевезень).

Висновок. Кожна із зазначених характеристик доводить настійливу потребу у всебічних маркетингових дослідженнях ринку транспортних послуг, а також свідчить про їх складний і комплексний характер. Однак очевидною також є потреба в попередньому упорядкуванні категорійного апарату.

Бібліографічний список:

1. Гончаренко Д.С., Зорин А.В. Особенности применения маркетинга в сфере транспортных услуг // Научный вестник Херсонского государственного университета. – Серия Экономические науки. – 2014. - Выпуск 9. Часть 4. – С. 94-97.

2. Балалаев, С.А. Маркетинг транспортных услуг: Учебное пособие / С.А. Балалаев, Н.К. Балалаева. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. – 175 с.

3. Борщ В.Н. Концепции конкурентоспособности субъектов рынка транспортных услуг: сущность, подходы и маркетинговый инструментарий // ВЕСТНИК ЮРГТУ (НПИ). – 2012. - № 6. – С. 155-160.

Реалізація економіко-математичних методів в логістиці

Мищенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В ринкових умовах господарювання, які характеризується складністю урахування негативних факторів, що впливають на логістичну систему інноваційним напрямком покращення прибутковості підприємства є використання економіко-математичних методів планування його логістичної діяльності. Саме витрати на функціонування логістичної системи є центральним елементом необхідності вдосконалення за рахунок оптимізації.

Розробку логістичних способів оперативного управління виробничо-складським процесом на основі оптимального оперативно-календарного планування обробки матеріальний потоків, необхідно реалізовувати з метою виконання календарних планів-графіків складських поставок.

Управління адаптивною логістичною системою, що підкоряється регулярній оптимізації з урахуванням планових показників діяльності – носить для кожного господарюючого суб'єкта національної економіки стратегічний характер.

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. Двом 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.

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, здійснюватися 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. Настанови 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 плану 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 рівновигідним; 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 оперативно-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 оперативно-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.

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.

Організація туристичних перевезень вузькоколійними залізницями як один із напрямів для економічного розвитку транспортної інфраструктури

Мямлін С.В., Барановський Д.М., Мурашова Н.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт України є однією з основних бюджетоутворюючих галузей економіки, головним джерелом доходів якого є прибуток з пасажирських та вантажних перевезень, як у внутрішньому, так і міждержавному сполученнях. Аналізуючи рухомість населення та вантажні потоки можна прогнозувати збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень залізничним транспортом. Разом з тим, залізничний транспорт потребує суттєвого оновлення парку рухомого складу через значну (до 80%) моральну та фізичну зношеність. Особливо проблемним є рухомий склад вузькоколійних залізниць на гірських ділянках. Окремі типи рухомого складу взагалі відсутні в експлуатації. Через це залізничний транспорт все більше стає неконкурентоспроможним та не задовольняє потреб економіки, що пов'язані з виконанням вантажних перевезень у гірських районах, та спричиняє загрозу розвитку певних регіонів України. Тому організація туристичних перевезень вузькоколійними залізницями є одним з привабливих та пріоритетних напрямів для економічного розвитку транспортної інфраструктури.

Вузькоколійні залізниці показали себе на доволі тривалому етапі розвитку як високоефективний багатofункціональний промисловий транспорт. Тільки в Карпатському регіоні України, вузькоколійні залізниці пролягають у Закарпатській, Івано-Франківській, Львівській та Чернівецькій областях, природа та території яких є вельми цікавими для громадян різних країн під час їх туристичного дозвілля. При цьому, за минулі часи, вузькоколійні залізниці набули найбільшого використання в таких галузях, як: лісопереробка (85%); видобування торфу, бурого вугілля та горючих сланців (10%); виробництво цегли та будівельних матеріалів (4,5%); видобуток солі (0,3%); спеціалізовані пасажирські та товаро-пасажирські (0,2%). Але, економічні кризи 90-х років та минулого десятиріччя, призвели до руйнації галузі вузькоколійних залізниць, що супроводжуються постійним занепадом, як пасажирських, так і вантажних перевезень. Зниження обсягу вантажних перевезень вузькоколійними залізницями (через високі тарифи на перевезення та інші чинники) поставили під загрозу повної руйнації Боржавської залізниці, Брошнівської, Усть-Чорнянської та Гайворонської системи. Разом з тим, досвід міжнародного рівня показує, що вузькоколійні залізниці після втрати суто транспортно-технологічних функцій можуть відігравати роль туристичного напрямку, який ефективно вписується в інфраструктуру зазначених регіонів.

Сьогодні на вузькоколійних залізницях у гірських районах левову частку рухомого складу та спецмеханізмів складають машини виробництва колишнього СРСР. Більшість рухомого складу виготовлено на підприємствах, що сконцентровані на території Росії, і в більшості з них згорнули виробництво цієї техніки. У зв'язку з цим, виникає проблема у розвитку вузькоколійних залізниць у гірських районах для організації туристичних перевезень, вирішити яку, можливо, розробкою нового сучасного рухомого складу, що дасть розвиток галузі вузькоколійного вагонобудування в Україні. При цьому значним обсягом робіт будуть забезпечені підприємства металургійної та супутніх галузей.

З економічного боку, створення сучасного рухомого складу з організацією туристичних перевезень вузькоколійними залізницями призведе до збільшення надходжень у місцеві бюджети населених пунктів, де пролягатиме шлях прямування туристичного поїзда за рахунок створення значної кількості робочих місць у зв'язку з розвитком вищезазначених напрямків обслуговування. Крім того, відкриється можливість залучення іноземних інвестицій, в тому числі країн-сусідок, територією яких може курсувати новий рухомий склад: Польща, Словаччина, Угорщина.

Економіко-організаційні аспекти вдосконалення матеріальної бази колійного господарства

Полішко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реалізація стратегічного курсу залізничного транспорту на реформування та інтеграцію з європейською транспортною системою можлива тільки з урахуванням розвитку та оновлення виробничого апарату на основі впровадження нової і більш досконалої техніки замість зношеної морально і фізично існуючої. Відмінною особливістю сучасної технічної політики в колійному господарстві залізниць є орієнтація на вдосконалення матеріальної бази і технічне переозброєння, оскільки ця форма відтворення найбільш ефективна при мінімальних витратах часу і коштів.

Процеси реформування, що протікають на залізничному транспорті, вимагають особливої уваги до питань удосконалення організації і планування, а також відповідальності за їх ефективність. Однак, існуюча в даний час практика вдосконалення матеріальної бази та технічного переозброєння (ВМБ) в основному спрямована на реалізацію заходів, розрізнених за своєю суттю, ліквідацію поточних внутрішньовиробничих перекосів. Натомість, в центрі уваги має бути вирішення стратегічних задач удосконалення колійного господарства. Тенденція, що на сьогодні чітко позначилася та характеризує зменшення потенціалу колійного господарства через зростання з кожним роком фізичного і морального зносу виробничих засобів, увійшла в протилежність до курсу на прискорення інноваційного розвитку.

В економічній теорії і господарській практиці до цих пір немає надійних критеріїв і методів для обґрунтування і розподілу інвестиційних ресурсів на ВМБ колійного господарства. У зв'язку з цим дуже важливо визначити зміст ВМБ, його зв'язок з технічним розвитком колійного господарства, масштабами і темпами відновлення виробничого апарату. Тому основні напрямки ВМБ повинні базуватися на прогнозах, що визначаються характером самого процесу ВМБ, змістовним навантаженням його цілей і взаємозв'язків з різними сферами діяльності. Саме тому повинні бути пред'явлені особливі вимоги до планування ВМБ. Комплексність та системність і при формуванні планів ВМБ забезпечується використанням програмно-цільового методу планування. Розроблений на цій основі план являє собою комплекс взаємопов'язаних, конкретизованих за термінами і ресурсами заходів, спрямованих на здійснення заданих цілей. Всі елементи плану повинні бути підпорядковані головній меті. Лише комплексна реалізація підцілей, за рахунок виконання всього обсягу цілереалізуючих заходів, забезпечує досягнення головної мети ВМБ.

Досягнення кожної з підцілей можливо за допомогою набору альтернативних заходів, на базі яких формуються різні варіанти плану, що забезпечують досягнення головної мети ВМБ. Тому необхідним є дотримання комплексної техніко-економічної оцінки ефективності цілереалізуючих заходів і варіантів плану в цілому, з використанням елементів функціонально-вартісного аналізу, методичними рекомендаціями. Для програмно-цільового методу планування та функціонально-вартісного аналізу спільним є те, що комплексне вивчення складної системи ґрунтується на послідовній декомпозиції на більш прості структурні складові, аж до окремих елементів, і дослідженні властивостей цих складових з позицій досягнення поставленої мети. Однак далеко не всі оцінки можуть мати розрахункову основу. Тому, розрахунково-експертний підхід до вирішення поставленої задачі здається єдино прийнятним з точки зору забезпечення максимальної достовірності оцінок.

Розроблені економіко-організаційні аспекти ВМБ колійного господарства залізничного транспорту, що побудовані на ієрархічній структурі і використовуються практично на всіх стадіях і етапах процесу ВМБ, від оцінки вихідного рівня колійного господарства до оптимізації планів його розвитку, є елементом, що забезпечує дотримання в процесі ВМБ таких принципів планування, як цілеспрямованість, комплексність, пропорційність, безперервність і ефективність.

Необхідність урахування екстерналій при проведенні економічного аналізу інвестиційних проектів

Полішко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економічний аналіз оцінює внесок проекту в економічний добробут регіону. Він проводиться від імені всього суспільства (регіону або країни), а не тільки з точки зору власника інфраструктури, як, наприклад, фінансовий аналіз. Тому однією з фаз економічного аналізу СВА є визначення поправок на екстерналії.

Екстерналії (зовнішні ефекти) - це вплив дії економічних суб'єктів (або їх агентів), що беруть участь у даному проекті (угоді), на третіх осіб (які не беруть участі в даному проекті). Таким чином, екстерналії не знаходять відображення в ринковому механізмі ціноутворення і, отже, призводять до зниження ефективності його роботи і до неоптимального розміщення благ в економіці.

Екстерналії можуть бути як негативні (наприклад, забруднення виробником навколишньої території), так і позитивні (наприклад, підвищення суспільного добробуту завдяки виробництву соціально ефективних товарів). Переважна більшість екстерналій є негативною і веде до додаткових витрат і втрат економічних суб'єктів, на яких впливають ці екстерналії.

Для усунення вказаної несправедливості необхідне втручання держави. Вона має здійснити інтерналізацію екстерналій (тобто переведення зовнішніх ефектів у внутрішні ефекти для тих економічних суб'єктів, які їх створюють), і компенсацію екстерналій тим економічним суб'єктам, у яких вони виникають.

Засобами інтерналізації негативних екстерналій є коригуючі податки, платні ліцензії на забруднення та штрафи, застосування яких призводить до збільшення витрат відповідних виробників, і внаслідок цього - до зниження виробництва соціально негативних товарів. При цьому неприпустимо, щоб, наприклад, плата за забруднення йшла не на лікування осіб, що мешкають на забрудненій території, а на інші цілі.

Засобом інтерналізації позитивних екстерналій є субсидування виробництва соціально ефективних товарів і зниження податків на вказані товари, що призведе до зниження витрат виробників і збільшення обсягу виробництва цих товарів.

З будівництвом на залізничному транспорті пов'язана велика частина екологічних дій і ризиків, включаючи ризик пошкодження ґрунту, збій в русі транспорту, проблеми раціонального водокористування, шкідливі наслідки викидів пилу, вихлопних газів і шуму. Заходи по зниженню такого негативного впливу передбачаються представленням плану заходів з охорони навколишнього середовища. Діяльність по контролю передбачає контроль за дотриманням встановлених вимог на стадії будівельних робіт.

Тому визначаючи економічну ефективність інвестиційних проектів на залізничному транспорті необхідно включити у вихідні та вхідні потоки також зовнішні витрати і вигоди, для яких не існує грошовий потік. Наприклад: витрати на послуги охорони здоров'я або зниження вилову в рибному промислі через зростання забруднення, економія часу як результат інвестицій в транспорт; окремі інфраструктури, внесені державним сектором в якості внеску в проект (дорога, побудована спеціально для проекту...); зростання потоку туристів, збільшення доступності регіону та ін..

Екстерналії повинні, за можливості, отримувати грошове вираження. Якщо такої можливості немає, то їх кількісну оцінку потрібно зробити через негрошові показники.

Багато великих проектів, особливо у сфері інфраструктури, можуть бути вигідні суб'єктам, що не належать до тих, хто безпосередньо споживає соціальні блага, зроблені цим проектом.

Оцінка ефективного розвитку інвестицій в розвиток залізничного транспорту

Присухіна І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Формування нової, а головне якісної сучасної економіки є надзвичайно важливим етапом для нашої держави як сьогодні так і в майбутньому.

Для України, як і для будь-якої молоді держави, котра має наміри стабілізувати свою економіку та поступово завоювати гідне місце на світовій арені, досить актуальною є проблема залучення іноземних інвестицій.

Залізничний транспорт виступає однією з базових галузей економіки України, але він потребує вирішення багаточисленних проблем, серед яких слід відзначити: подолання технічного і технологічного відставання від європейських країн світу за рівнем залізничної техніки; необхідність прискорення оновлення основних фондів залізничного транспорту; поліпшення транспортної забезпеченості регіонів і розвиток пропускних здібностей залізничних ліній; ліквідація «вузьких» місць інфраструктури для задоволення потреб при зростанні обсягів транзитних вантажних перевезень; підвищення безпеки руху залізничного транспорту, оскільки від стану і якості роботи залізничного транспорту залежать, те як держава буде ефективно виконувати свої найважливіші функції, такі як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів. Тому залізничний транспорт є однією з найбільш капіталомістких галузей, а інвестиційна діяльність на залізничному транспорті – одна з пріоритетних.

Модернізація діючих залізничних ліній і будівництво нових ділянок повинні здійснюватися на основі розширення ринкових можливостей залізничної галузі і перш за все відкритого акціонерного товариства "Українська залізниця", а також із залученням коштів державного бюджету, коштів бюджетів суб'єктів України і суб'єктів іноземних держав.

Особливо важливим є залучення і використання іноземних інвестицій. Оскільки приплив іноземних інвестицій веде не тільки до збільшення обсягів залучених капіталів, а й приносить корпоративну культуру розвинених країн світу і новий сучасний менеджмент. Не менш важливим є те, що на відміну від іноземних кредитів, це не буде збільшувати нашу заборгованість, а навпаки ми зможемо направити їх в реальний сектор економіки, сприяти диверсифікації експорту і створити додаткові робочі місця.

Інвестиційна діяльність на залізничному транспорті має наступні характерні риси:

- 1) основним напрямком інвестиційної діяльності є капітальні інвестиції;
- 2) нестача фінансових ресурсів навіть для простого відтворення основних виробничих фондів галузі;
- 3) значна вартість об'єктів інвестування;
- 4) значна тривалість періоду окупності зроблених капітальних інвестицій, що підвищує їх ризикованість.

Основними напрямками інвестиційної стратегії являються:

- збільшення обсягів капітальних вкладень на забезпечення комфортного обслуговування пасажирів;
- поліпшення відтворювальної структури капіталовкладень, підвищення питомої ваги витрат на технічне переозброєння;
- удосконалення технологічної структури капітальних вкладень, збільшення в їх складі питомої ваги устаткування та скорочення будівельно-монтажних робіт;
- збалансованість інвестиційного циклу.

А на останок я хочу відзначити, що економічний розвиток залізничної галузі є завданням комплексним і вимагає системних зусиль від усіх гілок влади та національного господарського комплексу в цілому. Для цього необхідно вирішити певні законодавчі проблеми, підвищити інвестиційну привабливість галузі, узгодити роботу всіх учасників транспортного ринку.

Підвищення рівня пасажирських перевезень залізничним транспортом, як фактор впливу на соціально-економічний розвиток країни

Рачинська А.В., ДЕПУТ, м. Київ

Пасажирські перевезення займають особливе місце в роботі залізничного транспорту України. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням в житті суспільства і виконанням однієї з найважливіших гарантій держави – свободи пересування населення як у межах, так і за межами країни.

Приміські перевезення займають перше місце за масовістю. До цілей приміських поїздок, крім переміщення до місця роботи, навчання та інших особистих потреб, додається значна кількість дачних поїздок. Великий вплив на остаточний вибір населенням певного виду транспорту має такий неціновий фактор конкуренції як зручність і надійність розкладу. Для населення, що здійснює щоденні поїздки в приміському сполученні на роботу і навчання, основним видом транспорту є залізничний через його високу провізну спроможність, надійність і регулярність руху. Велика його соціальна роль у перевезеннях міського населення на дачні ділянки, до місць масового відпочинку. За даними соціологічних опитувань, більше 41% пасажирів приміських поїздів здійснюють поїздку на роботу і навчання, близько 29% на дачу. Близько 45% всіх приміських пасажирів практично щодня користуються залізничним транспортом.

На перевезення в далекому сполученні (міжнародні та внутрішньодержавні) припадає до 25% від загальної кількості перевезених пасажирів залізничним транспортом. За даними соціологічних опитувань 35% поїздок пасажирів, пов'язані з відвідуванням родичів і друзів, 33% - з відрядженнями та 21% з поїздками до місця відпочинку. Значні відстані в Україні і низька платоспроможність населення дає залізничному транспорту незаперечні переваги не тільки перед автомобільним, а й перед авіаційним.

В цілому залізничний транспорт втрачає свої позиції (з 53,1% у 1995 р. до 33,6% у 2015 р.) на ринку пасажирських перевезень, поступаючись автомобільному транспорту, частка якого збільшилась з 29% у 1995 р. до 40,2% у 2015 р. це відбувається через недостатньо ефективну організацію перевізного процесу, низьку якість та швидкість перевезень, які не відповідають сучасним вимогам.

Окремо слід відзначити спробу налагодити упровадження швидкісного руху для пасажирських поїздів. Передбачено упровадження між Києвом та більшістю обласних центрів та найбільших міст України курсування денних поїздів, з терміном перебування у дорозі 4-7 годин (на заміну 10-12 годинам нічних потягів), застосуванням вагонів підвищеної комфортності. Це зазначено в Програмі впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2006-2015 роки. Вже курсують швидкісні денні поїзди Київ-Харків, Київ-Львів та Київ-Одеса. Однак, уживаючи термін «швидкісне пасажирське сполучення», треба зауважити, що максимальна (а не маршрутна) швидкість українських швидкісних поїздів становить 100-120 км на годину, в той час як в Європі цей показник є 160 та більше км на годину.

Вже зазначалося, що суттєво вплинути на цей показник якості надання залізничних послуг може розмежування залізничної інфраструктури для окремого використання пасажирським та залізничним сполученням. Укрзалізницею планується протягом 4-7 років виділити деякі найбільш напружені ділянки для одного виду перевезень.

Неможна недооцінювати роль логістики як фактора успіху пасажирських залізничних перевезень в конкурентній боротьбі на транспортному ринку. При чому найчастіше при розгляді поняття транспортної логістики, визначенні параметрів і побудові логістичних систем, транспортній логістиці відводиться місце допоміжної ланки в рамках виробничої логістичної системи, без якої вся система в цілому функціонувати не може.

Висновок. Зменшення обсягів перевезень відбулося через розвиток конкурентної боротьби автомобільного транспорту та втрату конкурентних переваг залізничним

транспорт. Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. Споживачі очікують від залізниці європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.

Список літератури

1. Гойхман І.М. Статистика залізничного транспорту. Частина III.: Експлуатаційна статистика залізничного транспорту: Навчальний посібник. К.: Кондор, 2010. – 346 с.
2. Ейтутіс Г.Д. Теоретично-практичні основи реформування залізниць України. – Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
3. Розпорядження «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року»: [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>
4. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://uz.gov.ua/>.
5. Офіційний сайт Держкомстату України [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Інфраструктурна складова тарифів на перевезення залізничним транспортом: особливості формування

Савицька Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Інфраструктура залізничного транспорту слугує незамінним ресурсом для надання різних видів послуг, серед яких вантажні перевезення, пасажирські перевезення (у різних типах сполучення та при різних швидкостей руху), маневрова робота та інші. Всі ці послуги, незалежно від приналежності Компаній Перевізників, надаються на одній інфраструктурі загального користування. Тому одна з основних проблем, що досі не є вирішеною, полягає у складності розподілення понесених витрат на її утримання між учасниками перевізного процесу.

При визначенні інфраструктурної складової тарифу на перевезення залізничним транспортом необхідно враховувати всі фактори, які впливають на собівартість послуг інфраструктури. Серед них:

- обсяг перевезень та співвідношення постійних і змінних витрат на одиницю продукції. Ступінь зміни собівартості перевезень від обсягу роботи визначається співвідношенням питомої ваги залежних (змінних) та умовно-постійних витрат;

- особливості технологічного процесу утримання інфраструктури та її ремонту. Особливості технологічного процесу утримання інфраструктури слід розглядати за основними його складовими, а саме слід враховувати причини виникнення та особливості формування витрат на утримання земляного полотна та його споруд, верхньої будови колії, штучних споруд, контактної мережі, тягових підстанцій, пристроїв автоматики, телемеханіки та зв'язку та ін. За специфікою роботи зазначених господарств на собівартість утримання інфраструктури впливає категорійність ліній, за призначенням та оснащенням яких змінюються обсяги витрат на їх утримання;

- характерні параметри об'єктів інфраструктури. На витрати з утримання інфраструктури залізничного транспорту мають вплив такі параметри, як стан колії, напрямок перевезення, кількість колій, параметри плану та поздовжнього профілю, тип рельсової системи колії, кількість кривих та ухилів, вантажонапруженість та структура поїздопотуку, інтенсивність руху, електрифікованість дільниць, допустима швидкість руху тощо;

- характерні параметри рухомого складу. На витрати з утримання інфраструктури залізничного транспорту мають вплив такі параметри, як тип тяги локомотива, тип поїздів, маса поїзда, швидкість руху поїзда тощо.

Для визначення співвідношення умовно-постійних та змінних витрат на одиницю продукції виділимо три часові варіанти їх аналізу:

Короткостроковий або поточний (річний, кварталний) період. Даний варіант аналізу враховує зміну витрат, що відображаються у фінансовій звітності даного періоду. Питома вага залежних витрат коливається в межах 25-40%;

Основний варіант аналізу передбачає, що зміна обсягу перевезень відбувається при незмінних величинах пропускної здатності залізних доріг, якісних показників використання рухомого складу, норм витрати паливно-енергетичних та інших видів ресурсів. До залежних витрат в цьому варіанті відноситься весь перелік витрат, безпосередньо пов'язаних з об'ємом перевезень і змінний при його зміні прямо-пропорційно обсягом перевезень. Питома вага залежних витрат становить 40-55%;

Перспективний варіант передбачає, що з розвитком пропускної здатності і зі зміною якісних показників використання рухомого складу і витратних норм, крім зміни залежних витрат відбувається зміна частини умовно-постійних витрат, в результаті чого питома вага залежних витрат від обсягу перевезень збільшується до 55-70%.

Слід враховувати, що в умовно-постійній та в умовно-змінній частинах витрат є витрати, які не можуть бути віднесені на всі категорії поїздів. Наприклад, витрати, понесені

внаслідок експлуатації контактної мережі не можуть бути віднесені на поїзди, що використовують дизельне паливо; витрати на утримання дільниць, обладнаних автоблокуванням, не можуть розподілятися на поїзди, що слідують дільницями залізниць, що обладнані напівавтоматичним блокуванням тощо.

Пропорції зазначених видів витрат змінюються із часом. Складнощі системи ціноутворення полягають у важкості віднесення їх на конкретного учасника перевізного процесу. Визначивши обсяг конкретних видів витрат задача спрощується, так як їх необхідно розділити між безпосередніми користувачами певних послуг інфраструктури у відповідних частках. З цією метою слід удосконалити систему обліку витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту, адже облік витрат у більшості випадків ведеться із метою подальшого складання бюджету, визначення обсягу оподаткування, з метою перерозподілу ресурсів та в інших адміністративних цілях.

Логічним є те, що розподіл умовно-постійних та умовно-змінних витрат має різний характер. Виділення їх в окремі складові інфраструктурного тарифу (фіксовану та змінну) зробить тариф прозорим, надасть можливість перевізникам обирати найоптимальніший для себе тариф за характеристиками технічної оснащеності та стану інфраструктури, за параметрами рухомого складу, і таким чином, надасть можливість перевізникам конкурувати на ринку. Обґрунтування необхідності виділення фіксованої частини (плата за доступ до інфраструктури) та змінної частини тарифу (плата за користування інфраструктурою) полягають у:

- різних причинах, характері та призначенні формування витрат;
- різних критеріїв розподілу цих витрат між учасниками перевізного процесу;
- забезпеченні прозорості та недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту;
- надані можливості перевізникам обирати для себе тариф із урахуванням характеру, умов, терміну, швидкості перевезень та інших параметрів інфраструктури та рухомого складу;
- справедливо визначати собівартість послуг інфраструктури на основі конкретного впливу кожного перевізника на утримання та знос інфраструктури, а також із врахуванням долі кожного перевізника у загальному поїздопоточі на конкретній ділянці залізниць.

З метою економічного обґрунтування собівартості утримання інфраструктури в дисертаційній роботі необхідно досліджувати:

- специфіку роботи господарств, що обслуговують інфраструктуру залізничного транспорту
- нормативні документи, що визначають періодичність планово-запобіжних робіт по утриманню інфраструктури залізничного транспорту;
- інфраструктурну складову Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України окремо по кожному господарству.

Комплексний підхід щодо підвищення соціально-економічної безпеки транспортної системи Саксаганського району міста Кривого Рогу

Сістук В.О., Богачевський А.О., Троян О.В., Анікіна К.О., ДВНЗ «Криворізький національний університет», м. Кривий Ріг

Однією з базових галузей економіки держави є транспорт, перспектива розвитку якого в Україні визначається транспортною стратегією до 2020 року. Транспортні потреби задовольняються функціонуванням транспортної системи міст, регіонів та держави у цілому, яка складається з дорожньо-транспортного комплексу, учасників дорожнього руху та навколишнього середовища. Транспортна система безпосередньо впливає на соціально-економічну безпеку окремих адміністративних одиниць держави на рівні забезпечення достатньої комфортабельності пасажирських перевезень, якості транспортних послуг, що надаються, пропускної здатності вулично-дорожньої мережі, безпеки дорожнього руху. Вирішення питання підвищення соціально-економічної безпеки вимагає комплексного підходу до аналізу пропускної здатності транспортної інфраструктури великих міст, серед яких значний вклад у економічний розвиток України створює місто Кривий Ріг, що залишається локомотивом її промисловості. У зв'язку зі специфікою міської забудови, транспортна мережа Кривого Рогу характеризується великими відстанями перевезень за рахунок віддаленості районів міста, в яких розташовані окремі промислові одиниці. Географічно центральним районом міста, який приймає основне навантаження від транспортних потоків, є Саксаганський район. Через останній проходить головна магістраль по вулиці Мелешкіна, до якої примикають такі важливі центри соціальної інфраструктури як станція швидкісного трамваю, райвиконком, а також найбільші у місті об'єкти соцзахисту, охорони здоров'я, релігійної сфери та торгівельно-розважальні комплекси. Перераховані об'єкти розташовані на порівняно невеликій ділянці у радіусі 5–6 км, що додатково ускладнює пропускну здатність транспортної мережі, створюючи незручності для пересування населення.

Розв'язання зазначених проблем потребує комплексного аналізу статистичних параметрів транспортних та пішохідних потоків на конкретних місцях концентрації транспортних навантажень. Одним із найбільш ефективних методів розрахунку транспортних систем є імітаційне моделювання за допомогою спеціалізованих програмних продуктів. Серед найбільш популярних програмних рішень для визначення факторів, що впливають на виникнення та формування транспортних проблем й знаходження оптимальних шляхів їх врегулювання, залишається PTV VISSIM.

Метою дослідження є підвищення соціально-економічної безпеки транспортної системи Саксаганського району, а саме пропускної здатності найбільш перевантажених перехресть та безпеки дорожнього руху за допомогою методу імітаційного моделювання.

Початковою точкою досліджень є Т-подібне перехрестя, на перетині головної та другорядної дороги на вулиці Мелешкіна і провулку Бульварний. На ньому для проїзду з провулку на головну дорогу з поворотом наліво необхідно перетинати три смуги руху транспортних засобів, що перешкоджає безпечному виконанню маневру та змушує водіїв в певних ситуаціях порушувати правила дорожнього руху, внаслідок чого збільшується вірогідність виникнення дорожньо-транспортних пригод. Іншою проблемою постає питання утворення автомобільних заторів, що призводить до збільшення часу проїзду транспортними засобами зазначеної ділянки дороги у години «пік» у будні дні, та в обідній час у вихідні дні.

На основі аналізу розробленої у PTV VISSIM імітаційної моделі даного перехрестя, було запропоновано відповідні заходи, з яких міська влада обрала встановлення світлофорної сигналізації, що було реалізовано. Подальші дослідження будуть спрямовані на розрахунок алгоритму системи координованого управління світлофорного регулювання з урахуванням наявності світлофорів на даній ділянці.

Наступною проблемною ділянкою в Саксаганському районі міста є Т-подібне перехрестя з переходом в Х-подібне на перетині вулиць Корнійчука та Космонавтів. Через перехрестя в ранкові та вечірні години-пік проїжджають більше ніж 800 автомобілів за годину. Через це спостерігається постійна тенденція до утворення заторів, що значно збільшує час проїзду ділянки дороги, що сполучає два перехрестя. Також відсутній пішохідний перехід до зупинки громадського транспорту, що змушує пішоходів порушувати правила дорожнього руху і здійснювати перехід дороги в забороненому для цього місці, наражаючи на небезпеку не тільки себе, а й водіїв транспортних засобів, які не завжди можуть вчасно зреагувати на подібні ситуації.

З метою підвищення безпеки руху на дорожньому вузлі, модель якого було побудовано, розроблено комплекс рекомендацій, з яких міською владою було обрано встановлення нерегульованого пішохідного переходу для створення безпечного доступу пішоходів до зупинки громадського транспорту.

Подальшим етапом дослідження небезпечних ділянок дорожньо-транспортної мережі району є перехрестя вулиць Тинка та Вечірнього бульвару. При виїзді з Вечірнього бульвару транспортне навантаження перевищує нормативне значення у «часи пік», що пояснюється частими порушеннями водіями правил проїзду нерегульованих перехресть, а саме виїзду ними на вулицю Тинка всупереч знаку пріоритету «Дати дорогу». Навіть у випадку дотримання правил, водії змушені тривалий час очікувати свою чергу, провокуючи транспортний затор.

У результаті імітаційного моделювання встановлено, що у «часи пік» на перехресті утворюється черга, яка в середньому складає більше 15 автомобілів. Ситуація на даній ділянці загострюється у зв'язку з наявністю значного повздовжнього ухилу дороги збоку Вечірнього бульвару. Особливо небезпечним є проїзд ділянки у зимовий період за несприятливих погодних умов.

Для пошуку шляхів оптимізації руху транспортних засобів у конфліктуючих напрямках і розробки відповідних рекомендацій також буде виконано імітаційне моделювання перехрестя. Напрямами даних досліджень можуть виступати перевірка довжини черг, що виникають після встановлення світлофорного регулювання на перехресті або збільшення ширини проїзної частини Вечірнього бульвару у напрямі вулиці Тинка.

Останнім дорожнім вузлом, що досліджувався, було кільце 30-річчя Перемоги з перетинанням вулиці Мелешкіна, проспекту 200-річчя Кривого Рогу та вулиці Соборної, за адресою якої розташована ТРЦ «Сонячна галерея».

Складною частиною даної ділянки транспортної системи є виїзд з кільця направо у бік вулиці Соборній. При цьому проблема полягає у тому, що частина пішохідного переходу та відповідний йому знак, які знаходяться на вулиці Соборній, недостатньо проглядаються для водіїв при їх виїзді з кільця, що пояснюється значним кутом повороту дороги. Внаслідок чого збільшується кількість випадків порушення водіями правил дорожнього руху, а саме спроби проїзду даної ділянки без надання переваги пішоходам, підвищуючи вірогідність наїзду на людей. Для зниження аварійності на розглянутому нерегульованому пішохідному переході пропонується його комплексне оснащення технічними засобами організації дорожнього руху, а саме автономну систему освітлення пішохідного переходу з датчиком руху з перенесенням переходу по вулиці Соборній на відстань 5–7 м від перехрестя й розширення пішохідної зони.

Таким чином, представлений і частково реалізований комплекс заходів дозволив підвищити соціально-економічну безпеку транспортної системи Саксаганського району міста Кривого Рогу.

Інноваційно-інвестиційний потенціал техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту

Соломніков І.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Динаміка економічного розвитку в сучасних умовах все більшою мірою залежить від зрушень на базі технічного прогресу. На передові позиції виходять підприємства, які свою діяльність будують на застосування досягнень фундаментальної науки, інформації і знань, результатом чого є інновації. В таких умовах забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту, які складають основу транспортної системи України і призначені забезпечувати ефективне функціонування економіки, вирішувати стратегічні завдання як економічного, так і оборонного характеру, обумовлює необхідність переходу підприємств до інноваційної моделі розвитку.

На сучасному етапі розвитку залізниці знаходиться досить складному становищі. Знос їх основних виробничих фондів складає понад 90%, при цьому активної частини (рухомого складу) понад 95%. Строк служби 88,1% електровозів та 87,9% тепловозів інвентарного парку Укрзалізниці перевищував 26 років. Заходів, що приймаються залізницями України, не достатньо, вони не дозволяють зупинити критичний знос основних фондів. Потреби залізничного транспорту в інвестиціях задовольняються лише на 25-30% [1].

Крім критичного рівня зносу основних фондів, сучасний техніко-технологічний рівень розвитку залізниць супроводжується використанням неефективного механізму відтворення основних виробничих фондів, відсутністю інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низькою якістю ремонтних робіт та проектів капітального будівництва, незадовільним станом об'єктів колійного господарства, застарілістю технологій виконання колійних робіт, експлуатаційною несумісністю з залізницями європейських країн, застарілістю існуючих телекомунікаційних мереж та систем зв'язку, складністю експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, високою енерго- та матеріалоемністю транспортного процесу, обмеженістю швидкістю руху через невідповідний стан інфраструктури.

Вирішення зазначених проблемо необхідно розпочати з активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, під яким слід розуміти максимальну можливість підприємств здійснювати інноваційну діяльність, що забезпечена необхідними інвестиційними ресурсами та спрямована на підвищення конкурентоспроможності підприємств в довгостроковій перспективі []. Основними складовими інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту є інтелектуальний, інноваційний, науково-технічний, ресурсний, інвестиційний потенціали. В якості інструменту розвитку інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту пропонуємо виділити Науково-дослідно-виробничий центр техніко-технологічного розвитку залізничного транспорту, який за рахунок формування тісних взаємозв'язків ланцюгу «освіта-наука-виробництво», сучасних баз інноваційних розробок сприятиме активізації інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств, розробці, впровадженню інноваційних проектів щодо оновлення їх основних засобів.

Список літератури:

1. Гненний О. М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М. Гненний, А. В. Вишнякова // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2015. - вип. 9. - С.105-112.

2. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: дис. на здобуття наук. степеня докт. екон. наук: спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / О.Г.Кірдіна . – Харків, 2011. – 445 с.

Повышение доходности предприятий ж/д транспорта за счет развития рекламной деятельности

Тихонова С.Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Железные дороги Украины в январе-сентябре 2015 года получили от пассажирских перевозок в дальнем и пригородном сообщении 5,478 млрд. грн убытка. Какую-то часть этого убытка можно компенсировать рекламой на «Укрзализныце». Ее непосредственная цель увеличение реализации определенной продукции. (джерело:www.uz.gov.ua)

Среднесетевое значение пассажирского потока на железнодорожном транспорте Украины за месяц составляет – 3551 тыс. человек. Исходя из широкой целевой аудитории мобильность рекламных носителей используется на подвижном составе, за счет этого реклама на железно- дорожном транспорте имеет потенциально высокую эффективность. Учитывая специализацию железнодорожного транспорта, бесперебойность, всепогодность и сезонность, рекламные средства имеют высокий уровень информационного оповещения, не зависимо от специфики и имеет дифференцированный подход к различной целевой аудитории.

Наибольшая эффективность рекламных носителей достигается в пассажирских образованиях- ж/д станциях и вокзалах.

Рекламный носитель на вокзале можно разместить на ситилайтах, на плакатах, на светодиодных экранах, на кассах, при входе в здание, на платформах, на территории ж/д вокзала, над местами ожидания пассажиров, на опорах с плафонами, в бегущих строках, на стенах здания, над выходом с эскалатора, на билбордах, на мониторах на территории вокзалов, на платежных терминалах, размещение плакатов возле касс продажи билетов. Современные рекламные технологии представляют рекламу на самых разнообразных носителях исходя из возможностей комплекса.

К примеру, реклама в электропоезде привлекает наибольшее количество аудитории, поскольку на данный вид перевозки приводиться наибольшее количество пассажиров, исходя из демографических особенностей населенных пунктов.

Особый интерес вызывает система тарифообразования за пользования рекламными носителями. Стоимость размещения рекламы влияет множество элементов, например: в электропоезде пригородного сообщения, по мнению экспертов, самая высокая стоимость размещения рекламы - на пешеходной зоне привокзальной площади. Стоимость такого рекламного оповещения в Днепропетровске составляет 2000 грн. за метр квадратный в месяц. Размещение вдоль здания вокзала Днепропетровска на главной пассажирской платформе – 700 грн. за метр квадратный в месяц.

Таким образом, можно сделать вывод, что необходимо особое внимание уделить в современных условиях рекламной деятельности на железнодорожном транспорте, ввиду её высокой рентабельности и доходности и низкой себестоимости. Для этого предлагается особое внимание уделить маркетинговой деятельности в соответствующем структурном подразделении железнодорожного транспорта. Целью их деятельности будет изучение мест, где необходимо размещать рекламу, анализ рынка и выбор целевых рынков сбыта, изучение видов рекламных носителей, которые больше привлекают аудиторию.

Учитывая так же, на сегодняшний день, данные функции выполняются рекламными агентами предпринимательских посредников, целесообразность развития анализа собственной структуры подразделения дает возможность отказаться от услуг посредников, сэкономив значительную часть доходов от рекламной деятельности.

Інноваційний розвиток підприємств залізничного транспорту

Толстова А.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Сьогодні світове суспільство стикається з інноваційними викликами, пов'язаними з розвитком високих технологій, інформатизацією, зміною змісту праці та якості робочої сили. Інтенсивний розвиток передбачає наявність якоїсь основи, яка зумовлює умови, що сприяють кардинальному прискоренню інноваційних процесів.

Головною умовою досягнення конкурентних переваг залізничного транспорту на ринку транспортних послуг є реалізація правильно обраної стратегії, яка втілює бачення підприємств залізничного транспорту, і дозволяє максимально використовувати його потенціал. Найбільш перспективним з позицій інтенсивного розвитку підприємств залізничного транспорту є інноваційний розвиток. Саме реалізація стратегічних напрямів інноваційного розвитку дозволяє домогтися значної переваги на ринку, посилити і надовго закріпити свої конкурентні позиції.

Інноваційний розвиток слід розглядати як цілеспрямований безперервний процес здійснення інновацій в науковій, виробничій, економічній, комерційній, фінансовій, маркетинговій, управлінській діяльності підприємства, спрямованій на максимально повне задоволення суспільних потреб на основі реалізації наукових досягнень у процесі виробництва для отримання максимального економічного, соціального та екологічного ефекту, вираженого в зміні економічних показників. Управління інноваційним розвитком підприємств залізничного транспорту повинно здійснюватися на основі методів і засобів впливу на інноваційні процеси, заснованих на формуванні інноваційного потенціалу та його перетворенні на інноваційний капітал в умовах розвитку інтеграційних процесів взаємодії підприємств галузі. Основним інструментом інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту є його стратегія.

Інноваційна стратегія розвитку підприємств залізничного транспорту - це комплекс цілей і установок, правил прийняття рішень і способів перекладу підприємств зі старого (існуючого) положення в новий (цільове) стан на основі впровадження інновацій - технологічних, продуктових, організаційних, управлінських, економічних, соціальних - і позиціонування підприємств на ринку транспортних послуг. Формування та реалізація ефективної стратегії розвитку потребує впровадження корпоративної системи управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту.

До стратегічних напрямків інноваційного розвитку підприємств, які є базисом в стратегії розвитку залізничного транспорту пропонуємо віднести:

- впровадження стимулюючої політики в сфері інноваційної діяльності;
- розробки організаційних та управлінських механізмів трансферу та комерціалізації інноваційних розробок;
- формування системи відтворення кадрового і інтелектуального потенціалів;
- удосконалення наукового супроводження інноваційних проектів;
- впровадження сучасних схем їх фінансування та загальної інформатизації інноваційного процесу;
- створення інноваційного центру залізничного транспорту, в якому будуть розміщені бази розробок, які розроблені та впроваджуються на залізничному транспорті, бази даних зовнішніх розробок, які можуть використовуватися національними підприємствами;
- техніко-технологічної модернізації та оновлення виробничих потужностей залізничного транспорту, його інноваційної інфраструктури;
- нарощення виробничої потужності підприємств, які впроваджують у виробничі процеси інноваційні розробки;
- впровадження організаційних заходів щодо розробки, впровадження, використання та розповсюдження інновацій в межах галузі;
- формування ефективного механізму взаємодії освіти, науки та виробництва.

Визначення оптимального розподілу капіталовкладень для забезпечення сталого розвитку залізниць

Харченко О.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Останнім часом в усьому світі ідеям сталого розвитку приділяється особлива увага. Україна також приймає активну участь у міжнародному процесі щодо впровадження політики сталого розвитку з метою комплексного вирішення завдань охорони довкілля та економічного зростання людства на глобальному рівні. Теоретично передбачено, що сталий економічний розвиток в кожній країні забезпечується всім національним господарським комплексом, відповідно кожною його галуззю та напрямом діяльності. В Україні однією із важливих підгалузей, що сприяє розвитку національного господарського комплексу, а також забезпечує власний сталий розвиток, є залізничний транспорт.

Отже, проблема сталого розвитку залізничного транспорту є надзвичайно актуальною.

Визначення оптимального розподілу капіталовкладень для забезпечення сталого розвитку виконується на рівні залізниці та на основі інтегрального показника, який відображає основні принципи сталого розвитку:

$$E_{\text{інт}} = E_{\text{рес}} + E_{\text{ек}} + E_{\text{соц}} + E_{\text{як}},$$

де $E_{\text{рес}}$ - показник, який характеризує розвиток залізниць у напрямку ресурсозбереження;

$E_{\text{ек}}$ - екологічна складова сталого розвитку залізниць;

$E_{\text{соц}}$ - соціальна складова процесу функціонування залізниць з позиції сталого розвитку;

$E_{\text{як}}$ - показник сталого розвитку за напрямком підвищення якості обслуговування.

Для підвищення значень складових інтегрального критерію необхідно проводити оптимізаційні заходи технологічного та технічного характеру. Реалізація заходів з удосконалення технології функціонування, які визначають значення $E_{\text{рес}}$, $E_{\text{ек}}$ та $E_{\text{як}}$, а також соціальні відрахування здійснюються за рахунок прибутку залізниці за попередній період. На підставі частки грошових коштів, які відраховуються на забезпечення сталого розвитку.

Фінансові кошти, які відраховуються на забезпечення сталого розвитку, складають грошові кошти за напрямками сталого розвитку: на розвиток ресурсозберігаючих технологій ($\Delta_{\text{рес}}$), на зниження впливу на навколишнє середовище ($\Delta_{\text{ек}}$), на соціальну складову функціонування ($\Delta_{\text{соц}}$) та на підвищення якості обслуговування ($\Delta_{\text{як}}$). При цьому кожний напрямок характеризується різною еластичністю капіталовкладень – відношенням відповідних складових критерію ефективності до суми відрахованих коштів. Тоді критерій ефективності з урахуванням розподілу відрахованих коштів за напрямками сталого розвитку можна представити у наступному вигляді:

$$E_{\text{інт}} = \Delta_{\text{рес}} \cdot \varepsilon_{\text{рес}} + \Delta_{\text{ек}} \cdot \varepsilon_{\text{ек}} + \Delta_{\text{соц}} \cdot \varepsilon_{\text{соц}} + \Delta_{\text{як}} \cdot \varepsilon_{\text{як}} \rightarrow \max$$

де $\varepsilon_{\text{рес}}$, $\varepsilon_{\text{ек}}$, $\varepsilon_{\text{соц}}$, $\varepsilon_{\text{як}}$ – функції еластичності капіталовкладень за напрямками сталого розвитку.

Обмеженням при вирішуванні задачі забезпечення сталого розвитку є повне використання суми грошових коштів, які відраховуються на сталий розвиток. А також оптимізація цільової функції повинна здійснюватися з урахуванням сукупності обмежень по нижній ненульовій межі змінних.

Таким чином задачу в даній постановці задачу з відповідними обмеженнями було віднесено до класу задач лінійного програмування.

Вирішення задачі оптимального розподілу капіталовкладень на забезпечення сталого розвитку дозволяє забезпечити такий варіант розвитку залізниці, при реалізації якого функціонування залізниці характеризується максимальним значенням інтегрального показника ефективності.

Секція 3

**Структурна реформа на залізничному
транспорті**

**Голова секції – доктор економічних наук,
професор Ю.С. Бараш**

Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України

Бараш Ю.С., Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ефективне функціонування залізничного транспорту пов'язане з удосконаленням його організаційної структури; оновленням основних фондів і рухомого складу; впровадженням новітніх технологій і високошвидкісного руху; наданням нових видів послуг і захопленням нових секторів транспортного ринку; збільшенням прибутковості перевезень вантажів і пасажирів та інтегруванням до європейської транспортної системи. Нестача власних коштів та відсутність бюджетного фінансування, неможливість залучення недержавних інвестицій (до 2016 р.) призвели до небезпечного збільшення фізичного зносу та морального старіння основних фондів, втрати частки пасажирських та вантажних перевезень. Тому після листопаду 2016 року залізниці України було зареєстровано як Публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця» (ПАТ «УЗ»).

Де-юре юридично була створена нова організаційна структура управління залізничними перевезеннями вантажів і пасажирів в Україні, але де-факто структурна реформа на залізничному транспорті лише розпочалася. Для вирішення вказаної проблеми необхідно розробити стратегію управління діяльністю ПАТ «УЗ» на певний період часу.

Дана стаття написана по матеріалах наукових звітів, які виконувала Галузева науково-дослідна лабораторія «Економіка та управління транспортом» Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за договорами:

Дослідженням даної проблеми в різні періоди займалися провідних вчені та спеціалісти у галузі реформування залізничного транспорту, зокрема: В. Л. Дикань, В. П. Гудкова, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, А. М. Новікова, Ю. Є. Пащенко, Е. А. Петренко, Ю. М. Цветов, Г. Д. Ейтутіс, Н. Б. Малахова, Т. А. Мукмінова, Г. М. Кірпа, А. Д. Лашко, В. І. Сіраков, Ю. М. Федюшин, та інших.

Доктор Ж.-П. Естіваль – президент Європейської асоціації залізничників зробив аналіз і виділив три види структурних моделей реформування залізничного транспорту, які прийняті серед країн-кандидатів у члени ЄС. «...Модель розділення (інституційне розділення операторів інфраструктури і підприємств, що здійснюють залізничні перевезення). Піонером такої моделі є Швеція. Кожну сферу діяльності там здійснює самостійна юридична особа з відокремленим балансом, звітністю і відповідальністю за результати діяльності. Цю модель з відповідною національною адаптацією використано в скандинавських країнах, Великій Британії, Іспанії, Португалії, Франції та Голландії. Інтеграційна модель. Сфери діяльності (крім управління інфраструктурою та надання перевізних послуг) незалежні одна від одної з позиції управління і мають окремі рахунки та окремий баланс. Але відповідні організаційні структури не є самостійними юридичними особами. Інтегроване підприємство в цьому випадку є єдиною юридичною особою. На сьогодні ця модель працює в Бельгії, Росії та Люксембурзі. До 1997 р. вона діяла у Франції. Для унеможливлення будь-якої дискримінації цим підприємствам необхідно розподіляти надану перевізну оплату та збори за використання залізничної лінії відповідно до директиви 2001/12/ЄС. Холдингова модель (трансформація в холдинг) є результатом поєднання двох перших моделей. У цьому випадку юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу. Цей шлях пройшла Німеччина, а згодом сюди приєдналися Італія, Австрія та Греція.

Деякі спеціалісти вважають цю модель останньою стадією удосконалення інтеграційної моделі. Інші вбачають у ній початок нового розвитку, який в надалі має прийти до моделі розділення.

Таким чином країни-кандидати на членство в ЄС мають три можливості реструктуризації залізниць, аби виконати вимоги ЄС. Навряд чи можливий четвертий шлях. Хоча у будь-

якому випадку не виключаються специфічні національні адаптації залізниць до організаційно-правової структури суб'єкта діяльності...».

Україна зробила вибір та почала реалізовувати інтеграційну модель управління залізничним транспортом. Цю модель в Україні прийнято називати вертикально-інтегрована, яка передбачає розподіл залізничної діяльності на верхньому рівні по окремих департаментах. Але на другому та третьому рівні управління остаточно не визначена організаційна структура дирекцій, регіональних філій та відокремлених структурних підрозділів.

Основна мета статті – розробити стратегію управління ПАТ «УЗ» – узагальнену модель дій спрямованих на досягнення мети через нову організаційну структуру управління залізничним транспортом країни, що дозволить їй ефективно функціонувати в умовах сучасного ринку.

Для вирішення поставлених завдань використовувалися методи: прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для проведення наукових досліджень стосовно визначення оптимальної моделі управління залізничним транспортом; організаційно-розпорядчий – для побудови організаційних структур управління залізничним транспортом; порівняльного економічного аналізу – для прогнозування перспективних показників роботи нових транспортних структур за різними моделями.

Коли у країні відбувається процес занепаду економіки, пов'язаний з революційними, військовими подіями, розривом економічних зв'язків, перерозподілом ринку транспортних послуг тощо, на залізничному транспорті також настає криза, і кожна країна шукає свій вихід з ситуації, що склалася. Є два шляхи виходу з кризи, кожен з яких має безліч варіантів (рис. 1).



Рис. 1. Варіанти виходу залізничного транспорту з кризи в різних країнах світу

Для України, де останніми роками на фоні критичного зношення об'єктів інфраструктури та особливо рухомого складу відбувалося швидке зростання витрат залізничного транспорту, питання пошуку шляхів підвищення ефективності роботи підприємств залізничної галузі та посилення їх конкурентоспроможності були й залишаються надзвичайно актуальними.

Як відомо, світ не винайшов більш дієвого способу підвищення ефективності, ніж розвиток конкуренції, тому перебудова системи управління залізничним транспортом на ринкових засадах є незворотною перспективою і для українських залізниць. У процесі реформ залізничний транспорт має бути звільнений від непрофільної діяльності, безпосередньо не пов'язаної з перевезеннями, з подальшим розділенням потенційно конкурентних та монопольних видів діяльності та перебудовою перевізної діяльності на ринкових засадах. Такою є перспектива. Проте поки ще багато питань залишаються без відповіді, і головне з них – чи готове сьогодні українське суспільство, українська економіка та українські залізниці до повномасштабного розвитку ринкових відносин у галузі. Адже кожна реформа має свою ціну, так само як і певні ризики.

Висновки.

Пошук раціональної моделі ПАТ «УЗ» на усіх рівнях управління передбачає комплексне вирішення таких проблем: відповідність моделі управління підприємством стану ринкових відносин та впливу чинників зовнішнього середовища; визначення стану ринкових відносин та перспектив їх розвитку; визначення тенденції розвитку сучасного ринку в даній галузі; визначення конкурентоспроможності підприємства та тенденцій його розвитку; визначення антикризових заходів залежно від дії сил зовнішнього середовища.

Стратегічна мета реформування залізничного транспорту полягає у сприянні економічному зростанню та підвищенню добробуту населення через забезпечення доступу до безпечних, надійних, високоякісних транспортних послуг за прийнятною ціною.

Для зниження вартості перевезень та залучення нових споживачів необхідно поділити залізничний транспорт на дві частини: природну монополію та конкурентне середовище. Природну монополію – інфраструктуру залізниць – слід залишити у власності держави або держава має володіти контрольним пакетом її акцій. Перевезення вантажів та пасажирів у далекому та приміському сполученні доцільно здійснювати на конкурентній основі. Експлуатаційні компанії-оператори за користування інфраструктурою повинні сплачувати компанії інфраструктури орендну плату або купувати нитку графіка.

Особливості роботи ПАТ «Укрзалізниця» в умовах зміни форми власності

Чорновіл О. В., Гвоздєва А. Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Вже кілька років поспіль на сторінках Інтернету можна зустріти різноманітні заголовки новин, наприклад, такі страшні як: «Приватизація залізниці – останній акорд у розграбуванні України», або такі багатообіцяючі: «На Україні хочуть приватизувати залізницю – крок у Європу», зустрічалися навіть такі: «Похорон Укрзалізниці» і багато інших. Приватизація залізниць: добре це чи погано? Що ж буде з Укрзалізницею зі зміною форми власності? Давайте розглянемо це питання.

Відомий факт, що залізничний транспорт є життєво важливою сферою, як для економіки, так і для виробництва. Це основна частина транспортної системи України, що здійснює перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти. Залізниця виконує основні обсяги перевезень – 40 - 60 % вантажообігу країни (навіть у 1997 році, в період найбільшого спаду – понад 40 %), а за пасажирообігом є незаперечним фаворитом – на нього припадає близько 50 – 70 % загального обсягу перевезень. Залізничний транспорт також є безперечним лідером серед перевезень вантажів великих масштабів на далекі відстані. У рейтингу двадцяти найприбутковіших державних організацій 2015 року, підприємство «УЗ» займає почесне друге місце після НАК «Нафтогаз України».

Автоматично впливає питання: навіщо перетворювати Укрзалізницю на акціонерне товариство і втрачати масштабний дохід з казни держави? Слова представників нашої влади нібито не віщують біди: «УЗ перестане бути повністю державною структурою і стане АТ, 100% акцій якого будуть належати державі. Державна і бізнес функції «Укрзалізниці» будуть розділені, а система управління стане трирівневою:

I рівень – Кабмін (виконує функції загальних зборів акціонерів, приймає рішення з найбільш важливих питань діяльності товариства);

II рівень – Мінінфраструктури (є проміжним органом правління, здійснює частину делегованих повноважень КМУ, як єдиного акціонера).

III рівень – Наглядова Рада (має наглядово-погоджувальні повноваження, контролює діяльність правління, включає незалежних експертів).

Пересічний читач може не побачити в словах експерта нічого підозрілого. Однак, якщо детально розібратися, виникає питання – якщо приватизація «Укрзалізниці» не планується, і 100 % її акцій залишаються в державній власності, то навіщо ж тоді проводити акціонування? І що це таке взагалі? АТ – це одна з різновидів господарських товариств, комерційна організація, статутний капітал якої поділений на певне число акцій, що засвідчують обов'язкові права учасників товариства стосовно підприємства.

Інші джерела дотримуються протилежної думки. Якщо говорити, що акції залишаться у держави, то весь процес акціонування втрачає сенс. 10 % акцій має бути випущено у вільну реалізацію. 3 жовтня прем'єр заявив, що ми виділимо на «Укрзалізницю» ще один мільйон гривень. Навіщо витрати покладати на державу, якщо це тепер акціонерне товариство.

Хто з експертів буде правий можна буде побачити згодом. Але на даному етапі найбільш цікавим є питання, що буде з залізницями. Ситуація може розгортатися за двома сценаріями.

Сценарій № 1. Присвоєння звання акціонерного товариства Укрзалізниці всього-лише формальність і все буде так як і обіцяють. Тобто, принциповою зміною стане лише відмінність оргструктури, відбудеться омолодження управлінського складу УЗ за рахунок внутрішніх резервів. Так само віщують підвищення ефективності управлінських функцій в цілому. За словами міністра, пасажирів повинні відчути покращення якості обслуговування. Однак, на нашу думку, це не відповідає дійсності. Як покращити якість перевезень за рахунок зміни керівництва? Це залежить від того, на скільки коректно, ретельно і далекоглядно справлятиметься з обов'язками керівництва.

Сценарій № 2. Під приводом неефективності державного управління, Укрзалізниця стає комерційною організацією приватних рук, як і всі державні підприємства, які були приватизовані. У підсумку, Україна буде одержувати прибуток у вигляді податків, а не весь чистий дохід як раніше. Всі п'ять українських залізниць втрачають статус юридичної особи, а майно буде поділено між акціонерами. Крім цього, з'явиться конкуренція. Це, начебто, завжди позитивний фактор на будь-якому ринку. Але не в даному випадку. Для прикладу, вважаємо доцільним навести досвід Російських залізниць, де стратегія створення конкуренції у сфері залізничних перевезень, призвела до порушення управління рухомим складом і технології перевезень вантажів. Так само в гіршу сторону змінилась раціональність перевезень вантажів. Згідно з офіційними даними, ефективність використання вагонів у приватних операторів становить лише 36 %, хоча чисельність приватних вагонів збільшується набагато швидше, ніж в «УЗ». Плюс до всього цього всім доступний залізничний транспорт стане розкішною, ціни за проїзд значно зростуть. Наприклад, в цілях ремонту і технічного постачання рухомих складів та залізничного полотна. Адаже акціонерам вигідніше отримувати прибуток, а не спонсорувати відтворення потягів власними коштами. На нашу думку, УЗ має залишатися під контролем держави, у пріоритетах якого лежить якість і безпека перевезень, оскільки досвід зарубіжних країн показав – наслідком приватизації залізниць є зростання числа залізничних аварій.

Ще одним вдалим прикладом провалу роздержавлення залізниць є Великобританія. Приватизація спровокувала значне скорочення робітників. Понад 90000 працівників Британських залізниць пішли з галузі. Ми вважаємо, що для держави, яка на сьогоднішній день знаходиться в кризі, такі дії просто неприпустимі. Деякі компанії настільки скоротили свій персонал, що не змогли витримувати власний графік руху поїздів. Відповідно, вони були змушені повернути на умовах короткострокового контракту частину тих працівників, яких самі ж перед цим звільнили. Й на додаток, з офіційних повідомлень випливає, що залізничний транспорт у Великобританії став працювати набагато гірше після приватизації. Пасажири не могли помітити погіршення сервісу, підвищення цін. Цікавим фактом є те, що Railtrack був розпроданий шляхом розміщення державних позик на суму 1,9 мільярда фунтів стерлінгів. Це виявилось на багато нижче реальної вартості майна компанії, яка перевищувала 4 мільярди фунтів стерлінгів. (До речі, схожа ситуація була з Криворіжсталлю). Як кажуть експерти, важливою обставиною було знищення міфу про те, що приватизація безперечно веде до підвищення економічної продуктивності. Для залізничників правда полягала в тому, що приватизація призвела тільки до посилення роботи за ті самі гроші.

Але це ще не все. З точки зору користувачів залізничного транспорту, до ряду недоліків необхідно віднести ще одну ваду, а саме ймовірність скасування пільгового проїзду. Зараз збитки від пільгових перевезень відшкодовує держава. Однак, зі зміною форми власності цього не буде, оскільки для АТ не передбачено даних відшкодувань. Через це населення поступово буде надавати перевагу автотранспорту, який є головним конкурентом залізниць.

Залізниця – стратегічний об'єкт, частина національної безпеки України. Ми вважаємо, що приватизація залізничного транспорту неминуче веде до зростання тарифів, децентралізації управління, подальшого зносу основних фондів. Крім того, соціальні наслідки цих реформ: зростання безробіття, зниження безпеки руху; зростання травматизму; інтенсифікація праці працівників залізниць, скасування соціальних пільг для клієнтів залізничного транспорту. Найвірогідніше, що акціонерне товариство Укрзалізниця піде по стопах її закордонних колег. Особливо, враховуючи корупційну складову в нашій країні, можна очікувати самих різних випадків. Тому не можна віддавати таку важливу інфраструктуру в чужі руки. Як показав досвід інших країн, перетворення УЗ на акціонерне товариство не обіцяє нічого доброго ні державі, ні громадянам країни.

Формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту

Дараган О.О., УкрДУЗТ, м. Харків

Інвестиційна стратегія виходить із базової стратегії економічного та виробничої стратегії розвитку підприємства і тому має узгоджуватися з нею щодо етапів її впровадження. На розробку інвестиційної стратегії на залізничному транспорті впливає не тільки базова стратегія, але й ряд факторів, які мають значний вплив на визначення необхідного обсягу інвестиційних ресурсів і реалізацію самої стратегії. З-поміж основних можна виокремити: розподіл прибутку, ставку відсотка за кредит і темпи інфляції.

Виходячи з того, що інвестиційна стратегія є інструментом стратегічного планування, в основі її розробки повинні лежати принципи, характерні для процесу планування.

Принцип системності. Цей принцип вимагає, щоб при розробці інвестиційної стратегії підтримувався системний характер: слід планувати досягнення не тільки стратегічних цілей, а й вирішення поточних та оперативних завдань інвестиційної діяльності. Крім того, необхідно пам'ятати, що інвестиційна стратегія є частиною загальної стратегії підприємства і підпорядковується їй, в цьому також є прояв системності.

Принцип оптимальності. Цей принцип полягає в тому, що розробляючи інвестиційну стратегію необхідно враховувати відносну обмеженість та взаємозамінність ресурсів, що потребує розробки альтернативних варіантів інвестиційних проектів, вибору з них оптимального та визначення можливих джерел фінансування інвестиційних проектів, які в даному випадку будуть найбільш ефективними.

Принцип економічності. Згідно цього принципу, величина інвестованих ресурсів не повинна перевищувати ефект від інвестування.

Принцип ситуативності. Сутність даного принципу полягає в забезпеченні адаптивності інвестиційної стратегії до змін чинників зовнішнього інвестиційного середовища. Це означає, що всі майбутні стратегічні зміни в інвестиційній діяльності підприємства – її напрямках, формах, методах планування і контролю, організаційній структурі управління, інвестиційній культурі є прогнозованою або оперативною його реакцією на відповідні зміни різноманітних чинників зовнішнього інвестиційного середовища. Крім того, у відповідності з цим принципом, один з факторів, який обов'язково слід враховувати в процесі прийняття стратегічних інвестиційних рішень, - це рівень інвестиційного ризику. Інвестиційна стратегія також повинна вирішувати питання його мінімізації.

Принцип участі. Цей принцип означає, що керівники всіх підрозділів підприємства повинні приймати участь у процесі планування інвестиційної діяльності. Але, якби фахівці не притягувалися до розробки окремих параметрів інвестиційної стратегії організації, її реалізацію повинні забезпечувати підготовлені фахівці - інвестиційні менеджери.

Принцип безперервності. У відповідності з цим принципом процес розробки та реалізації стратегії повинен здійснюватися безперервно, тобто: цілі та заходи з їх реалізації повинні здійснюватися циклічно. Обравши цілі та шляхи їх реалізації, досягнувши їх, ставляться нові інвестиційні цілі та обираються шляхи їх реалізації та ін.

Принцип зворотного зв'язку. При розробці інвестиційної стратегії цілі ставляться від досягнутого.

Визначившись з правилами (принципами) формування інвестиційної стратегії, перейдемо до процесу формування інвестиційної стратегії.

Процес формування інвестиційної стратегії розглядається як певна послідовність етапів.

Першим етапом в формуванні інвестиційної стратегії повинен бути етап «Визначення цілей і задач інвестиційної діяльності». Визначення цілей і задач необхідно базувати на місії

підприємства, а результат доцільно представляти у вигляді «дерева цілей». Це дозволить персоналу підприємства визначити першочергові цілі та задачі. Наступним кроком має стати аналіз внутрішнього та зовнішнього середовищ. Для здійснення цього аналізу доцільно застосовувати в якості інструмента SWOT-аналіз. Якщо результатом однієї з поставлених інвестиційних цілей буде зміна конкурентної позиції підприємства, тоді доцільно провести аналіз конкурентоспроможності підприємства, щоб з'ясувати, які з факторів конкурентоспроможності необхідно розвивати та підтримувати.

Після детального аналізу факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, наступним повинен стати вибір базової і функціональних стратегій, а в процесі формування інвестиційної стратегії слід визначитися з шляхами досягнення інвестиційних цілей, які оформлюються в інвестиційну програму підприємства. Цей документ передбачає конкретизацію заходів з досягнення інвестиційних цілей, визначення строків їх реалізації та необхідних для цього інвестиційних ресурсів.

Після з'ясування обсягів та джерел інвестиційних ресурсів переходять до опису альтернативних проектів та сценаріїв їх реалізації. Цей етап здійснюється за допомогою методів сценарного планування. Важливим кроком в процесі управління інвестиційною діяльністю є визначення ризиків по проектах та пошук шляхів їх мінімізації за допомогою методів ризик-менеджменту.

Наступний крок – це розрахунок ефективності альтернативних проектів та вибір найбільш ефективного проекту. У випадку, коли проекти є неефективними, повертаємося на етап «Визначення шляхів досягнення поставлених інвестиційних цілей і формування інвестиційної програми» та шукаємо інші шляхи й знову проходимо усі необхідні етапи. Після цього здійснюється оцінка результативності розробленої інвестиційної стратегії. Результати порівнюються з поставленими цілями. У випадку неможливості досягнення поставлених цілей, цілі коригуються й процес формування стратегії знову повторюється.

Останнім етапом є розробка планів реалізації інвестиційної стратегії. При цьому необхідно враховувати умови обмеженості внутрішніх джерел фінансування проектів, що обумовлює важливість формування сприятливого клімату для залучення зовнішніх інвестицій.

До числа можливих механізмів залучення інвестицій можна віднести:

- видачу приватним інвесторам кредиту або позики на будівництво конкретного об'єкта інфраструктури;
- створення концесій, партнерства між підприємствами залізничного транспорту та приватним інвестором.;
- використання системи проектного фінансування із застосуванням спеціального компенсаційного тарифу для приватного інвестора на певний період в рахунок вкладених коштів.

Традиційний спосіб фінансування інвестиційних проектів - кредити банків необхідно трансформуватися в проектне фінансування великомасштабних проектів з тривалим інвестиційним циклом і тривалими термінами окупності. В основі трансформації - ідея фінансування інвестиційних проектів за рахунок генеруються їх реалізацією доходів із залученням різних компаній, банків-кредиторів, фірм-консультантів, покупців продукції, постачальників будматеріалів, основного і допоміжного обладнання. Перевага проектного фінансування полягає в тому, що можна чітко визначити ступінь участі партнерів у проекті, розділити ризики, пов'язані з ним, а також можливість отримання позикових коштів без відображення заборгованості у своєму балансі.

Розбудова міжнародних транспортних коридорів як основа забезпечення конкурентоспроможності економіки України

Дикань В.Л., УкрДУЗТ, м. Харків

Сучасна парадигма світового розвитку складається під впливом глобальних технологічних змін. Технологічні зрушення в сфері інформаційно-комунікаційних, біо- та нанотехнологій, робототехніки значно розширили можливості країн з вирішення завдань власного економічного розвитку, підвищення добробуту і якості життя населення та стали стратегічним елементом їх майбутньої стабільності. Під впливом цих процесів світова економіка перетворилася на інноваційно-технологічний конгломерат транснаціональних корпорацій різного масштабу, рівня й якості, головною особливістю якого стало формування глобальних технологічних ланцюгів, міграція центрів промисловості та інтернаціоналізація досліджень і розробок.

На тлі радикальних інноваційних перетворень у всіх галузях суспільного життя, зміни технологічних укладів та переходу до постіндустріального суспільства відбувається загострення міжнародної конкурентної боротьби та формування нових полюсів економічного зростання. Швидкими темпами розвивається Китай, демонструють сильний економічний потенціал Індія й Росія.

Україна ж і досі знаходиться у вирі перманентних структурних криз: політичній, економічній, енергетичній, соціальній, які обтяжені відсутністю чіткого плану розвитку, що сприяв би забезпеченню зростання української економіки, гарантував національну безпеку країни та передбачав в найближчій перспективі створення конкурентоспроможної української держави.

Адже отримавши державну самостійність та успадкувавши багатий ресурсно-виробничий потенціал, за 22 роки незалежності країна не тільки не проявила здатності розвиватися, а й не спромоглася побудувати власну модель економічної системи. І як результат, держава невпинно рухається в напрямку соціально-економічного краху, нагально потребуючи реалізації «радикальних» реформ, виправлення раніше допущених прогалин в процесі розбудови української держави. В чому ж полягає основна причина краху? А причин тривалої економічної кризи декілька і більша їх частина зумовлена факторами внутрішнього характеру.

Перша і основна із них – це неправильний підхід до реалізації реформ на перших кроках здобутої незалежності. Приватизація та ліберальна всездозволеність призвели до руйнування всієї системи управління економікою, знищення крупних виробничо-технологічних комплексів, ліквідації підприємств в промисловості та сільському господарстві. Зупинилася й більша частина високотехнологічних виробництв. Відсутність засобів контролю над грошовою масою в країні та безконтрольне емісійне фінансування видатків бюджету призвело до надмірного зростання обсягів кредитування та стало потужним чинником гіперінфляції, за якої ціни у паливній промисловості зросли у 237 разів, хімічній - у 72 разу, у легкій промисловості та сільському господарстві - у 20, будівництві - у 23 рази. Повна руйнація сектору промислового виробництва разом з інфляційними процесами обумовили втрату більш ніж 40% основного капіталу, падіння рівня ВВП на 60% та інвестицій в основний капітал - на 80%. Руйнівний вплив на економіку в той час виявила і впроваджувана система оподаткування, яка обумовила зростання долі збиткових підприємств за рахунок встановлення непосильних для виробників рівня податків.

Такий стан ситуації в країні пов'язаний з обраною стратегією економічного зростання і пояснюється двома основними причинами. Першою причиною загострення економічної ситуації в країні на той час стало те, що стратегія розвитку національної економіки не враховувала існуючий стан соціально-економічної системи, а представляла собою звичайний план, розроблений без будь-яких прогнозів та перспектив. Я. Корнаї відзначав, що для

успішного проведення "шокової терапії" суспільство повинне мати резерви: "гуманітарний" - для здійснення соціальної політики, товарно-виробничий - для "запуску" товарного ринку, валютний - для забезпечення імпорту в разі потреби та кредитний - для підтримки підприємств при входженні до ринку. Україна ж не встигла ще за такий короткий час створити необхідні для стабілізації ситуації резерви. Друга причина полягає в невмілому підході до розробки економічної стратегії розвитку країни. Адже той довгостроковий план дій, який було прийнято до реалізації на початку створення історії української незалежності, містив істотні суперечності між окремими групами стратегічних завдань: монетарною і бюджетною, монетарною і структурною, бюджетною і структурною, бюджетною і соціальною сферами тощо. Реформування розпочалося не з перетворення основних виробничих відносин - відносин власності, - а з стимулювання розвитку допоміжних - грошово-фінансових відносин, що викликало комплексний конфлікт між суб'єктами інтересів у суспільстві.

Друга помилка – лібералізація зовнішньої торгівлі на тлі скорочення обсягів внутрішнього споживання та падіння рівня реального ВВП, яка обумовила ще більше зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняних підприємств та призвела до обвального спаду виробництва, загострення структурних диспропорцій в промисловості. Як відзначає В. Геєць «внаслідок реформ, які називалися політикою лібералізації, в Україні спостерігалось не процвітання, а масове зубожіння населення, що спричинило масове безробіття у країні та змусило значну частину громадян залишити її у пошуках кращого життя».

Третя помилка – вступ до Світової організації торгівлі в умовах відсутності власного повноцінного внутрішнього ринку. Введення занижених тарифів в порівнянні з тими, які діють в середньому на території країн-учасників СОТ, обумовило зростання «імпортної експансії» в країні, за якої зовнішня торгівля України стала хронічно збитковою.

Четверта помилка – зростання зовнішнього державного боргу країни.

І, як наслідок, які тенденції супроводжують економіку України сьогодні. А спостерігаємо ось що: економіка як не розвивалась, так і не розвивається. Розпочатий ще на початку 90-х років спад в промисловості так і не зупинився. Свідченням цього є постійне погіршення структури промислово виробництва, зниження його обсягів та зростання кількості збиткових підприємств.

Сьогодні Україна, володіючи величезними провізними потужностями, втрачає й стратегічне значення транзитного містка між Європою та Азією, одночасно з економічними перевагами, які створювало таке положення. Падають обсяги транзиту, вантажо- та пасажирообігу. Величезні втрати обсягів транзитних вантажів «залізничною» монополією пов'язані з політикою переорієнтації вантажопотоків із Росії на власні російські порти та з введенням в експлуатацію «Північного потоку», що негативно позначається не тільки на фінансових показниках діяльності залізниць, але й призводить до втрати мільйона гривень бюджетних платежів.

Яким же чином жити далі? Фактично, країні розвиватись, зберігаючи відмічені тенденції, просто не можливо, інакше її очікує «не за горами» ситуація дефолту, можливість реалізації якої в Україні так давно обговорюється міжнародною економічною спільнотою.

Для отримання імпульсу до відродження економічного потенціалу України та створення конкурентоспроможної української держави, необхідно сформувати у країні нову модель економічної системи, яка повинна ґрунтуватись на соціалізації економіки, розвитку високотехнологічних сфер виробництва, зростанні частки державної власності та підвищенні її ролі в управлінні процесами формування економічної міцності. Ця модель повинна стати виключно моделлю економічної системи України, яка відповідає її географічному положенню, кліматичним умовам, демографічній ситуації та менталітету народу, а також

враховує історично нагромаджений потенціал, здатний забезпечити соціально-економічний розвиток в країні.

В цьому контексті найбільш відповідною українській дійсності стане двофункціональна модель економічної системи - модель формування конкурентоздатної та високоефективної української економіки, яка базується на запровадженні механізмів підвищення ефективності роботи двох головних складових — галузі промислового виробництва і сільського господарства та діяльності міжнародних транспортних коридорів.

Чому саме Міжнародні транспортні коридори? В обґрунтуванні вирішальної їх ролі для розвитку економіки країни й досі тривають дискусії. Більшість розглядає МТК як можливість використання транзитного потенціалу України, та залучення додаткових обсягів вантажоперевезень через території країни. І це цілком логічно. Однак, МТК – це не просто сукупність транспортних комунікацій з відповідним облаштуванням різних видів транспорту, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів в міжнародному сполученні, в напрямках їх найбільшої концентрації. В першу чергу, Міжнародний транспортний коридор – це полігон впровадження сучасних логістичних технологій доставки вантажів, застосування основ корпоративної логістики, можливість переходу до інтегрованого управління логістичними процесами українських підприємств та єдиний шлях відродження вітчизняних виробництв.

Зрозуміло, що створення високошвидкісного транспортного коридору вимагає розбудови в Україні нових швидкісних залізничних магістралей, автомобільних доріг, впровадження прогресивних логістичних технологій та створення логістичної інфраструктури, що відповідатимуть міжнародним вимогам до організації процесу перевезень. Однак, це будуть оправдані капітальні інвестиції в початок розбудови економічної системи України, оскільки організація роботи такого роду «магістралей» спричинить низку позитивних зрушень в різних сферах економіки країни.

Перше, і основне із них – це те, що в результаті реалізації політики розбудови МТК, окрім поживлення притоку іноземних інвестицій, зниження рівня безробіття за рахунок створення десятка тисяч нових робочих місць, зростання розміру податкових платежів, промисловим підприємствам України «відкриється» доступ до останніх досягнень з випуску високотехнологічної продукції за рахунок організації діяльності промислово-логістичного центру, втілення результатів яких в продукцію власного виробництва сприятиме відродженню промислового потенціалу економіки країни.

По-друге, сам процес розбудови МТК, окрім фінансових та матеріальних ресурсів, потребує залучення відповідних виробничих потужностей з випуску спеціальної техніки, призначеної для будівництва та ремонту, експлуатаційно-технологічного обладнання, різних видів транспортних засобів, які будуть забезпечувати функціонування даних коридорів. Саме це й пояснює двофункціональну модель економіки країни, суть якої зводиться до того, що стимул для забезпечення власного розвитку промисловість України отримує від розбудови МТК, як з точки зору постачання комплектуючих, необхідних для їх будівництва, так і з позиції транспортування промислової продукції в середині країни й закордон, організації процесу промислового виробництва на принципах корпоративної логістики.

Забезпечити реалізацію першого положення даної моделі можливо за умови створення Промислово-логістичних центрів (ПЛЦ), які стануть своєрідним центром промислових зон – зон тяжіння МТК та координатором інтелектуального й інноваційного

процесів в промисловості. Їх функціональна роль у створенні підґрунтя для відродження промислового потенціалу економіки України полягає в наступному:

1) маючи доступ до новітніх технологій, сировини і комплектуючих, модулів та агрегатів, що представлені на світовому ринку, та використовуючи високий потенціал інтелектуальної інженерної думки, ПЛЦ забезпечуватимуть створення зразків високотехнологічної, конкурентоспроможної продукції, призначених для виробництва на потужностях українських підприємств;

2) тісно співпрацюючи зі світовим ринком промислової продукції, ПЛЦ забезпечуватимуть орієнтацію діяльності вітчизняних промислових підприємств виключно на ринковий попит;

3) використовуючи потужності як вітчизняної транспортної системи, так і МТК, ПЛЦ, з одного боку, сприятимуть організації своєчасного надходження необхідних комплектуючих та сировини для потреб підприємств промисловості, а з іншого – забезпечуватимуть для вітчизняних підприємств досягнення основних факторів формування міжнародної конкурентоспроможності.

Така модель економіки, яка заснована на взаємодії промислового та сільськогосподарського виробництва з діяльністю транспортної системи країни й МТК и, сприятиме не тільки зміні структури промисловості, інноваційно-технологічній модернізації її галузей на користь розвитку наукоємних, високотехнологічних виробництв, а й стане поштовхом до формування в Україні конкурентоспроможних міжорганізаційних форм, здатних протистояти впливу крупномасштабного транснаціонального бізнесу.

Таким чином, майбутнє економічне процвітання України залежить не від величини та ефективності використання зовнішніх державних запозичень, а від вмiлого застосування власного економічного потенціалу та тих можливостей, що створюються дійсністю. Адже Україна – це багата країна, яка має розвинуту систему залізничного, автомобільного, річкового та повітряного транспорту, величезний природно-ресурсний й промисловий потенціал, вагомi науково-технічні досягнення, а накопичений інтелектуальний капітал і взагалі не піддається кількісній оцінці та є одним із найвагомiших надбань українського суспільства. Тому основою для розбудови сильної, конкурентоспроможної держави повинні стати явні багатства України – її могутній економічний потенціал, втілений в якісно нову модель розвитку економіки країни. Такою моделлю стане двофункціональна модель, побудована на взаємодії промисловості, сільськогосподарських виробництв та МТК, яка дозволить забезпечити:

по-перше, покращення ефективності використання транзитного потенціалу України та оновлення провізних здатностей транспортної системи країни;

по-друге, зростання обсягів виробництва промислової продукції та зміну структури промисловості на користь високотехнологічних, експортноорієнтованих виробництв;

по-третє, активізацію процесів структурно-інноваційного та технологічного оновлення промисловості, реалізацію енергозберігаючої моделі її розвитку;

по-четверте, покращення інвестиційного клімату в країні та зростання рівня інноваційної активності вітчизняних підприємств;

по-п'яте, підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції та зростання економічного рейтингу України.

Інституційне забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту України

Дикань О.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Започаткована реформа на залізничному транспорті України, що орієнтовна на запровадження ринкових принципів управління в галузі, є важливим кроком щодо забезпечення реалізації глибоких змін у сфері соціально-економічного розвитку залізничної галузі.

Розвиток залізничного транспорту має будуватися, насамперед, на внутрішньому потенціалі галузі – виробничому потенціалі промислових підприємств залізничного транспорту, а саме їх інтелектуальному потенціалі, та використанні переваг міжгалузевого співробітництва, що створить імпульс для виробництва власних наукових знань та інновацій, модернізації техніко-технологічної бази залізничної галузі, а відповідно й формування для останньої якісно нових конкурентних переваг на європейському ринку транспортних послуг. Це вимагає формування в галузі відповідного інституційного середовища та інституційної інфраструктури через дію та функціонування яких, забезпечувалося б стратегічне управління та координація процесів реалізації інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту України.

Основними елементами якісно нового інституційного середовища стимулювання інноваційно-технологічної модернізації на залізничному транспорті України мають стати відповідні інститути розвитку промислових підприємств галузі, які б забезпечили формування сприятливого інноваційного середовища та сприяли зміні структури промислового виробництва в бік збільшення частки високотехнологічної наукоємної продукції.

Встановлено, що така система інститутів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту повинна включати як фінансові, так і інноваційні їх форми та може бути представлена Фондом промислового розвитку підприємств залізничного транспорту, Інтегрованим інноваційно-логістичним центром, Центром трансферту і комерціалізації інновацій та Центром розвитку кадрового потенціалу. Їх формування повинно забезпечити:

- 1) підтримку розвитку нових знань та нарощування інтелектуального потенціалу промислових підприємств галузі;
- 2) інвестиційне забезпечення процесів розробки інновацій на промислових підприємствах галузі та в цілому інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- 3) забезпечення міжгалузевої координації при реалізації різного роду інноваційних проектів розвитку залізничної галузі;
- 4) генерування інновацій та запровадження виробництва високотехнологічної інноваційної продукції;
- 5) здійснення структурної модернізації техніко-технологічної бази підприємств залізничного транспорту тощо.

Лише за рахунок цього на сьогоднішній день можливо зняти гостроту проблеми відновлення провізних потужностей залізничного транспорту України та забезпечити зростання рівня його конкурентоспроможності на європейському ринку транспортних послуг.

Удосконалення класифікації стратегічних змін

Зубенко В.О., УкрДУЗТ, м. Харків

Основною причиною нестабільної діяльності підприємств, коливань ділової активності, втрати ринкових позицій по напрямках бізнесу є нездатність підприємств вчасно зреагувати на зміни та вибрати необхідний інструментарій для управління ними.

В менеджменті організації прийнято розмежовувати поняття «зміна» і «розвиток». Під зміною розуміють будь-яку дію по оновленню чого-небудь. Розвиток – це процес закономірної зміни, переходу з одного стану в інший, більш досконалий, перехід від старого якісного стану до нового, від простого до складного, від нижчого до вищого. Таким чином, розвиток на відміну від зміни може бути тільки прогресивним.

Саме тому, сьогодні виживання й розвиток українських підприємств в довгостроковій перспективі залежить від уміння управляти змінами.

В умовах мінливого зовнішнього середовища та загострення конкуренції найбільш прийнятними в практичній діяльності вітчизняних підприємств є стратегічні зміни, адже вони базуються на дослідженні зовнішнього і внутрішнього середовищ підприємств та є дієвою базою для забезпечення ефективності їх розвитку.

Для вибору ключових позицій та відповідно інструменту управління змінами на підприємстві стратегічні зміни запропоновано класифікувати за рівнем їх реалізації:

1 Зміни на корпоративному рівні - мають загальний характер для всього підприємства та його виробничо-збутової діяльності. Корпоративні стратегічні зміни поширюється на все підприємство, охоплюють всі напрямки його діяльності, тому контролюються та координуються вищим керівництвом підприємства.

Ефективність корпоративних стратегічних змін може бути реалізовано при дотриманні наступних принципів:

- цілісності (корпоративна стратегічна зміна має бути сформована як певна система);
- безперервності (всі корпоративні стратегічні зміни потребують з часом уточнень, коригувань тощо);
- гнучкості (здатність корпоративних стратегічних змін змінювати свою спрямованість у зв'язку з непередбаченими обставинами);
- точності (корпоративна стратегічна зміна повинна бути конкретизована і деталізована, наскільки це можливо з огляду на зовнішні і внутрішні умови діяльності корпорації);
- участі (до формулювання та управління корпоративною стратегічною зміною необхідно залучати весь склад вищого керівного складу).

2 Зміни на діловому рівні - зміни другого рівня для диверсифікованих корпорацій (рівень окремих господарських підрозділів корпорації), спрямовані на посилення конкурентоспроможності та збереження конкурентних переваг у довгостроковій перспективі; об'єднання господарських дій основних функціональних підрозділів підприємства; вирішення специфічних проблем, пов'язаних з бізнесом.

Зміни на діловому рівні базуються на: розробці конкурентоспроможних заходів і дій, ринкових підходів, які можуть забезпечити міцну перевагу над конкурентами; об'єднанні ініціатив функціональних відділів; рішенні питання про сферу з найбільшими шансами виграшу в конкурентній боротьбі; нейтралізації конкурентних заходів супротивників.

3 Зміни на функціональному рівні - координуються та реалізуються на рівні поточної основної діяльності підрозділів (відділ маркетингу, відділ фінансів, виробничий відділ тощо). Відповідальність за управління функціональними стратегічними змінами лежить на керівниках відділів (підрозділів).

4 Зміни на оперативному рівні - координуються та реалізуються за напрямками: потужність виробництва, технологія, обладнання, товар, постачання запасів, якість та ін.

Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України

Константинова Е.О., ДОНДУУ, м.Маріуполь

Транспорт - це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва. Він має задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Реформа – це зміни, контрольовані і плановані правлячою елітою. Вони, як правило, охоплюють найбільш важливі суспільні параметри.

Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України підготовлена за участю провідних фахівців Міністерства транспорту та зв'язку України та Укрзалізниці із залученням провідних вчених галузі. Концепцію розроблено з урахуванням досвіду реформування залізничного транспорту країн Євросоюзу та Співдружності (Росія, Казахстан, Польща, Німеччина та ін.). Проект Концепції та основні її положення обговорено галузевими профспілками залізничників та схвалено на засіданні Ради Укрзалізниці. Концепція містить основні засади реформування залізничної галузі та визначає етапи його проведення.

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні і зовнішні транспортно-економічні зв'язки. Його стабільне та ефективне функціонування є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності країни, поліпшення умов та рівня життя населення. На даний час залізниці працюють рентабельно і в основному забезпечують потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Однак стан їх виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг і вже найближчим часом можуть стати гальмом подальшого соціально-економічного розвитку країни.

Необхідність реформування системи управління транспортним комплексом визначила економічна ситуація в країні, що склалась. При цьому, для цього часу основним є реформування залізничної галузі, яке передбачає в собі вирішення таких надзвичайно важливих задач, як оновлення і технічне переоснащення, підвищення ефективності використання наявних ресурсів, що дозволить покращити фінансово-економічний стан галузі і підвищити рівень її конкурентоздатності на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Окрім внутрішніх проблем, які мають бути вирішені в ході реформування, також є і подолання певного відставання у розвитку українських залізниць від залізниць країн Євросоюзу та Росії, які сьогодні знаходяться на різних стадіях процесу реформування, але при цьому суттєво випереджають залізниці України.

Реформа залізничного транспорту здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр., затвердженої постановою КМУ від 16.12.2009 № 1390 (далі – Програма) та планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту, схваленими розпорядженням КМУ від 26.11.2014 № 1148 (далі – Плани імплементації).

Основною метою Програми є забезпечення зростаючих потреб економіки і населення України у перевезеннях та підвищення їх якості.

Крім того, реформування залізничного транспорту має на меті: подальший розвиток і підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування і доступності послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання; удосконалення системи управління залізничним транспортом; створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; інтеграцію залізничного транспорту України в європейську і світову транспортні системи, створення

організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для наступного переходу функціонування галузі на принципах європейської транспортної політики; забезпечення фінансової прозорості діяльності залізничного транспорту; впровадження більш гнучкої, прозорої та прогнозованої тарифної політики в сфері залізничних перевезень.

Порівняльний аналіз організаційно-правових форм господарювання (асоціація, корпорація, концерн, державна акціонерна компанія, холдингова компанія тощо), передбачених чинним законодавством, дозволив зробити висновок, що найбільш прийнятною формою господарювання для залізничного транспорту є перехід до корпоративної моделі управління зі створенням на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України (далі Укрзалізниця), залізниць, підприємств і організацій галузі Державної акціонерної компанії “Українські залізниці”, 100% акцій якої належатимуть державі.

Основним шляхом реформування є побудова вертикально-інтегрованої системи управління галузі.

Головні напрямки реформування галузі передбачають: розмежування господарських функцій і функцій державного управління; створення єдиного суб’єкта господарювання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших, підпорядкованих їй підприємств, організацій і установ розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного, потенційно-конкурентного і конкурентного секторів, формування умов для демонополізації окремих сфер діяльності галузі і розвитку конкуренції, забезпечення доступності інфраструктури залізниць для користувачів різних форм власності; формування структур управління за видами комерційної діяльності, поступове роздержавлення у конкурентному секторі послідовне припинення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних; удосконалення і надання більшої гнучкості системі тарифів на перевезення вантажів та пасажирів; збереження залізниць як важливої організаційно-технологічної ланки на залізничному транспорті; збереження у складі єдиного суб’єкта господарювання об’єктів соціальної сфери (медичних, навчальних та оздоровчих закладів тощо), які сприяють забезпеченню безпеки руху й охорони праці, формуванню кадрового потенціалу і відносин соціального партнерства; збереження цілісності структури управління інформаційними ресурсами, незалежності та об’єктивності подачі інформації.

Програма передбачає 3 етапи реформування:

1 етап: розробка нормативно-правової бази для реформування, утворення ПАТ «Українська залізниця», розділення функцій господарського та державного управління галуззю, розділення фінансових потоків по видах діяльності, початок реформи тарифної системи.

2 етап: формування вертикально-інтегрованої системи управління (за видами діяльності) в ПАТ «Українська залізниця», формування єдиних правил діяльності для всіх суб’єктів ринку залізничних перевезень, удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг.

3 етап: продовження структурних змін, ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень.

Реалізація заходів, визначених Концепцією, здійснюється за рахунок власних коштів залізниць та підприємств залізничного транспорту, а також інших джерел, в тому числі і за рахунок коштів Державного бюджету.

У результаті виникне можливість прискорити техніко-технологічну модернізацію залізничного транспорту на рівні європейських і світових стандартів, що буде сприяти:

- максимальній реалізації транзитного потенціалу України;
- прискоренню темпів євроінтеграції.

Проведення реформи, крім підвищення галузевої ефективності, дозволить отримати і загальноекономічний ефект за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування, експорту транспортних послуг за європейськими стандартами.

Аспекти фінансового забезпечення реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на підприємствах залізничного транспорту України

Корінь М.В., Кузьменко А.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Транспортно-логістична інфраструктура (ТЛІ) є складним технологічним комплексом, що наразі потребує, як і галузь в цілому, значних фінансових ресурсів. Безумовно, що виключно за рахунок прибутку від виконання вантажних перевезень та амортизаційних відрахувань забезпечити фінансові потреби підприємств галузі не можливо. Адже, фактично рівень тарифів на виконання вантажних перевезень на сьогодні значно нижчий ніж в ряді європейських країн, а останнім часом за рахунок зростання цін на паливо і енергоносії навіть не дозволяє покривати витрати підприємств Укрзалізниці на організацію перевезень. Поряд з цим значно ускладнює економічну ситуацію на підприємствах галузі й існуюча практика перехресного субсидювання пасажирських перевезень. Низький рівень покриття витрат державою за перевезення пільгових категорій пасажирів сьогодні призводить до недоотримання фінансових доходів підприємствами Укрзалізниці в розмірі 416, 7 млрд. грн. Однак, за оцінками експертів багаторічні недокомпенсації витрат на перевезення пільгових категорій є не основною проблемою підприємств галузі. Найбільших збитків залізничний транспорт зазнає в результаті встановлення тарифів значно нижче їх обґрунтованого рівня. Використання економічно недоцільного механізму тарифоутворення, за якого фактично підприємства галузі самостійно знижують фінансові доходи, не дозволяє на сьогодні забезпечити нормальне відтворення основних фондів підприємств Укрзалізниці та змушує до пошуку можливих джерел фінансування і покриття власних збитків, основними з яких виступають банківські кредити. В цілому аналіз проектів розвитку інфраструктури підприємств залізничного транспорту (ПЗТ) України, дозволив встановити, що більша їх частина реалізується або за рахунок кредитних коштів, або шляхом емісії боргових цінних паперів. Активно використовує Укрзалізниця і такий інструмент залучення коштів як випуск гривневих облігацій. Попри це гостра необхідність в реалізації інфраструктурних трансформацій на підприємствах галузі потребує впровадження якісно інших механізмів залучення фінансових ресурсів.

Враховуючи існуюче фінансове становище ПЗТ та галузі в цілому, за якого останні не в змозі виділяти кошти на фінансування даних проектів, актуальним є впровадження механізму фінансового забезпечення проектів розвитку ТЛІ ПЗТ, який би розкривав учасників інвестування і технологію фінансування проектів розбудови об'єктів ТЛІ підприємств залізничної галузі, реалізовану у формі ДПП, та передбачав би формування Департаменту з розвитку об'єктів ТЛІ ПЗТ на засадах партнерства. Передбачається, що даний Департамент виступатиме головним учасником партнерства, який представляючи інтереси ПАТ «Укрзалізниця», володіючи правами на користування земельними ділянками, що знаходяться в розпорядженні підприємств галузі, здійснюватиме пошук та відбір учасників партнерства, акумулювання та перерозподіл між ними фінансових ресурсів, ризиків і відповідальності. Такий підхід до реалізації проектів розвитку ТЛІ ПЗТ забезпечить рівномірний розподіл ризику між учасниками проекту на кожному етапі його реалізації, а також сприятиме чіткому розмежуванню їх прав та обов'язків в процесі його виконання, сформувавши основні умови для фінансування. Саме за рахунок формування Департаменту з розвитку об'єктів ТЛІ ПЗТ на засадах партнерства має забезпечуватися як пошук приватних інвесторів, зацікавлених в фінансуванні даних інфраструктурних проектів, так і координація та розподілом фінансових ресурсів, ризиків, робіт та відповідальності між учасниками проекту. Включення його до складу ПАТ «Укрзалізниця» дозволить надати йому вагомий правовий статус та повноваження в представленні інтересів ПЗТ, що забезпечить більшу орієнтацію на досягнення змін в структурі і параметрах об'єктів їх ТЛІ та економічного ефекту від такого роду фінансового партнерства.

Основні принципи капіталізації

*Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці,
м. Київ*

У складі важливих завдань національної економіки України за умов ринкової економіки та активізації міжнародного співробітництва є забезпечення ефективності функціонування акціонерних товариств. Одним з напрямів реалізації цього завдання є підвищення їхньої капіталізації.

В умовах динамічно мінливого зовнішнього економічного середовища стратегічним питанням є нарощування потенціалу бізнесу, що супроводжується процесами капіталізації усіх економічних (матеріальних і нематеріальних) активів.

Ріст капіталізації розглядається як основна ціль реструктуризації виробництва і реформування організаційної структури господарюючого суб'єкта. Це пов'язано з тим, що інвестиційну привабливість мають компанії, які здатні в найближчій перспективі збільшити ефективність виробництва та переконати в цьому ринок. Збільшення капіталізації компанії на світовому ринку капіталу є головним стимулом в розвитку компанії. Рівень капіталізації показує інтегральну оцінку стійкості компанії, прибутковості, потреби в продукції та в кваліфікації персоналу. Капіталізація компанії на світовому ринку капіталів має найбільше значення для її подальшого розвитку.

У світовій економіці рівень капіталізації суб'єктів господарювання розглядають у контексті з такими показниками, як якість корпоративного управління, спроможність ефективно керувати власним та позиченим капіталом.

У той же час, капіталізація здатна впливати на зміну економічних умов господарюючого суб'єкта, базуючись на принципах, які можна згрупувати в дві групи – загальні та часткові.

До загальних принципів капіталізації відносяться:

принцип системності - охоплює всю систему з урахуванням зовнішніх та внутрішніх взаємозв'язків взаємозалежностей і відкритості системи в цілому;

принцип неперервності – охоплює різні аспекти діяльності компанії: матеріальні (ресурси, послуги), функціональні (організація праці), сутнісні (досягнення кінцевої мети);

принцип економічної обґрунтованості та націленості на перспективу – передбачає вибір найбільш прийнятних варіантів управлінських рішень, що дає впевненість в сталості взаємозв'язків у наступні періоди з урахуванням обґрунтованої корпоративної політики на перспективу;

принцип інтегрованості - всередині системи повинні інтегруватися за допомогою різних способів взаємовідносин між органами управління компанією та працівниками, а за межами компанії може відбуватися розділення на свої світи;

принцип відповідності – визначення вартості об'єкта, виходячи з очікуваного доходу від його використання за умови, що об'єкти, які не відповідають вимогам ринку за оснащеністю виробництва, технологією, рівнем прибутковості, швидше за все будуть оцінені нижче середнього;

принцип орієнтації на цінності – передбачає орієнтацію на прийняті норми та правила з урахуванням зовнішніх та внутрішніх цінностей системи.

До часткових принципів капіталізації можна віднести:

принцип наукової обґрунтованості;

принцип плановості;

принцип часткової автономії;

принцип ієрархічності;

принцип мотивації;

принцип стійкості і мобільності системи.

Таким чином дотримання принципів капіталізації вирішує одну із важливих завдань стабілізації і росту національної економіки, від правильності рішень яких в більшості залежить її ефективність та дієвість.

Ефективний менеджмент, як запорука вирішення економічних проблем на транспорті

Разумова К.М., ДЕДУТ, м. Київ

Досвід закордонних залізниць, що працюють на ринку перевезень в умовах твердої конкуренції з автомобільним, іншими видами транспорту, показав, що ефективність менеджменту в даній сфері діяльності забезпечується на основі нової маркетинго-логістичної концепції управління. Названа концепція – це перехід від адміністративних до економічних методів менеджменту, до прийняття управлінських рішень, що базуються на достовірних маркетингових даних про потужність і структуру вантажо- і пасажиропотоків, про обсяги попиту на транспортні послуги на напрямках і в транспортних вузлах; на обліку змін вимог і запитів вантажовласників і пасажирів; на новому механізмі формування витрат, пов'язаних з перевезеннями, обліку останніх по місцях виникнення, на новітніх логістичних технологіях обслуговування споживачів і т.п.

Перехід до нових принципів в сфері пасажирських перевезень потребує їх осмислення і засвоєння кожним членом цього сегменту ринку транспортних послуг. Для призначення на посаду керівника транспортних суб'єктів господарювання сфери перевезень необхідно попередньо дослідити тип особистості та її якості. Тільки після цього можна докладно відповісти на питання придатності конкретного спеціаліста на призначення менеджером. Такі дослідження проводять психологи менеджменту. Можна і шляхом самоаналізу, за допомогою тестів, отримати цікаву інформацію для оцінки своїх можливостей на роль менеджера. Менеджментом в Україні оволодіває все більша кількість людей.

Економічні результати будь-якого виду транспорту або його конкретного суб'єкту господарювання прямо визначає професійна підготовка менеджерів і, особливо, менеджерів вищої ланки. Для того, щоб організувати ефективну діяльність менеджеру виду транспорту або транспортної організації (пасажирської), крім бездоганного знання технології процесу основної діяльності, повинен володіти мистецтвом підприємницької діяльності, гнучкістю, швидкістю реагування на запити ринку, здібностями мобілізувати колектив, здібностями до творчості та підприємництва. Тільки кваліфікований менеджер, як правило, забезпечує успіх. Призначення в Україні на вищі посади транспортної галузі не компетентних фахівців гальмує розвиток як цієї галузі, так і розвиток економіки країни в цілому.

Підприємницька здатність транспортного суб'єкту господарювання серйозно обмежується, якщо його менеджери середньої ланки не можуть або не хочуть ризикувати при виникненні нових ідей. Керівники на всіх рівнях повинні шукати можливості вдосконалення роботи і підвищення ефективності своєї організації. Керівник середньої ланки (менеджер), який розробляє і впроваджує більш ефективний спосіб проведення конкретної операції, за духом такий же підприємець, як і керівник підприємства, який вирішує вкласти мільйон доларів у розробку нової продукції.

Щоб приймати ефективні рішення щодо економіки пасажирських перевезень і досягати успіху менеджер, який працює тут повинен досконало знати технологію процесу перевезень, особливості економіки транспортної галузі й ін.

Для виведення з кризового положення пасажирського комплексу, необхідно перевести його діяльність на нові маркетинго-логістичні принципи менеджменту, у яких організація пасажирських перевезень повинна базуватися на базі даних маркетингових досліджень і логістичних технологіях. В основу діяльності необхідно поставити постійне вивчення ринку пасажирських перевезень в умовах реальної конкуренції - як на міжгалузевому, так і на внутрішньогалузевому рівнях. Без чітких і достовірних даних про закономірності розвитку і зміни ринку перевезень України й у суміжних державах у даний період не можливо реально планувати оптимальну стратегію і тактику менеджменту щодо розвитку пасажирських перевезень, а отже, неможливо одержати максимум прибутку.

Ресурсне забезпечення структурних підрозділів залізничного транспорту

Режко Д. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Управління запасами має два основні аспекти. Один стосується визначення розміру необхідного запасу, тобто норми запасу, і частоти його поповнення. Другий аспект пов'язаний з створенням системи контролю за фактичним розміром запасу і своєчасним його поповненням відповідно до встановлених норм. Виходячи з цих положень структурні підрозділи залізничного транспорту регулюють рівень ресурсного забезпечення. При цьому визначають терміни та обсяги замовлень на ремонтні роботи (коли та скільки замовляти) і розробляють моделі, які допомагають у прийнятті таких рішень.

Розробка ефективності системи управління запасами є запорукою успішного функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах економічних обмежень. Для цього необхідно впроваджувати систему контролю за використанням запасів у процесі основної діяльності з метою оптимізації витрат на транспортування, зберігання та підготовку до запуску у виробництво.

Сучасна структура управління системою матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту в цілому та вагонного господарства зокрема, не забезпечує оптимальну інтеграцію підприємств-замовників ресурсів з виробниками (постачальниками), а тому потребує перегляду підходів до її організації. У результаті проведеного аналізу виявлено, що:

- логістичні потоки як всередині логістичної системи матеріально-технічного забезпечення, так і зовні розподіляються нераціонально;
- застаріли підходи до визначення норм витрат матеріалів;
- інформаційне забезпечення, яке використовується органами матеріально-технічного забезпечення, не відповідає сучасним вимогам, а тому не спроможне виконувати якісне управління плануванням та визначенням розмірів замовлення матеріальних ресурсів;
- рішення відносно вибору постачальників часто є необ'єктивними, що спричиняє зниження якості закуповуваних запасів та їх перевитрати підприємствами-споживачами;
- низька ефективність управління складською інфраструктурою і нераціональне управління запасами матеріальних ресурсів.

Основним завданням вагонного господарства є технічне обслуговування вантажних поїздів та утримання в справному стані парку вантажних, рефрижераторних вагонів, розроблення і здійснення заходів щодо покращення конструкції вагонів і збереження парку вантажних вагонів, підготовка до видання правил та інструкцій з утримання, обслуговування і покращення технічних характеристик вантажних вагонів.

Вагонні депо зобов'язані забезпечити справний технічний стан вагонів, що експлуатуються. Вагонним депо підпорядковані пункти технічного огляду, технічного обслуговування з відчепленням вагонів, контрольні пункти автогальм, колісні майстерні тощо.

Оцінка якості ресурсного забезпечення підприємств залізничного транспорту на сучасному етапі є невисокою, оскільки налічується велика кількість претензій та позовів як до постачальників матеріально-технічних ресурсів, так і до органів управління матеріально-технічного забезпечення, а ступінь їх задоволення – низький.

Для ефективного управління запасами вагонних депо слід дотримуватись певних вимог, обрати систему обліку запасів, яка б враховувала специфічні особливості виробничого процесу (зокрема ремонтних робіт); постійно мати достатньо точну оцінку обсягу і часу попиту, виконання замовлення, а також інформацію про терміни виконання ремонту, про їх можливі зміни, що дасть можливість контролювати надходження та використання сировини і матеріалів у процесі діяльності та забезпечить його безперервність, що особливо важливо для підприємств (структурних підрозділів).

Нормативно-документаційне забезпечення системи управління якістю послуг пасажирських перевезень підприємств залізничного транспорту

Руденко М.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Підвищення ефективності управління діяльністю підприємства – глобальна ключова проблема всіх країн світу, в тому числі й України, рішення якої неможливе без використання сучасних міжнародних, регіональних і національних нормативних документів, зокрема щодо рівня обслуговування та управління якістю послуг підприємства.

У повсякденній діяльності будь-якого підприємства складаються відповідні нормативні документи, основне призначення яких – зафіксувати і передати інформацію, яка необхідна для здійснення управлінських функцій. Саме тому нормативний документ є інструментом управління, за допомогою якого відбуваються процеси систематизації, реєстрації та контролю за їх виконанням, визначаються форми і терміни зберігання документів, що значно підвищує якість надання послуг.

Суттєвий вклад у дослідження проблеми нормативно-документаційного забезпечення системи управління якістю послуг підприємства внесли такі закордонні та вітчизняні вчені, як: Ф.В. Грищенко, В.І. Звонніков, М.В. Малікова, В.М. Новіков, В.І. Потьомкін, М.В. Самсонова та А.М. Сокова. Починаючи з публікації міжнародного стандарту ISO 8402:1986 «Управління якістю і забезпечення якості – Словник», відомі вчені й фахівці обговорювали та продовжують активно обговорювати основні положення й вимоги міжнародних і національних нормативних документів щодо управління якістю, висвічувати їхні переваги й недоліки, питання їхньої економічної ефективності.

Для досягнення чіткості та налагодженості в роботі, підприємствам залізничного транспорту важливо виявити пріоритетні напрями в організації та вдосконаленні документаційного забезпечення системи управління якістю послуг пасажирських перевезень, яким є нормативно-технічна документація. Комплекс нормативно-технічних вимог до послуг з перевезення пасажирів підприємствами залізничного транспорту визначається системою управління якістю, яка має підтримуватись в актуальному стані відповідно до вимог міжнародних стандартів.

На сьогодні чинні 32 міжнародних нормативних документа підгрупи 03.120.10 «Quality management and quality assurance» (Управління якістю та забезпечування якості), зокрема 20 стандартів Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) і стандартів, розроблених спільно ISO та Міжнародною електротехнічною комісією (IEC), одна настанова (Guide), чотири технічні умови (Technical Specifications, TS), чотири технічних звіти (Technical Report, TR) і три міжнародні галузеві угоди (International Workshop Agreement, IWA).

Розробник міжнародних стандартів серії 9000, які доповнені в подальшому стандартами серії 10000, що сконцентрували досвід управління якістю, нагромаджений в різних країнах, і в багатьох із них були запроваджені як національні – Міжнародна організація зі стандартизації ISO (International Organization for Standardization), до якої входять національні органи зі стандартизації. Стандарти серії ISO 9000, що прийняті більш ніж 90 країнами світу в якості національних, застосовні до будь-яких підприємств, незалежно від їх розміру, форм власності та сфери діяльності. Мета серії стандартів ISO 9000 – стабільне функціонування документованої системи менеджменту якості підприємства-постачальника. Вихідна спрямованість стандартів серії ISO 9000 спрямована на відносини між підприємствами у формі споживач/постачальник. З прийняттям у 2000 році чергової версії стандартів ISO серії 9000 більша увага стала приділятися здібностям підприємства задовольняти вимоги всіх зацікавлених сторін: власників, співробітників, суспільства, споживачів, постачальників.

Членом ISO є Держспоживстандарт України, який організовує, координує та провадить діяльність щодо розроблення, схвалення, прийняття, перегляду, зміни, поширення національних нормативних документів, представляє Україну в міжнародних і регіональних

організаціях зі стандартизації, організовує навчання та професійну підготовку фахівців у сфері стандартизації. В Україні на базі міжнародних стандартів розроблено 49 нормативних документа підгрупи 03.120.10 «Управління якістю та забезпечування якості», зокрема 27 (відповідно 55,1 %) згармонізованих (якщо немає згармонізованого національного нормативного документу, то вітчизняний виробник зобов'язаний довести його відповідність), з урахуванням національної практики підвищення якості послуг і вимог українського законодавства.

Система документації з якості, як і будь-яка інша документальна система, будується за функціями і завданнями підприємства, тобто за завданнями керівництва в системі управління. Кожне підприємство має визначити обсяг необхідної документації і її носіїв, що залежить від таких факторів, як вид діяльності підприємства, складність і взаємодія процесів, складність надаваних послуг. Управління документацією, згідно з національним стандартом України ДСТУ ISO 9001:2009 «Система управління якістю. Вимоги», передбачає обов'язковий розгляд, аналіз документів і даних «на предмет їх адекватності» й затвердження до випуску. Передбачається обов'язкова розробка на нормативному рівні процедури управління документацією, включаючи процедуру перегляду і внесення змін, щоб запобігти використанню недіючих і застарілих документів.

У документах з управління якістю реєструються всі дані про якість послуг. Документ, таким чином, виконує функцію дотримання вимог до виробництва методом фіксації технологічних процесів, системи спостереження і контролю, забезпечення відповідальності.

Отже, документ в системі управління якістю є центральним елементом цієї системи, що дозволяє фіксувати та контролювати параметри якості всіх наданих послуг підприємства.

У системі якості безпосередньо задіяна група організаційно-розпорядчих документів, пов'язаних з управлінням, розробкою та функціонуванням самої системи якості. Зокрема, визначаються обов'язки та повноваження посадових осіб у сфері розробки, впровадження та ведення системи якості (регламенти, положення та інше); розробляються технологічні й посадові інструкції, положення, методичні рекомендації, нормативні документи з питань управління якістю; акти, договори, протоколи погоджувальних нарад, конкурсних комісій та інші документи.

Таким чином, процеси документаційного забезпечення системи управління якістю відіграють ключову роль у формуванні дієвого комунікаційного простору підприємства. Осмислення та реалізація документаційного забезпечення системи управління якістю як обов'язкового елементу комунікаційної діяльності забезпечить підприємству залізничного транспорту наявність певних конкурентних переваг, що сприятиме його успіху на світовому ринку послуг.

Принципи забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну систему

Токмакова І.В., УкрДУЗТ, м. Харків

Для формування компетенцій гармонійного розвитку залізничного транспорту ключове значення набуває врахування принципів забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну мережу.

Розвиваючи ідею співпраці Китаю і України в рамках проекту «Один пояс – один шлях», посол Китайської Народної Республіки в Україні Чжан Сіюнь зазначив необхідність суворого дотримання принципів і цілей Статуту ООН, зокрема мова йдеться про мирне співіснування, яке неможливе без поваги до територіальної цілісності держав; відкритості до співпраці; дотримання принципів злагодності і толерантності; підтримки функціонування ринку: дотримання ринкових законів та загальноприйнятих міжнародних правил, сприяння прояву повною мірою вирішальної ролі ринку в розподілі ресурсів, а також провідної ролі підприємств різних категорій; орієнтації на взаємну вигоду і загальний виграв з урахуванням інтересів кожної із сторін [1].

Пріоритетами співпраці, названими послом, є політична координація, взаємозв'язок інфраструктури, безперебійна торгівля, вільний рух капіталу, а також "зміцнення близькості між народами".

Процеси євроінтеграції, які відбуваються в Україні та інших країнах Східної Європи, обумовлюють поєднану діяльність і транспортних систем цих країн. Один з напрямів допуску до інфраструктури рухомого складу та іншої залізничної техніки – це взаємовизнання результатів сертифікації й експертиза на інтероперабельність. Якщо для автомобільного і морського транспорту вже багато років існують міжнародні вимоги і правила, то для залізничного транспорту донедавна використовувалися тільки міжнародні угоди, а єдиного порядку допуску до інфраструктури інших залізничних адміністрацій не було.

Необхідність зробити залізничний транспорт більш сумісним зростає, причому не тільки в Європі, але і у всьому світі. Щоб збільшити його частку на ринку, потрібно, щоб залізниці стали більш конкурентоспроможними. Сьогодні концепція взаємодії знаходиться в центрі будь-якого плану або проекту з розроблення залізничної системи. Перетворення прагнення до взаємодії в реальність, з погляду транспортного устаткування, інфраструктури і операційних систем, стає все більш пріоритетним для будь-якої залізниці.

Це стосується виробників устаткування, залізничних підприємств і керівників інфраструктури, тобто всіх, хто беруть активну участь у розвитку залізничної системи за допомогою міжнародних асоціацій залізниць (UIC, CER, EIM, Unife, et UITP) і органів, які забезпечують їх політичну підтримку. Насправді, співпраця - це реальна потреба ринку: здатність забезпечити перевезення пасажирів і вантажне залізничне обслуговування від початку до кінця і без меж, за аналогією з авіакомпаніями і дорожнім транспортом. Для залізниць це означає забезпечення технічної сумісності систем і устаткування управління, загальні правила і процедури, загальні заходи зі стандартизації, адміністрації, торгівлі й соціального обслуговування.

Для координації технічних умов з техніко-експлуатаційної сумісності й безпеки руху створено Європейське залізничне агентство (ERA). Його статус і напрями діяльності визначено директивою ЄС 881/2004. Завдання ERA полягає в сприянні Європейської комісії в посиленні конкурентних позицій залізниць за рахунок підвищення техніко-експлуатаційної сумісності різних залізничних систем і розвитку єдиного підходу до безпеки. ERA складається з п'яти підрозділів: техніко-експлуатаційної сумісності, безпеки, економічних оцінок і адміністрування, реалізації й упровадження системи ERTMS (до складу якої входять підсистеми управління рухом потягів ETCS і цифрового радіозв'язку GSM-R) і підрозділу

перехресної сертифікації, уповноваженого вирішувати питання усунення трансграничних бар'єрів.

Все вищезазначене свідчить про те, що необхідною умовою для завершення формування внутрішнього ринку залізничних перевезень і створення транснаціональної мережі без технічних бар'єрів є забезпечення інтеперабельності залізничного транспорту.

Процес інтеперабельності включає декілька пунктів:

— установлення єдиних правових рамок щодо процедур перевірки дотримання основних вимог із питань безпеки, здоров'я, технічної сумісності, надійності, доступності та впливу на навколишнє середовище;

— застосування єдиної процедури для експлуатації поїздів по одній інфраструктурі;

— пошук необхідного рівня технічної сумісності, достатньої для експлуатації та руху різних типів рухомого складу;

— пошук рівня технічної узгодженості для поступового переходу внутрішнього ринку на обладнання, послуги й конструкції для оновлення, модернізації та безпечної експлуатації залізничної мережі.

В основі забезпечення інтеперабельності знаходиться принцип взаємного визнання, який забезпечує вільне пересування товарів і послуг без необхідності гармонізувати національні законодавства країн.

Крім того, слід враховувати, що у сучасному світі фундаментом ефективності міжнародної торгівлі, економічного зростання і стійкого розвитку є інтермодальність - інтегроване використання різних видів транспорту в одній транспортній системі. Інтермодальність визначається як нерозривне «з'єднання різних видів транспорту в один маршрут безперервної подорожі під час єдиного процесу збуту і надання послуги, що сприймається як єдина комерційна операція» [2].

Для забезпечення взаємодії залізничного транспорту з іншими видами транспорту в інтермодальних транспортних коридорах слід керуватися нижченаведеними логістичними принципами.

1. Принцип забезпечення технічної сумісності різних систем: національних, регіональних, особливо для залізничного транспорту. Даний принцип реалізується також завдяки комплексному розвитку транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Техніко-технологічним забезпеченням інтермодального транспорту виступає система міжнародних транспортних коридорів, що інтенсивно розвиваються. Функціонування транспортних коридорів дозволить забезпечити раціональну і безперервну взаємодію різних видів транспорту на потоці "від дверей до дверей". Коридори припускають не просто сукупність транспортних інфраструктур, але і застосування новітніх інформаційно-логістичних технологій, що максимально виключають перевантаження і передачу вантажів, переоформлення перевізних документів. В основі управління інтермодальними перевезеннями в коридорах лежить єдиний технологічний процес перевезення зі своїми нормативами і стандартами, єдиним Регламентом.

2. Принцип одноманітності комерційно-правового режиму, який передбачає удосконалення правил перевезень вантажів (зокрема контейнерів) у міжнародному сполученні на всіх видах транспорту з метою їх взаємної ув'язки відповідно до вибраних критеріїв ефективності логістичної транспортної системи; спрощення митних процедур; розроблення і впровадження нових уніфікованих перевізних документів для внутрішнього транспорту (транспорту загального інтермодального ланцюга, але функціонуючого тільки на території своєї країни), що враховують загальний критерій логістичної транспортної системи; використання стандартних комерційних і перевізних документів міжнародного зразка для роботи на зовнішньому транспортному ринку.

3. Принцип комплексного вирішення фінансово-економічних аспектів функціонування інтермодальної системи, який передбачає встановлення уніфікованих тарифних правил вантажоперевезення транзитних вантажів і вантажів зовнішньої торгівлі в міжнародному сполученні; розроблення методу обґрунтованого розподілу кризного фрахту між всіма

ланками логістичного транспортного ланцюга; розроблення механізму фінансової відповідальності за порушення якості послуг для кожної ланки логістичного транспортного ланцюга.

4. Принцип розроблення загальних організаційних факторів для якнайкращої організації. Необхідною умовою функціонування інтермодальної системи є наявність інформаційної системи, за допомогою якої здійснюється виконання замовлення (договорів вантажоперевезення), тобто планування, управління і контроль всього процесу доставки вантажу завдяки попередній, супроводжувальній і завершальній інформації про процес доставки. На сьогодні у світовій практиці широко застосовуються різні системи електронного обміну даними, ступінь використання яких визначає рівень конкурентоспроможності різних логістичних транспортних систем на світовому ринку транспортних послуг. Принцип упровадження нових форм взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга особливо важливий для функціонування інтермодальної транспортної системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації.

5. Принцип кооперації. Одним з принципів ефективної взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга є готовність партнерів до кооперації на основі розуміння своєї ролі в логістичній транспортній системі. Американські фахівці Сток Дж. Р. і Ламберт Д. М. стверджують, що «управління ланцюгами поставок - це інтегрування ключових бізнес-процесів, які починаються від кінцевого користувача й що охоплюють всіх постачальників товарів, послуг і інформації, що додають цінність для споживачів і інших зацікавлених осіб» [3]. Розкриваючи це визначення, вони вказують, що управління ланцюгами поставок - це інтеграція восьми ключових бізнес-процесів: управління взаєминами зі споживачами; обслуговування споживачів; управління попитом; управління виконанням замовлень; управління виробництвом/операціями; управління постачанням; управління дизайном продукту і його доведенням до комерційного використання; управління зворотними матеріальними потоками.

Таким чином, ключовими принципами гармонійного розвитку залізничного транспорту стають принципи його інтегрованості та взаємодії.

Література. 1. Сиюнь Чжан Один пояс — один путь [Електронний ресурс] / Чжан Сиюнь // Зеркало недели. — № 15. — 24 апреля 2015. — Режим доступа : <http://gazeta.zn.ua/international/odin-poyas-odin-put-.html>. — Назва з екрану. 2. Цветов Ю. М. Впровадження сучасних інноваційних технологій на транспорті та забезпечення його інтеграції з європейською та світовою транспортними системами / Ю. М. Цветов, М. Ю. Цветов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: тези доп. III Міжнар. наук.-практ. конф. (23 — 27 черв. 2008 р., Судак). — Судак., 2008. — С. 62-63. 3. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт: пер. с англ. — М.: ИНФРА, 2005. — 797 с.

Контроль витрат на залізничному транспорті

Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В процесі контролю витрат особливо складною ланкою є перевірка доцільності і ефективності господарських рішень. Економічна оцінка господарських операцій з обліку витрат за видами економічної діяльності пов'язана з певними труднощами. Загальним її критерієм є відповідність окремих господарських операцій кінцевій меті діяльності підприємств залізничного транспорту при дотриманні законності, який в сучасних умовах є недостатнім і повинен бути доповнений конкретнішими приватними критеріями доцільності і ефективності всіх елементів господарювання.

Найважливішим етапом контролю собівартості перевезень на залізничному транспорті є розподіл експлуатаційних витрат між видами економічної діяльності. Експлуатаційні витрати є одними з найважливіших показників галузі. Від їх рівня залежать фінансово-економічні показники та стабільність галузі. Основні розрахунки з розподілу експлуатаційних витрат між видами перевезень, а також різними видами тяги виконуються залізницями на основі даних звітів підвідомчих підприємств і господарств.

Основою побудови витрат на залізничному транспорті служить ієрархія їх розподілу відповідно до організаційної структури. У складі ієрархії на першому рівні є витрати підприємства в цілому, на другому – витрати підрозділів, на третьому – витрати, розподілені за видами діяльності (для виробничих підрозділів), і, далі, витрати, розподілені відповідно до класифікації, прийнятої в системі управлінського обліку, і принципів (базою) їх віднесення на певні статті собівартості.

Враховуючи організаційно-технологічні особливості здійснення різних видів перевезень та структуру управління залізничного транспорту, доцільно виділити центри формування витрат першого та другого порядків. До першого віднести галузеві господарства, а до другого – їх структурні підрозділи. Оскільки операційна діяльність включає експлуатаційну та підсобно-допоміжну діяльності, важливо розрізняти основні і допоміжні місця виникнення витрат. За основними місцями формуються витрати за видами перевезень, а за допоміжними – витрати з виготовлення продукції, виконання робіт, надання послуг для потреб основних підрозділів. Місцями виникнення витрат слід визнати виробничі дільниці і цехи цих підрозділів, робочі місця, а також стадії перевізного процесу та об'єкти експлуатації. Сферами відповідальності на залізничному транспорті вважаються господарства, підрозділи господарств, виробничі дільниці, цехи, робочі місця та стадії перевізного процесу, очолювані керівниками, котрі несуть особисту відповідальність за показники діяльності, які вони повинні контролювати.

У складі ПАТ «Українська залізниця» функціонує значна кількість виробничих дільниць, що належать до структурних підрозділів експлуатаційної діяльності, але виконують підсобно-допоміжні роботи. Вони не виділяються в обліку як допоміжні місця виникнення витрат, за ними не визначені типові види робіт.

Диференціація місць виникнення витрат, їх групування за установленими статтями у розрізі виконуваних робіт, що пов'язані з виготовленням продукції, проведенням ремонтів та наданням інших послуг дільницями та цехами підсобно-допоміжної діяльності, сприятиме ефективному нормуванню витрат, а отже буде забезпечуватись їх належне планування та контроль, більш обґрунтоване калькулювання собівартості наданих послуг.

Всі процедури контролю витрат слід здійснювати з урахуванням чинників, що визначають основні принципи і особливості формування собівартості продукції (робіт, послуг) на конкретному підприємстві (структурному підрозділі). Така методика дозволить виключити вірогідність виникнення помилкового підходу при здійсненні контролю як на стадії трактування законодавства, так і на стадії визначення контрольних процедур, їх послідовності, а також визначення і оцінки отриманих результатів.

Економічна безпека залізничного транспорту в умовах євроінтеграції

Чередниченко О.Ю., УкрДУЗТ, м. Харків

Цілеспрямований рух у європейському напрямку відкриє нові перспективи розвитку залізничного транспорту України. Цілі політики ЄС стосовно залізниць направлені на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності діяльності залізниць, а також заснування Транс'європейської залізничної мережі (TEN). Однак, на жаль, упродовж останніх років спостерігалася негативна тенденція щодо реалізації недостатньо обґрунтованих проєктів, які, за задумом, повинні були все ж таки наблизити Українські залізниці до європейських стандартів. У зв'язку з цим актуалізується питання забезпечення економічної безпеки вітчизняного залізничного транспорту в умовах євроінтеграції.

Під економічною безпекою залізничного транспорту слід розуміти стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів для запобігання загроз і забезпечення стабільного функціонування підприємств галузі у даний час і в майбутньому. Таке трактування дозволяє розглядати економічну безпеку через сукупність наступних її складових: техніко-технологічної, фінансової, кадрової, силової, інформаційної, правової.

Для залізничного транспорту найбільшу значимість представляє його виробничий потенціал, який визначається здатністю його перевізної діяльності, тобто максимально можливого обсягу надання транспортних послуг на базі наявних у його розпорядженні техніки, технології, науково-технічної інформації та природних ресурсів. Він характеризується розміром, складом і станом активів, якими володіє і розпоряджається ПАТ «Укрзалізниця». Тому одним з основних напрямів забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту є визначення рівня техніко-технологічної складової для своєчасного виявлення і нейтралізації загроз.

В першу чергу, необхідно зважати на те, що на даний час інфраструктура залізничного транспорту, яка до 1991 року забезпечувала майже удвічі більші обсяги перевезень, ще має резервні пропускні спроможності, але у цілому залізнична транспортна система застаріла і значною мірою втратила свою колишню працездатність.

В умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів залізничної інфраструктури Україні необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства, а в найближчій перспективі – асоціації з ЄС, для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей. Мова йде про реалізацію проєктів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР).

ЄС також основними моментами розвитку залізничного транспорту вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації перевезень.

Для відновлення транзитного потенціалу на вітчизняному залізничному транспорті слід розвивати сучасні логістичні технології та мультимодальні перевезення, стимулювати створення українських мультимодальних транзитних операторів, побудову мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів. Потребує активізації робота з формування вигідних пропозицій і умов для здійснення транзитних перевезень.

Таким чином, діяльність в галузі забезпечення економічної безпеки на вітчизняному залізничному транспорті в умовах поширення євроінтеграційних процесів набуває нових аспектів щодо реалізації комплексу стратегічно важливих модернізаційних заходів відновлення виробничого потенціалу.

Сучасний стан процесу реформування залізничного транспорту України: огляд реалізації нормативно-правового забезпечення етапів реформування

Шило Л.А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення. Реформа залізничного транспорту у сучасних умовах здійснюється відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр.

Відповідно до цієї програми планувалося реформування залізничного транспорту України в три етапи. На першому етапі (2012-2013 роки) - створення єдиної державної акціонерної компанії і розподілення функцій і відповідальності між перевізником та державою. На другому етапі (2013-2015 роки) - утворення філіалів, структурованих за видами діяльності. На третьому етапі (2016-2019 роки) - ліквідування перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і утворення господарського товариства у сфері пасажирських перевезень.

Процес реформування триває за планом заходів Укрзалізниці на 2015-2016 роки з реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, в процесі його прийнято та затверджено основні нормативно-правові акти, що необхідні для проведення поточного та наступних етапів реформування залізничного транспорту України (табл.).

Нормативно-правове регулювання першого етапу реформування залізничного транспорту України

Нормативно-правовий акт	Орган влади, що затвердив
Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту	Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 27.12.2006 № 651-р
Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки	Кабінет Міністрів України; Постанова від 16 грудня 2009 р. N 1390
Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування	Верховна Рада України; Закон від 23.02.2012 № 4442-VI
Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт»	Верховна Рада України; Закон від 23.02.2012 № 4443-VI
Про залізничний транспорт	Верховна Рада України; Закон від 04.07.1996 № 273/96-ВР. Нова редакція Закону від 21.10.2015, підстава 4443-17
Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	Кабінет Міністрів України; Постанова від 25 червня 2014 р. № 200
Статут публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»	Кабінет Міністрів України; Постанова від 2 вересня 2015 р. № 735
Чисельність правління ПАТ «Українська залізниця», що створюється	Кабінет Міністрів України; Постанова № 815 від 7 жовтня 2015 року
1 грудня 2015 року, свою господарську діяльність розпочала нова компанія – Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця», державна реєстрація якої відбулася 21 жовтня 2015 року.	

А також здійснено інвентаризацію майна підприємств, установ та організацій залізничного транспорту, а також господарських товариств, 100 % акцій яких вноситься до статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця», і проведено оцінку майна незалежним оцінювачем – компанією Deloitte&Touche.

Отже, на сьогоднішній день створене на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств залізничного транспорту загального користування шляхом злиття публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». Реєстрація ПАТ завершила процес корпоратизації Укрзалізниці.

Секція 4

**Формування та розвиток
соціально-економічної безпеки
транспортних систем в умовах
глобальної ринкової трансформації**

**Голова секції – доктор економічних наук,
професор Л.С. Головкова**

Особливості формування та використання фінансових ресурсів страхових організацій (на прикладі ПРАТ «Київський страховий дім»)

Біла К.В., Рекун І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Діяльність страхових компаній не може здійснюватися без наявності необхідних факторів, а саме: основних і оборотних засобів, трудових, фінансових та інформаційних ресурсів. Їх сукупність і раціональна структура визначають потенціал страховика.

Фінансові ресурси підприємства - це кошти, що перебувають в розпорядженні підприємств і призначені для виконання ними певних фінансових зобов'язань. Фінансові ресурси підприємств формуються за рахунок внутрішніх (статутний капітал, амортизаційні відрахування, валовий дохід і прибуток) і зовнішніх (отримані кредити; пайові й інші внески; кошти, мобілізовані на фінансовому ринку) джерел.

Фінансові ресурси страхової організації – це грошові кошти у формі доходів і зовнішніх надходжень, необхідні для забезпечення життєдіяльності страхової організації.

Власний капітал складається зі статутного капіталу, додаткового капіталу, резервного капіталу та нерозподіленого прибутку.

Статутний капітал страхової організації формується з внесків у грошовій формі його учасників-засновників.

Джерелами утворення додаткового капіталу є:

- кошти, отримані в результаті переоцінки об'єктів основних активів;
- емісійний дохід від розміщення акцій;
- кошти, безоплатно передані іншими організаціями.

Приватне акціонерне товариство «Київський страховий дім» стабільно працює на ринку України з 1997 року і зарекомендувало себе надійним і професійним страховиком.

Власний капітал у 2012 році становив 45501 тис. грн., а у 2014 році збільшився до 55425 тис. грн., тобто власного капіталу стало більше на 9924 тис. грн., або на 21,8%.

Постійний капітал у 2012 році становив 67038 тис. грн., у 2013 році 82493 тис. грн., а у 2014 році становив 87322 тис. грн., тобто порівняно з 2012 роком збільшився на 20284 тис. грн., або на 30,3%.

Щодо робочого капіталу, то можна побачити істотне збільшення з 62445 тис. грн. у 2012 році до 86822 тис. грн. у 2014 році, що становить приблизно 39%.

Отже, можна зробити висновок, що протягом 2012-2014 років спостерігається істотне збільшення капіталу підприємства, це означає, що підприємство покращує своє фінансове становище.

Доходи від страхової діяльності включають в себе чисті премії по страхуванню і комісії, утримані при перестрахованні, з вирахуванням чистої зміни в резервах по незароблених преміях, страхових виплат, чистих змін в резерві збитків й вартості придбання страхового полісу.

Можна зробити висновок, що в Україні продовжується поступовий процес становлення страхового ринку. У цих умовах підвищуються вимоги до фінансової надійності страхової компанії. Визначальними в умовах сучасної ринкової економіки для більшості страховиків України стали проблеми їх адаптації до ринкової кон'юнктури і змін конкурентного середовища та можливості забезпечення фінансової стійкості компаній. Тому від правильності визначення факторів фінансової стійкості та управління ними залежить точність визначення кількісних і якісних показників діяльності та безпосередньо фінансової стійкості страхових організацій.

Удосконалення організації комплексної системи безпеки при кредитуванні банками юридичних та фізичних осіб в Україні

Бордюг Р.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Банківський кредит - це кредит, який надається банками у грошовій формі на умовах платності, строковості, повернення, забезпеченості і цільового використання.

Основними джерелами формування банківських кредитних ресурсів є власні кошти банків, залишки на розрахункових та поточних (валютних) рахунках, залучені кошти юридичних та фізичних осіб на депозитні рахунки до запитання та строкові, міжбанківські кредити та кошти, одержані від випуску цінних паперів.

Суб'єктами кредитних відносин в області банківського кредиту є господарчі органи, населення, держава і самі банки. Як відомо, у кредитній угоді суб'єкти кредитних відносин завжди виступають як кредитор і позичальники. У банківській практиці існують найрізноманітніші різновиди кредитів, що надаються юридичним та фізичним особам, їх можна класифікувати за певними ознаками. Кредити, які надаються банками, поділяються:

а) за строками користування:

1) короткострокові - до 1 року; 2) середньострокові - до 3 років; 3) довгострокові - понад 3 років;

б) за забезпеченням:

1) забезпечені заставою (майном,); 2) гарантовані (, фінансами чи майном третьої особи); 3) з іншим забезпеченням (поручительство,); 4) незабезпечені (бланкові);

в) за ступенем ризику:

1) стандартні кредити; 2) кредити з підвищеним ризиком;

Кредитний ризик – ризик невиконання позичальником (контрагентом банку) зобов'язань за кредитними операціями. Створити цілком безризиковий портфель неможливо і недоцільно. До основних інструментів управління ризиком можна віднести:

– страхування (попереднє резервування ресурсів, призначених для компенсації негативного впливу ризиків);

– резервування (самострахування). Особливістю даного методу є обов'язкове попереднє визначення рівня та розмірів створюваного фонду в залежності від конкретних умов. Найчастіше воно є об'єктом державного контролю;

– хеджування – форма страхування, що полягає в укладанні "балансуючої" угоди. Визначальною є витратність методу поряд із безприбутковістю та беззбитковістю реалізації компенсуючої угоди проти базисної;

– розподіл між учасниками. Метод, який застосовується найбільше і полягає у відшуканні джерел повернення коштів в контрагента (застава, порука, гарантія), які повністю або частково компенсують ризик банку;

– диверсифікація – розміщення фінансових ресурсів у більш ніж один вид активів, що слабо корелюють один з одним;

– уникнення ризику, включаючи відмову від здійснення операції;

Отже для успішного функціонування банку і зменшення ризиків які можуть вплинути на безпеку банку потрібно використовувати ці інструменти і суворо контролювати працівникам банків всі дії з надання кредитів.

Організаційні зміни корпорацій за рахунок імплементації мобільних технологій

Головкова А.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасний світовий економічний розвиток країн та розвиток суспільства свідчить про мобільність як найважливіший фактор економічного зростання, культурного і суспільного прогресу. Мобільна революція є глобальною реальністю, яка створює нові можливості і проблеми для компаній у всьому світі. Проблеми мобільного розвитку з одного боку визначаються одержуваними конкурентними перевагами, а з іншого можливостями корпорацій прийняти рішення про організаційні зміни та формування єдиної стратегії інтеграції нових технологій в компанію. Тільки інтеграція мобільних технологій в діяльність корпорацій здатна створювати реальні умови для розвитку економіки країн. Мобільним технологіям належить провідна роль в частині стратегічного впливу і забезпечення досягнення високого рейтингу корпорацій та країн в світовому господарстві.

Саме здатність мобільних технологій та їх вплив на організаційні зміни та реалізацію стратегії формування, забезпечення стійкості та розвитку конкурентних переваг дозволяє організації забезпечити ефективність їх бізнесу. Світовий досвід розвитку економік провідних країн показує, що тільки виважена і системно обґрунтована політика держави в галузі розвитку та інтеграції мобільних технологій в діяльність корпорацій здатна створювати реальні умови для розвитку економіки цієї країни. Більш того мобільним технологіям, як ІТ-технологіям належить провідна роль в частині стратегічного впливу і забезпечення досягнення високого рейтингу корпорацій та країн в світовому господарстві.

Наукових робіт по формуванню та розвитку конкурентних переваг та стратегічному впливу на розвиток корпорацій за рахунок імплементації мобільних технологій, як процесу, в зарубіжних і вітчизняних інформаційних джерелах вкрай мало, а отримані результати мають досить вузький діапазон застосування. Актуальність та важливість поставленої автором проблеми представляє для наукового дослідження особливу трудність. Дослідження автора ґрунтуються на практичних апробаціях впровадження мобільних технологій та організаційним змінам в провідних корпораціях світу.

Так, нагальними є питання вирішення вищеперерахованих проблем у створенні, забезпеченні стійкості конкурентних переваг у транспортних корпораціях за рахунок підвищення рівня мобільності.

В результаті дослідження визначено три основних стратегічних імплікацій мобільності: покращення бізнес-процесів, збільшення внутрішніх комунікацій та обмін знаннями, а також підвищення рівнів продажу і удосконалення маркетингової діяльності.

В цілому необхідно зробити висновок, що системність, комплексність і практична значущість стратегічного впливу мобільності на організації є актуальним питанням і потребує подальшого науково-теоретичного і практичного вивчення з метою підвищення ефективності управління організаційними змінами в корпораціях та в національній економіці.

Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування

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

Провідною метою реформування і розвитку залізничного транспорту у більшості країн світу є підвищення економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання чи підвищення конкурентних переваг залізниці у порівнянні з іншими елементами транспортної інфраструктури і сприяння більш високими темпам господарського зростання.

Сутність поняття «економічна безпека» у науковій літературі трактується по-різному, і в нього вкладається різний зміст. Це стосується й оцінки ролі економічної безпеки транспортної інфраструктури.

З початком реформ на залізниці все більше постає інституціональних проблем, причинами яких є те, що не всі її цілі були досягнуті та полягають вочевидь у занадто високому ступені державного регулювання галузі, відсутності конкуренції та великій кількості обмежувальних правил. У контексті такого підходу відбувається пошук моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну економічну безпеку так і національної економіки в цілому.

Реформа залізничного транспорту в Україні, як визначено в офіційних документах, має своєю кінцевою метою зробити його більш доступним, сучасним, безпечним і конкурентоспроможним. При цьому постійно йдуть посилення на світовий досвід, який по-різному трактується, і з нього робляться часом діаметрально протилежні висновки. Сучасний стан залізниць країн світу можна визначити як активний пошук фінансово-економічної моделі її функціонування, реформування і управління галуззю, технічне та технологічне оновлення її основних складових, створення конкурентного ринку транспортних послуг

Питання економічної безпеки залізничного транспорту в Україні виходять на перше місце у зв'язку з існуванням старих проблем (технічне старіння, монополізм, неефективне управління) і потребами реформування галузі під тиском нових – ринкових факторів (конкуренції з боку інших видів транспорту, низька власна конкурентоздатність, низька ефективність), що зовсім по іншому визначають мету і зміст економічної безпеки. Головна суть її нового змісту зводиться до розробки нових інституціональних засад економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, що створюються на базі єдиного існуючого державного підприємства «Укрзалізниця».

В Україні неодноразово була спроба дати старт реформуванню Укрзалізниці. Державне підприємство «Укрзалізниця» перетворюється на публічне акціонерне товариство з контрольним пакетом акцій у руках держави. Метою реформування підприємств транспортно-дорожнього комплексу є створення комплексної системи, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства у перевезеннях пасажирів та вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

Проведене дослідження засноване на аналізі наукових праць вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі реформування залізниці, які відбулися у провідних країнах Європи, Латинської Америки, США, Японії, Китаю. У працях таких вчених як В. Авер'янов, І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Вишневський, М. Реймерс, Г. Кирпа, Д. Тимоха обґрунтовані методичні підходи до оцінки ефективності інституціональних перетворень залізничної галузі, дослідження механізмів державного регулювання розвитку підприємств залізничного транспорту, виявлені загальні закономірності економічних реформ.

Деякими авторами для аналізу стану реформування залізниці були виділені 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 вважається збільшення

обсягів перевезень пасажирів та вантажів; скорочення державних субсидій у галузь; підвищення якості надання послуг.

Проте переважно у висновках наукових досліджень стану реформування залізниці в країнах світу відмічається, що нововведення у виборі моделі реформування залізниці є більше фрагментарними, ніж системними, тому не завжди вписуються у практичну діяльність залізниці, що стримує впровадження нових способів реформування і структурування залізниць.

Для теперішньої ситуації з реформуванням залізниці актуальними є питання демонополізації і створення конкурентних умов для суб'єктів залізничного транспорту, що суттєво впливає на стан фінансово-економічної безпеки як залізничної галузі, так і національної економіки.

Аналіз досвіду країн з реформування і розвитку залізничного транспорту з метою підвищення економічної безпеки залізниці в Україні відкриває можливості підвищення фінансово-економічної безпеки національної економіки за допомогою утримання і посилення конкурентних переваг залізниці.

Розробка моделі ефективного реформування залізниці, що здатна посилити як її власну фінансово-економічну безпеку так і національну економіку України в цілому, 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 і 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 у перевезеннях пасажирів та 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 у собівартості продукції промислових підприємств, створення конкурентного середовища для вантажовласників та рівного їх доступу до якісних транспортних послуг. Планується розмежування вантажного та пасажирського руху та подальше збільшення пропускної здатності транспортної інфраструктури у міжнародних напрямках транспортних коридорів, що дозволить підвищити транзитний потенціал України.

Для ефективного реформування залізниці Україні потрібно прийняти чималий пакет законів: «Про транспортну безпеку», «Про основи ціноутворення на залізниці», внести доповнення до Податкового кодексу та інші нормативні акти, що потребує чималих зусиль і часу. У цьому зв'язку, в ході структурних перетворень на українських залізницях доцільно в меншій мірі 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 і конкуренції. Треба враховувати, що залізниці – одна з найбільш капіталомістких інфраструктурних мереж, які найважче піддаються реформуванню.

Забезпечення фінансової безпеки корпоративних транспортних систем

Головкова А.Є., Ханнуф К.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Важливими теоретико-методичними проблемами є вимірювання сукупного економічного потенціалу, що обумовлено питаннями необхідності визначення реальної величини потенціалу та дозволяє корпорації вирішувати питання не тільки визначення ринкової стратегії, ефективнішого управління власними ресурсами та досягнення стратегічних та оперативних цілей, але й забезпечення фінансової безпеки корпоративних транспортних систем. Складовою сукупного економічного потенціалу транспортних систем є фінансовий потенціал.

На нашу думку, під фінансовим потенціалом слід розуміти потенційні можливості: наявного власного капіталу, який сприятиме виконанню умов ліквідності й фінансової стійкості; залученого капіталу, спроможного на реалізацію ефективних інвестиційних проектів; системи управління фінансами, яка спроможна забезпечувати прозорість поточного й майбутнього фінансового стану та досягати рентабельності використання власного капіталу. Отже, проаналізувавши існуючі методики, пропонується визначення рівня фінансового потенціалу корпорації, яке включає два етапи:

- 1) визначення рівнів ФПК і їх характеристика (табл. 1);

Таблиця 1

Характеристика рівнів фінансового потенціалу корпорації

Рівень ФПК	Характеристика рівнів фінансового потенціалу
Високий	Фінансовий стан корпорації стабільний, діяльність прибуткова
Середній	Фінансова стабільність багато залежить від змін як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі, діяльність прибуткова.
Низький	Підприємство фінансово нестабільне, має місце кризові явища

- 2) оцінювання ФПК за фінансовими показниками. На цьому етапі пропонується провести експрес-аналіз основних показників, які характеризують ліквідність, платоспроможність і фінансову стійкість підприємства.

Враховуючи багатоманітність фінансових процесів, множинність фінансових показників, відмінність рівнів їх критичних оцінок, ступінь їх відхилень від фактичних значень і труднощі, які виникають при цьому, в процесі оцінювання фінансової стійкості підприємства пропонується проводити інтегральне рейтингове оцінювання ФПК. Воно включає підготовчий і розрахунковий етапи.

Підготовчий етап передбачає розробку системи фінансових показників, за допомогою яких проводитиметься оцінювання, а також визначення порогових значень показників з метою віднесення їх до того або іншого рівня ФПК.

Розрахунковий етап включає: розрахунок значень фінансових показників транспортної системи, що характеризують рівень ФПК; формування кривої фінансового потенціалу за фінансовими показниками і визначення його рівня. Так, підсумкову оцінку рівня ФПК за фінансовими показниками доцільно проводити експертним шляхом.

Оцінювання ФПК за критерієм «можливість залучення додаткового капіталу» може проводитися з використанням багатьох підходів. Найбільш поширені з них такі: коефіцієнти ліквідності; коефіцієнти ділової активності; показники структури капіталу (коефіцієнти стійкості); коефіцієнти рентабельності; інвестиційні критерії тощо. Розрахунок цих показників дає можливість відобразити різні сторони фінансового стану корпорації:

Слід зазначити, що наявний стан фінансового потенціалу корпорації можна оцінити, тільки аналізуючи всю сукупність фінансових показників з урахуванням особливостей діяльності корпоративних транспортних систем та необхідності забезпечення достатнього рівня фінансової безпеки.

Використання системного підходу при дослідженні економічної безпеки підприємств залізничного транспорту

Железняк В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Вирішення проблеми економічної безпеки України в цілому можливо тільки за умови забезпечення економічної безпеки підприємств, що передбачає розробку такої системи управління ризиками, яка здатна оперативно реагувати на зміни соціальних, економічних, політичних умов, протидіяти негативному впливу ендогенних і екзогенних факторів, мати властивість саморегулювання.

Сучасні підходи до забезпечення економічної безпеки підприємств дають досить розрізнені та несистематизовані уявлення, і не вирішують проблему в цілому. В зв'язку з цим, зростає необхідність в дослідженні проблематики ефективної організації системи забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Проблеми забезпечення економічної безпеки, а також залежність економічної безпеки від зовнішніх і внутрішніх факторів представлені в роботах таких вчених, як: Л.І. Абалкін, В.В. Вітлінський, В.М. Геєць, Я.А. Жаліло, В.І. Забродський, Г.Б. Клейнер, Т.С. Клебанова, М.О. Кизим, В.В. Крутов, М.В. Куркін, О.М. Ляшенко, В.В. Лук'янова, В.С. Пономаренко, Л.Г. Шемаєва, В.І. Ярочкін. Результати досліджень цих вчених створюють певний методологічний базис управління системою економічної безпеки вітчизняних підприємств. Разом із тим, ще залишаються не повністю розкритими питання щодо використання системного підходу при дослідженні економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Економічна безпека підприємств це «статичне» поняття, яке стосується існуючого стану матеріальних і нематеріальних ресурсів суб'єктів господарювання, їх фізичного захисту та ефективності використання. Економічна безпека підприємницької діяльності відображає рівень захищеності економічних інтересів підприємств в процесі здійснення ними цієї діяльності. Категорія економічної безпеки підприємницької діяльності є частиною поняття економічної безпеки підприємництва як сектора економіки, і відображає рівень захищеності і безпечності ведення підприємствами новаторської господарської діяльності на відповідному ринку, пов'язаної із залученням ресурсів, ризиком, та є закономірною і має на меті систематичне отримання прибутку.

У своїх працях як вітчизняні, так і зарубіжні вчені використовують різноманітні підходи до визначення поняття «економічна безпека підприємств», але більшість з них єдині в тому, що керівництво підприємств повинно забезпечити ефективне використання ресурсів, задіяних для подолання загроз в досягненні цілей бізнесу, а також, що широкий спектр проблем, з якими пов'язана економічна безпека підприємств, потребує системного їхнього розподілу в підсистемах.

Отже, економічна безпека – це стан захищеності підприємств залізничного транспорту від усіх внутрішніх та зовнішніх загроз з метою найбільш ефективного використання наявних ресурсів для реалізації інтересів у відповідності до їх стратегічних цілей і завдань. Без системи економічної безпеки не можна оцінити перспективи зростання підприємств залізничного транспорту, розробити тактику і стратегію їх розвитку. Економічну безпеку підприємств залізничного транспорту доцільно розглядати з двох позицій: по-перше, з позиції власної безпеки щодо збереження цілісності підприємств як системи (це потребує визначення оптимальної структури органів управління, чіткого розподілу їх функцій на всіх рівнях, застосування найбільш доцільних методів управління); по-друге, підприємства повинні враховувати, що вони можуть створювати небезпеку іншим суб'єктам: державі, фірмам, особам (інакше кажучи, підприємства повинні турбуватися не тільки про безпеку для себе, а й для інших).

Особливістю системи економічної безпеки є те, що вона включає у себе всі власні ресурси підприємств залізничного транспорту, а також можливості зовнішніх суб'єктів

забезпечення економічної безпеки. М.І. Камлик схиляється до думки, що система забезпечення економічної безпеки – це комплекс взаємопов'язаних заходів організаційно-правового характеру, що здійснюються спеціальними органами, службами, підрозділами суб'єкта господарювання, спрямованих на захист життєво важливих інтересів особистості, підприємства і держави від протиправних дій з боку реальних або потенційних фізичних чи юридичних осіб, що можуть призвести до істотних економічних втрат та забезпечення сталого росту підприємства у майбутньому. В монографії О.Ф. Долженков, Ж.О. Жуковська та О.М. Головченко присутнє таке визначення «...комплексна система гарантування економічної безпеки як складова системи безпеки підприємництва – це сукупність взаємозалежних заходів організаційно-правового характеру, здійснюваних з метою захисту підприємницької діяльності від реальних чи потенційних дій фізичних або юридичних осіб, що можуть призвести до істотних економічних втрат».

Отже, система економічної безпеки підприємств залізничного транспорту – це комплекс, який складається з сукупності організаційних, управлінських, технічних, правових та інших заходів, спрямованих на забезпечення безпеки підприємств, захист законних інтересів їх керівництва та інвесторів, сприяння забезпеченню стійкого розвитку підприємств. Система економічної безпеки підприємств залізничного транспорту, як стала існуюча наукова парадигма, спрямована на виконання наступних основних функцій: прогнозування, виявлення, попередження, послаблення небезпек та загроз, збереження власності, створення сприятливого конкурентного середовища, ліквідацію наслідків нанесених збитків.

В основі розробки системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту знаходиться певна концепція, яка включає: мету системи безпеки, її задачі, принципи діяльності, об'єкти і суб'єкти захисту, механізм. Створення системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту можливо тільки в тому випадку, якщо буде виконано кілька умов: система економічної безпеки повинна підпорядковуватись безпосередньо керівникові підприємств; на підприємствах необхідно розробити відповідну нормативну документацію, що регламентує діяльність системи економічної безпеки й участь у ній їх структурних підрозділів і окремих фахівців (концепція економічної безпеки підприємства, накази, інструкції та інше); у функціональних обов'язках посадових осіб підприємств повинні бути зазначені завдання, пов'язані із забезпеченням економічної безпеки.

Ефективність системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах залежить від ефективності використання всіх їх власних ресурсів для протидії всім реальним і потенційним небезпекам, загрозам внутрішнього та зовнішнього середовища. Для цього необхідно в системі економічної безпеки створити ефективний механізм взаємодії зі всіма внутрішнім і зовнішніми суб'єктами системи безпеки. Впровадити матричну систему забезпечення економічної безпеки, яка дозволить розподілити функції в системі економічної безпеки між різними структурними підрозділами з урахуванням наявності в них відповідних фахівців.

Таким чином, перед підприємствами залізничного транспорту потреба у створенні системи економічної безпеки стоїть особливо гостро. Ефективність функціонування підприємств і їх існування, особливо в кризових умовах та нестабільній економічній ситуації в країні, великою мірою залежить від ефективності системи гарантування економічної безпеки. Система економічної безпеки кожного підприємства є індивідуальною, її повнота і дієвість залежать від чинної в державі законодавчої бази, від обсягу матеріально-технічних і фінансових ресурсів, виділених керівниками підприємств, від розуміння кожним з працівників важливості гарантування безпеки бізнесу, а також від досвіду роботи керівників служб безпеки.

Щодо незалежного фінансового контролю Держаудитслужбою

*Жовтонога М.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ
Жовтонога Н.І., Вишніцька Ю.А., м. Кам'янець-Подільський*

Постановою Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної аудиторської служби України» від 28.10.2015 р. № 868 було покладено початок реорганізації Державної фінансової інспекції України в Державну аудиторську службу України, як центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра фінансів.

За поданням Міністерства фінансів Кабінетом Міністрів України Постановою №43 від 3 лютого 2016 р затверджено «Положення про Державну аудиторську службу України» та передбачено внесення змін до законодавчих актів, що впливають з цієї постанови.

Основними завданнями Державної аудиторської служби України (Держаудитслужби), що стала центральним органом виконавчої влади, є реалізація державної політики у сфері державного фінансового контролю спрямованого на оцінку ефективного, законного, цільового, результативного використання та збереження державних фінансових ресурсів, необоротних та інших активів, досягнення економії бюджетних коштів.

Фінансовий контроль - це один з елементів управління фінансами та видів фінансової діяльності держави з перевірки суб'єктів господарювання всіх форм власності шляхом застосування встановлених чинним законодавством методів контрольної діяльності для виявлення недоліків, в першу чергу, у фінансовій звітності підприємств, установ, організацій в процесі створення, розподілу, використання грошових фондів. Він базується на таких принципах як незалежність, гласність, превентивність (попереджувальний характер), дієвість, регулярність, об'єктивність.

На додачу до таких видів фінансового контролю як державний (загальнодержавний й відомчий) та громадський, появився новий вид - Аудит. Це незалежний зовнішній фінансовий контроль, який регулюється законом «Про аудиторську діяльність». Поява і розвиток аудиту в сучасних умовах переходу до ринку обумовлені наступним:

- наявністю підприємств нових форм власності;
- відмиранням неефективного відомчого контролю;
- неможливістю державними органами фінансового контролю охопити регулярними і глибокими перевірками всі суб'єкти господарювання, що й покладається на суб'єктів аудиторської діяльності.

Постановою №43 передбачено що Держаудитслужба, відповідно до покладених на неї завдань, реалізує державний фінансовий контроль через здійснення державного фінансового аудиту, інспектування (ревізії), контролю за станом внутрішнього аудиту, забезпечує участь представників Держаудитслужби в ревізійних комісіях тощо.

Держаудитслужба для виконання покладених на неї завдань має право, наприклад, вимагати від керівників підконтрольних установ проведення інвентаризації основних фондів, товарно-матеріальних цінностей, коштів і розрахунків; вилучати під час проведення ревізій копії фінансово-господарських та бухгалтерських документів, які свідчать про порушення.

Завдання, які реалізує Держаудитслужба згідно Постанови №43 через державний фінансовий аудит, а також права якими вона наділяється для виконання покладених на неї завдань, в більшості випадків, співпадають з завданнями та правами, якими наділялась Державна фінансова інспекція (<http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/84005>) (колишнє Головне контрольно-ревізійне управління).

В обов'язки Державної фінансової інспекції входило здійснення незалежного державного фінансового контролю, що робило її зіставною за впливом із силовими відомствами. Але на практиці це відомство виявилось куди менш грізним, ніж можна було припустити, виходячи з положення про нього. Виходячи з того, що реорганізоване відомство

також підпорядковується Кабінету Міністрів України, то з перейменування Держфінінспекції в аудиторську службу, принципи її роботи не змінюються.

Перейменування КРУ, ДФІ у Державну аудиторську службу нічого не змінює, оскільки залишається основне призначення цих органів – знайти «порушення» та покарати «винних». Такий орган, з незрозумілим «проміжним» статусом, взагалі відсутній в європейській моделі державного внутрішнього фінансового контролю, адже він призначений для функціонування в адміністративно-командній системі.

Складається враження, що в Уряді вирішили змінювати «вивіски» та спрямувати основні зусилля на ревізії й перевірки. На нашу думку, потрібно власне змінювати підхід в системі фінансового контролю. Прозорий контроль за державними фінансами має відбуватися щоденно, а не постфактум, коли кошти вже витрачені, порушення вчинені, а знайти винуватців та повернути кошти практично неможливо. «Публічний аудит» пропонує активніше розвивати систему внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту в структурі державних органів. Інакше – порушення виявлятимуться лише для «галочки», щоб ними ж обґрунтувати необхідність свого функціонування.

Самим великим недоліком нової структури є підпорядкування тому органу, який відповідає за державні фінанси. Українська практика показує, що реформа сама по собі проблему вирішити не може. Потрібно вирішувати проблеми комплексно.

Найменування ж «Аудиторська служба» передбачає, що новий-старий контролюючий орган тепер акцентуватиметься на здійсненні контрольних заходів шляхом проведення аудитів, відмовившись від основної форми контролю, – ревізії. В цей же час, аудитор підпорядковується тому кого він повинен сам контролювати і ми не одержуємо незалежної аудиторської служби. Ніхто не буде покладатися на дані аудитора, який є підлеглим аудированого органу.

Головною рисою аудиту є його незалежність, що принципово відрізняє його від інших видів фінансового контролю. Незалежність – це частина аудиту, який демонструє суспільству й органу державного контролю, що робота аудиторів і аудиторських фірм перебуває на високому етичному рівні та втілює чесність й об'єктивність.

Можна виділити декілька документів, які регламентують вимоги та порядок дотримання такого важливого етичного принципу аудиторської діяльності, як незалежність:

- на міжнародному рівні це Кодекс етики професійних бухгалтерів, Міжнародний стандарт контролю якості «Контроль якості для фірм, що виконують аудит та огляд історичної фінансової інформації, а також інші завдання з надання впевненості, та надають супутні послуги» тощо;

- на національному рівні: Закон України «Про аудиторську діяльність», інші нормативні акти в яких наводяться вимоги щодо незалежності аудиторів. Національні вимоги щодо дотримання незалежності в аудиторській діяльності наведені в Законі, при яких з точки зору Кодексу етики, виникає значна загроза незалежності і необхідно застосовувати жорсткі заходи.

В сучасних умовах, як ніколи, постає проблема незалежності аудитора. Аудитор не тільки повинен бути незалежним на ділі, але і не може допускати виникнення обставин, здатних поставити його незалежність під сумнів в очах громадськості. Тобто, незалежність аудитора потрібно розглядати з декількох сторін: незалежності з боку державних органів виконавчої і законодавчої влади; незалежності з боку будь-яких інших фізичних чи юридичних осіб з корисливих мотивів.

Тож питання незалежності аудиту в Україні залишається актуальним і на сьогоднішній день, тому що дотепер залишаються неурегульованими багато факторів, які мають потенційну загрозу порушенню незалежності аудита і їх необхідно терміново вирішувати.

Формування комплексної системи забезпечення економічної безпеки на підприємстві

Іванов О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сучасному етапі розвитку економіки України, коли підприємства отримали право самостійного встановлення правил відносин із суб'єктами ринку, питання забезпечення фінансово-економічної безпеки все частіше стають перед керівниками підприємств різних форм власності.

Актуальність дослідження процесів забезпечення фінансової безпеки підприємства обумовлена тим, що в умовах економіки перехідного періоду організації, що отримали широку господарську самостійність, зіткнулися з необхідністю принципово нових підходів до забезпечення власної економічної безпеки, що зажадало корінного перетворення всієї системи захисту економічних інтересів.

У процесі становлення ринкових стосунків, створення правової основи підприємництва, посилення недобросовісної конкуренції і криміналізації окремих сегментів економіки основний тягар цих проблем ліг на підприємства, які у багатьох випадках виявилися не підготовленими до їх рішення.

Проблеми економічної безпеки підприємства та фінансової безпеки як її складової зокрема останнім часом набули великого значення. Вирішенням цих та ряду інших проблем допоможе забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва. Фінансова безпека набуває великого значення тому, що підприємство може збанкрутувати, якщо його фінансово-економічний стан незадовільний. А відповідно, рівень економічної безпеки підприємства має враховувати оцінку свого фінансово-економічного стану.

Проблема фінансової безпеки підприємства вимагає комплексного підходу, здійснення якого досить складний. В зв'язку з цим виникає насушна необхідність в науковій і практичній розробці даної проблеми, розумінні суті понять безпеки в цілому і фінансовій безпеці у тому числі.

Узагальнюючи погляди науковців на визначення категорії «фінансово-економічна безпека підприємства», варто зазначити, що під фінансово-економічною безпекою підприємства слід розуміти таке функціонування підприємства, яке може протистояти негативному впливу факторів як внутрішнього так і зовнішнього середовища, з урахуванням необхідності максимальної мінімізації ризиків ведення господарської діяльності та орієнтації на базову стратегію підприємства, результатом чого є приріст потенціалу розвитку.

Таким чином, в сучасних умовах існування об'єктивних економічних ризиків і як наслідок різноманітних видів витрат пов'язаних з ними з'являється необхідність в розробці налагодженої дієвої комплексної системи, яка би дала можливість виявляти та нейтралізувати ризики та їх наслідки у ході процесу керування. Комплексна система фінансової безпеки суб'єктів підприємництва має поєднувати надбання сучасної економічної науки та діяти постійно, а не за фактом настання кризи.

Системний підхід у стратегічному керуванні службою економічної безпеки на підприємстві

Іванов О.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Необхідність постійної адаптації до сучасних умов господарювання, нестача фінансових ресурсів для підтримання ліквідності, а також велика кількість збиткових і збанкрутілих підприємств ставлять перед керівником підприємства завдання, пов'язані з ефективним використанням фінансових ресурсів, перспективами розвитку підприємства, стратегія управління яким з самого початку повинна розроблятися з урахуванням вимог економічної безпеки. У зв'язку з цим дедалі більшої актуальності набувають проблеми у системному підході стратегічного управління фінансово-економічною безпекою підприємства.

Проблема економічної безпеки підприємства є складною, багатофакторною та такою, що потребує вирішення на основі системного підходу, для реалізації якого потрібний науковий апарат, що включає сукупність методів та методик визначення та кількісної оцінки факторів загроз економічній безпеці, а також принципів та ефективних способів їх зниження. Крім того, необхідно при розробці нових методів управління економічною безпекою підприємства розширити проведення контролю на основі фінансової звітності, що дозволить здійснювати управління економічною безпекою в узгодженості з іншими аспектами діяльності підприємства.

Висока взаємозалежність фінансового та економічного складників безпеки та широке використання показників фінансово-економічного стану й ефективності для оцінювання безпеки підприємства визначають доцільність виділення окремим напрямом економічної безпеки підприємства фінансово- економічну безпеку підприємства. Оскільки функціонування підприємства потребує системного підходу та гарантування безпеки, фінансово-економічна безпека є частиною системи стратегічного управління, яке, на відміну від стратегічного планування, додатково передбачає проведення оперативного аналізу при реалізації функції контролю за процесом. Системний підхід у стратегічному управлінні фінансово-економічною безпекою підприємства визначається як менеджмент довгочасного розвитку організації та швидкого реагування підприємства на зміну зовнішньої кон'юнктури для стратегічного маневру, перегляду цілей та коригування загального напрямку розвитку для захисту цього підприємства від впливу загроз, ризиків і досягнення сталого його функціонування. Інструментом стратегічного управління фінансово-економічною безпекою підприємства є довгостроковий план та інструмент реалізації мети та цілей підприємства, розподілу ресурсів, направлений на попередження та адаптацію до наслідків негативного впливу на фінансово-економічну безпеку підприємства; та визначається її рівнями, видами, функціями та факторами (зокрема, факторами невизначеності). Розходження очікувань власників та управлінців є потенційною причиною проблеми коротко-/довгострокової прибутковості, що безпосередньо впливає на фінансово-економічну безпеку підприємства. Ця проблема може бути вирішена за допомогою наступних теорій: максимізації продаж В. Баумоля з побудовою багатокритеріальної функції рентабельності; біхевіористської економіки, яка передбачає вплив психологічних та соціологічних факторів та враховує властиві людям обмеження в раціональності; багатокритеріального прийняття рішень (multicriteria decision making – MCDM), що передбачає врахування повною мірою багатьох критеріїв та факторів на основі великої кількості складної та суперечливої інформації, що часто відображає різні точки зору та з часом змінюється.

Розвиток системи природокористування залізничної корпорації

Кільовий В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Економічний потенціал з екологічними обмеженнями вказує на те, що економіка повинна бути екологічно визначеною, направленою на раціональне природокористування.

Управління розвитком системи природокористування на залізничному транспорті в умовах необхідності забезпечення еколого - економічної безпеки повинно бути направлено, в першу чергу, на розробку та впровадження нових підходів до підвищення соціо-еколого-економічної ефективності використання природних ресурсів. Це дозволить забезпечити розширене відновлення транспортних систем, стійкий розвиток системи природокористування на залізничному транспорті та ефективне використання природних ресурсів зі збереженням та покращенням стану навколишнього середовища для забезпечення еколого-економічної безпеки людей та співробітників. Що насамперед, надасть можливість розвитку підприємства, його конкурентоздатності, підвищить його авторитет, а наслідком цього, з'явиться можливість залучення інвестицій.

Значимість вирішення проблеми вдосконалення управління стійким розвитком системи природокористування залізничної корпорації визначається такими основними напрямками економічної політики як, необхідність вдосконалення соціально-економічної оцінки ефективності і стійкості природокористування та формування середовища проживання соціо-еколого-економічних системах різних рівнів, забезпечення підвищення якості природокористування і підвищення зацікавленості підприємства в реалізації екологічно-значимих заходів, формування програм підвищення ефективності і стійкості функціонування підприємств і охорони навколишнього середовища. Зараз, підхід до формування організаційно-економічного механізму природокористування на різних рівнях управління соціально-економічним розвитком залізничної корпорації передбачає розробку адаптивних еколого-економічних систем, дозволяючих планувати і розвивати господарську діяльність залізничного транспорту з урахуванням відповідного рівня ефективного природокористування, нових організаційно-економічних підходів до управління на основі сучасних методів економіко-математичного моделювання та інформаційних технологій. Основу такого методичного підходу повинні скласти принципи програмно-орієнтованого підходу до управління розвитком системи природокористування на залізничному транспорті на основі розробки імітаційної моделі для формування сценаріїв розвитку цієї системи в процесі прийняття управлінських рішень.

Тому, можна зробити висновок, про беззаперечну актуальність дослідження теоретичних і практичних проблем управління розвитком системи природокористування залізничної корпорації забезпечення еколого-економічної безпеки урбанізованих територій на принципах стійкого розвитку і підвищення економічної ефективності екологічно безпечного функціонування залізничного транспорту.

Головна соціо-еколого-економічна мета розвитку системи природокористування на залізничному транспорті полягає в задоволенні потреб в обсягах і якості транспортного обслуговування. Якість в сучасних умовах розвитку ринка, виробництва і споживання стало важливим засобом виживання для підприємства. Найважливішою характеристикою якості системи природокористування на залізничному транспорті є покращення стану навколишнього середовища і підвищення економічної ефективності.

Таким чином, всі ці фактори треба використовувати в подальшому при побудові принципів організації виробництва на залізничному транспорті з урахуванням спільної експлуатації транспортних об'єктів на основі різних форм кооперації.

Шляхи підвищення ефективності управління оборотним капіталом підприємства

Коломієць В.В., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В сучасних умовах перехід до ринкової економіки супроводжується для багатьох підприємств невизначеністю і високим ризиком. Саме тому більшість підприємств має необхідність в об'єктивній оцінці фінансового стану, платоспроможності та надійності своїх партнерів, безперервному догляді за якістю розрахунково-фінансових операцій і платіжній дисципліні. Ефективне формування і регулювання обсягу оборотних активів сприятиме підтримці оптимального рівня ліквідності, забезпечить оперативність виробничого і фінансового циклів діяльності, а отже досить високу платоспроможність і фінансову стійкість підприємства.

В господарській діяльності при оцінці стану підприємства велику увагу приділяють аналізу та визначенню раціональності розміщення оборотного капіталу, так як саме від швидкості перетворення оборотних коштів у грошову форму залежить ліквідність підприємства, отримання прибутку з кожного обороту. В зв'язку з цим виникає необхідність у впровадженні шляхів більш ефективного управління оборотним капіталом підприємства.

При розгляді цілої системи управління, варто приділити увагу управлінню основними елементами оборотного капіталу, а саме:

- управління грошовими коштами. Найважливішим моментом є розрахунок мінімально необхідної суми грошових активів, який розраховується за поточними господарськими операціями і обсягом витрачання активів по них в майбутньому періоді.

- управління запасами. Метою такого управління є зниження загальної суми щорічних витрат на утримування запасів до мінімального показника і разом з тим залишити на високому рівні обслуговування клієнтів. Важливість управління запасами пояснюється, насамперед, тим, що запаси предметів праці виступають як сукупністю матеріальних цінностей так і втіленням затрат суспільної праці у вартості фондів: оборотних, виробничих і фондів обігу.

- управління дебіторською заборгованістю. При управлінні дебіторською заборгованістю необхідно контролювати стан розрахунків з покупцями за простроченою заборгованістю, орієнтуватися на більше число покупців, щоб понизити ризик несплати одним або декількома крупними покупцями, стежити за співвідношенням дебіторської і кредиторської заборгованості, надавати знижки при достроковій оплаті.

Під час управління оборотним капіталом необхідно забезпечити оптимальне співвідношення між ризиком втрати ліквідності і ефективністю роботи. Якщо грошові кошти, дебіторська заборгованість та виробничі запаси мають низькі показники, то з'являється ризик неплатоспроможності або дефіцит коштів для рентабельної діяльності великий. Якщо більшість ресурсів підприємства вкладені у необоротні активи, страхові запаси оборотних коштів відсутні, то при певних відхиленнях від запланованих обсягів реалізації продукції і надходженні платежів можуть виникати складнощі у розрахунках з кредиторами. Чим більший показник чистого оборотного капіталу, тим менший ризик ліквідності. Абсолютно інша залежність між прибутком і рівнем чистого оборотного капіталу. При низькому його значенні виробнича діяльність не підтримується належним чином, можливі втрата ліквідності, періодичні збої в роботі і низький прибуток.

Поєднання всіх складових в єдиній моделі дозволяє ефективно управляти елементами оборотного капіталу та підприємства в цілому. Кожне підприємство під час прийняття управлінських рішень повинно враховувати сучасні чинники впливу та особливості галузевої приналежності, зміни факторів зовнішнього середовища, потенціалу формування фінансових ресурсів, темпів економічного розвитку, форм організації виробничої й фінансової діяльності, фінансового стану й інших параметрів функціонування підприємства. Важливо не лише оцінювати існуючий стан діяльності організації та робити висновки, але й прогнозувати діяльність в майбутньому.

Інноваційне інформаційно-аналітичне забезпечення фінансово-економічної безпеки діяльності підприємства

Кошмай А.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Світовий досвід і практика господарювання свідчать, що найважливішою ознакою ефективної ринкової економіки є наявність потужного сектора бізнесу. Незважаючи на значну роль цього сектору в економіці, результати його функціонування в Україні значно нижчі, ніж в інших країнах світу, і навіть тих, які, як і Україна, реформують адміністративно-командну економіку в ринкову систему господарювання.

Інформаційно-аналітичне забезпечення є однією з обов'язкових складових організації системи управління будь-якої функціональної системи, в тому числі і підприємств будівельної галузі. Від якості управління залежить результативність функціонування підприємства. Автори роботи вважають, що криза економіки України - це значною мірою криза управління. Інформаційно-аналітичне забезпечення надає можливість зважено приймати управлінські рішення на різних щаблях управління. Крім того, інформаційно-аналітичне забезпечення виконує ще одну важливу функцію - отримання нових знань, які створюють аналітики, але ми розглянемо детальніше етап інформаційно-аналітичного забезпечення стадії управління системою безпеки суб'єкта господарювання, яка є основою прогресу.

Термін "забезпечення" означає дію, а також зберігання, виконання чого-небудь, служить гарантією того чи іншого процесу. Таким чином, коли говорять про будь-яке забезпечення, вказуючи на його конкретний якісний аспект (інформаційно-аналітичний), то мають на увазі насамперед сукупність засобів, умов і дій, які гарантують нормальне проходження процесів.

Говорячи про інформаційно-аналітичне забезпечення, необхідно з'ясувати, що має бути забезпечено. Якщо йдеться про забезпеченість системи управління як сукупності інформації, то воно вичерпується, завершується, стає реальним з появою такої. Якщо ж мається на увазі забезпечення організованості системи управління, упорядкованості взаємодії, функціонування її компонентів, то під забезпеченням слід розуміти постійну діяльність.

У правовій літературі визначення інформаційно-аналітичного забезпечення відображає систему взаємопов'язаних методів, заходів і засобів (науково-методичного, соціально-політичного, техніко-економічного й організаційно-правового характеру), які реалізують створення і функціонування технології процесу збирання, передачі, переробки, зберігання та видачі (відображення), а також використання інформації з метою здійснення ефективної діяльності в тій чи іншій сфері.

Поняття "інформаційно-аналітичне забезпечення" більше відповідає розумінню забезпечення як створення й підтримки відповідних організаційно-функціональних характеристик системи управління, яка є основою функціонування будь-якої системи, в тому числі і науково-технічної діяльності. Таким чином, існують об'єктивні причини для виділення двох значень поняття "інформаційно-аналітичне забезпечення": як забезпечення системи управління сукупністю інформації і як діяльність, що пов'язана із засобами збирання, реєстрації, передачі, зберігання, опрацювання та надання інформації. Обидва значення цього поняття тісно пов'язані. Отже, можна стверджувати, що інформаційно-аналітичне забезпечення будь-якої системи – це поєднання всієї використовуваної в ній

інформації, специфічних засобів і методів її обробки, а також діяльності фахівців з її ефективного удосконалення та використання. Кожна система має своє управління через рішення, які приймаються на базі інформаційно-аналітичного забезпечення.

Таке розуміння інформаційно-аналітичного забезпечення визначається його призначенням. Інформаційно-аналітичне забезпечення, охоплює процеси збирання, обробки, перетворення інформації, включаючи класифікаційні переліки всіх даних, методи їхнього кодування, зберігання для аналізу та передачі відповідним органам управління.

Відомо, що інформаційно-аналітична діяльність завжди відіграла значну роль як у становленні людини, так і в соціальному бутті будь-якого масштабу і рівня, аж до світового суспільства в цілому. Тому принципове значення має, з одного боку, факт свідчення, що прогрес людства органічно і багатогранно пов'язаний з розвитком глобального інформаційного простору, а з другого – що постійно йде процес поглиблення розуміння суті інформації для суспільства як об'єктивного ресурсу існування природи, людства, окремої людини тощо.

Найважливішим завданням теорії інформаційно-аналітичного забезпечення є дослідження нової ролі і місця людини в інформаційному суспільстві, що обумовлюється підвищенням її значення як головної продуктивної сили і суб'єкта виробництва, аналізу, добирання і використання корисної інформації в системі суспільного відтворення, творчий потенціал якого реалізується у формі людських інформаційних ресурсів.

Сьогодні ми маємо дефіцит у науково-дослідних і методичних роботах з питань як аналітичної, так і інформаційної діяльності. Ринкові умови, розвиток інтелектуальної економіки, різноманітність інноваційних процесів вимагають застосування спеціальних знань і навичок, пов'язаних з інформаційною і аналітичною діяльністю.

Аналіз науково-технологічного розвитку сьогодні вимагає вивчення великої кількості факторів і потоків інформації між суб'єктами науково-технічного процесу. Для дослідників, що здійснюють ринково орієнтовані розробки, важливим елементом є ефективне функціонування науки, техніки, а також інноваційної інфраструктури як основи формування інформаційно-аналітичної складової. Таким чином, інформаційно-аналітична складова розвитку стає нагальною проблемою функціонування суспільства і науки.

Methodological approach to defining infrastructure component of the costs for the particular passenger train traffic

Kravchenko Kh. V., DNURT, Dnipropetrovsk

In order to find the costs for movement of a particular passenger train one should allocate all costs of passenger transportation in the domestic and international traffic from freight and passenger transportation costing. Then divide them into separate components:

1. Passenger component; 2. An infrastructure component; 3. Locomotive component; 4. Motor car component.

Certain groups of costs are formed in each component. For their calculation is used a specific principle taking into account the individual characteristics of the train. Based on an analysis of all costs included in the infrastructure component, were formed three groups of expenses that are calculated according to different principles.

The first group of expenses can be divided into two subgroups. The first subgroup includes the costs of infrastructure facilities directly involved in the transportation of passenger (excluding international transportation), commuter, locomotive, car facility and transport sector (excluding international transportation). In the calculation of the second subgroup there are follow costs that do not depend on the speed of trains running.

All above expenses for all types of passenger trains, without exception, in proportion to the number of cars in the train, running period per year and annual mileage. Thus one can calculate the costs of a particular passenger train both upon each item individually, and upon all the items of the given group as a whole.

The second group of expenses include the costs of the passenger sector and the transportation facility for international trains. The amount of expenses for a particular passenger train according to items affect only a number of cars in the specific train and the total number of cars in all international trains for the reporting year. It should be noted that the second group of costs concerns only international trains, and will not be used in the calculation the costs for passenger train of domestic route.

The third group of expenses – is the costs of track facilities to the track infrastructure (its deterioration, repair, and so on.). To calculate the amount of these costs on a particular passenger train one need to consider not only trains running during the reporting period, but also weight train (namely the number of cars in train) and running speed of this train.

To calculate correctly the costs of specific passenger train that moves at a certain speed one need to know how it affects the deterioration of track infrastructure. The impact of increasing the speed ratio is calculated approximately on the basis of scientific work. In their work the authors have developed a program ZnoInfra, that when calculating the cost of maintaining the infrastructure on trains categories, taking into account all the peculiarities of their movement: weight, length of run, average speed and the amount of travel during the billing period.

On the basis of conducted studies the following conclusions were made:

1. The methodical approach of costs allocation for passenger transportation by the particular passenger train under general indicators, taking into account the peculiarities of each train running was developed.

2. In determining the costs of a particular passenger train a new classification of passenger trains was applied.

3. The dependence of permanent way deterioration and contact system on the movement speed and weight of a passenger train was found out.

4. The method of costs allocation on infrastructure between passenger trains, taking into account the running speed and weight of the concrete passenger trains was developed.

5. Organizational support relating to automation system of calculating the expenses allocation of infrastructure component for the movement of a particular passenger train was formed.

Проблеми формування фінансових ресурсів на залізничному транспорті в умовах структурних перетворень

Кравченко О.О., ДЕГУТ, м. Київ

Структурні перетворення на залізничному транспорті України є наслідком як об'єктивної потреби в удосконаленні виробничо-економічної та фінансової діяльності галузі для кращої її адаптації до умов ринкового середовища, так і вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Це прямо впливає на інвестиційні потреби та можливості залізничного транспорту. У таких умовах особливого значення набуває проблема управління фінансовими ресурсами, перш за все, для забезпечення цілеспрямованого розвитку галузі.

У системі фінансового менеджменту формуванню та розподілу фінансових ресурсів, приділяється значна увага. Це пояснюється тим, що тільки при наявності достатніх фінансових ресурсів (власних чи залучених) підприємство (корпорація, галузь, держава) може розпочати свою діяльність, а також здійснювати ефективну операційну діяльність у майбутньому. Цілеспрямований розвиток можливий лише за умов постійного відновлення та раціонального управління процесами формування та використання фінансових ресурсів.

На залізничному транспорті України в проблемі формування достатніх фінансових ресурсів можна виділити три складові: (1) фінансування операційної діяльності; (2) фінансування інвестиційної діяльності та (3) своєчасне погашення довгострокових і короткострокових фінансових зобов'язань.

Фінансування операційної діяльності. Загострення проблем політично-економічного характеру в Україні, продовження регресії у світовій економіці негативно впливають на формування фінансових ресурсів «Укрзалізниці». Так, за I півріччя 2015 р. її чистий збиток становив 4,7 млрд. грн., а поточні зобов'язання перевищили поточні активи на 36,8 млрд. грн. (на 31 грудня 2014 р. – перевищення складало 29,9 млрд. грн.), що негативно впливає не тільки на поточну та довгострокову фінансову стійкість залізничного транспорту, а й на саму можливість здійснення перевізної діяльності. Певне нівелювання дефіциту необоротних активів відбувається через зменшення обсягів перевезень (зменшення потреби у рухомому складі). Це призводить до ще більшого зменшення фінансових результатів від операційної діяльності. Так, у 2014 р. вантажообіг знизився на 5,8 % і склав 211 млрд. ткм, а пасажирооборот – на 24,5 % і склав 37 млрд. пас-км. Підвищення тарифів для всіх категорій вантажів на 30 % не дозволило виправити ситуацію і чистий збиток «Укрзалізниці» в 2014 р. склав 15,4 млрд. грн. Як пояснюють фахівці, це стало наслідком неопераційних збитків від переоцінки боргових зобов'язань, деномінованих у доларах і євро (у сумі 14,2 млрд. грн.). Відповідно показник EBITDA зменшився на 14,9 %: з 11,4 млрд. грн. до 9,7 млрд. грн., а співвідношення чистого боргу до EBITDA зросло майже у два рази: з 1,7 до 3,3. Таким чином, існує проблема зменшення фінансових результатів від операційної діяльності і, як наслідок, власних фінансових ресурсів, а також інвестиційної привабливості залізничного транспорту. Керівництво «Укрзалізниці» вважає, що (а) негативні тенденції зменшення обсягів перевезень можуть бути нівельовані у майбутньому за рахунок стабілізації політичної та економічної ситуації в країні; (б) фінансування чистого дефіциту оборотного капіталу має відбуватися за рахунок додаткових грошових коштів, отриманих від операційної діяльності через заходи щодо зниження витрат.

Фінансування інвестиційної діяльності. При прийнятті фінансових рішень, пов'язаних з оцінкою та прийняттям (відхиленням) інвестиційних проектів, мають превалювати стратегічні напрями розвитку галузі, оскільки капітальні вкладення на залізничному транспорті мають специфічні особливості, основними з яких є такі: (а) великі обсяги капітальних вкладень із значними термінами окупності; (б) складність прогнозування вхідних і вихідних грошових потоків; (в) необхідність вираховування як економічних вигод, так й соціальних наслідків; (г) вплив на виробничі та фінансові показники; (д) значна ризикованість капітальних вкладень як інтегральний результат дії раніш перерахованих факторів.

Потреба «Укрзалізниці» в інвестиціях оцінюється в 30 млрд. грн. щорічно. Зараз капітальні вкладення в удосконалення та розвиток рухомого складу і залізничної інфраструктури плануються у сумі, що не перевищує 7 млрд. грн. Є очевидним, що цих коштів недостатньо, тому надзвичайно гостро стає проблема пошуку зовнішніх джерел фінансування. Як було зазначено раніше, на залізничному транспорті України існує проблема фінансування операційної діяльності, що робить майже неможливим переспрямування власних фінансових ресурсів на капітальні вкладення в інфраструктуру та рухомий склад. Так, у звіті консалтингової компанії Ernest&Young зазначено, що інвестиційна діяльність може бути припинена майже повністю у разі необхідності без створення короткострокових несприятливих умов для операційної діяльності.

Держава також не може розглядатися як реально можливий інвестор, оскільки з моменту прийняття Закону України «Про залізничний транспорт», в якому передбачено купівлю рухомого складу для пасажирських перевезень за рахунок коштів державного бюджету, фінансування не здійснювалося. Очікувати позитивні зміни у найближчому майбутньому не варто: міжнародні рейтингові агенції (зокрема, Standard&Poors Ratings Services) у 2015 р. ймовірність надання державної фінансової допомоги «Укрзалізниці» при виникненні проблем знизили з «високої» до «відносно високої». Це пояснюється тим, що фінансові ризики для «Укрзалізниці» залишаються високими через зростання платежів на обслуговування боргу та девальвації гривні, а також неможливість покриття всіх необхідних витрат шляхом підняття тарифів на пасажирські та вантажні перевезення.

Залучення інвестиційних ресурсів із зовнішніх джерел також є достатньо сумнівним. У березні 2016 р. міжнародна агенція Fitch Ratings знизила довгостроковий рейтинг емітента ПАТ «Укрзалізниця» в іноземній валюті з рівня «С» до рівня «RD» (обмежений дефолт) після обміну єврооблігацій, а потім підвищило до рівня «ССС» (можливий дефолт) по єврооблігаціям на суму \$500 млн. з погашенням у 2021 р. Основною причиною такого зниження кредитних ризиків стало, перш за все, те, що «Укрзалізниця» є державною компанією, ефективність виробничо-економічної та фінансової діяльності якої дуже сильно залежить від дій уряду та ситуації у країні. У 2015 р. S&P понизило рейтинг України до «СС» з негативним прогнозом, що відображає очікування кредиторів як результат перемов про реструктуризацію частини державного боргу України, до якої включені і квазідержавні бонди «Укрзалізниці» на суму \$500 млн. з погашенням у 2018 р.

Своєчасне погашення довгострокових і короткострокових фінансових зобов'язань. Проблеми формування фінансового результату від операційної діяльності призвели до поступового погіршення фінансового стану і, як наслідок, платоспроможності «Укрзалізниці». Так, до 2005 р. довгострокові кредити банків, а до 2006 р. короткострокові кредити банків не планувалися, що є свідомим формуванням фінансових ресурсів у достатніх обсягах для здійснення операційної діяльності та погашення фінансових зобов'язань. Зараз же ситуація змінилася: «Укрзалізниця» порушує свої зобов'язання за довгостроковими кредитами, що викликало перехресний дефолт по іншим запозиченням. Це дозволило позикодавцям вимагати дострокового погашення процентних позик, балансова вартість яких станом на 30 червня 2015 р. становила 30,2 млрд. грн.; довгострокова частина запозичень за цими договорами була відображена у складі короткострокових зобов'язань у сумі 19,1 млрд. грн.

Поліпшення ситуації з формуванням і використанням фінансових ресурсів «Укрзалізниці» можливе лише за умови грамотної фінансової політики та впровадження комплексу заходів, спрямованих на підвищення привабливості залізничних перевезень, перш за все, транзитних. Крім того, для розробки обґрунтованої стратегії розвитку галузі та зниження невизначеності, пов'язаної з виробничо-економічними та фінансовими аспектами її функціонування, слід здійснювати наукові дослідження щодо перспектив розвитку не тільки залізничного транспорту України, а й потреби у залізничних перевезеннях в цілому.

Розробка технології забезпечення банківської таємниці

Кутвіцька В.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Нагальна необхідність розробки технології банківської безпеки в Україні полягає в тому, що безпека бізнесу регулюється окремими положеннями загально правових і відомчих законодавчих актів, а також нормативними документами Кабінету Міністрів України, міністерств і відомств. Враховуючи те, що таких актів і документів досить велика кількість, окремі їх положення часто суперечать одне одному, не повною мірою здійснюють регулювання деяких видів і форм забезпечення безпеки бізнесу.

Згідно з чинним законодавством України під банківською таємницею розуміється інформація щодо діяльності та фінансового стану клієнта, яка стала відомою банку в процесі обслуговування клієнта та взаємовідносин з ним чи третім особам при наданні послуг банку і розголошення якої може завдати матеріальної чи моральної шкоди клієнту. До банківської таємниці (згідно із Законом України «Про банки і банківську діяльність») відносяться відомості про стан рахунків клієнтів, у тому числі стан кореспондентських рахунків банків у Національному банку України; операції, які були проведені на користь чи за дорученням клієнта, здійснені ним угоди; фінансово-економічний стан клієнтів; системи охорони банку та клієнтів; коди, що використовуються банками для захисту інформації; відомості стосовно комерційної діяльності клієнтів чи комерційної таємниці, будь-якого проекту, винаходів, зразків продукції та інша комерційна інформація.

Однак, є певні умови за яких банківська таємниця може бути відкрита. Згідно зі ст. 62 названого Закону інформація, що становить банківську таємницю фізичних осіб - клієнтів банку, розкривається банком на письмовий запит або з письмового дозволу власника інформації, а також на письмову вимогу або за рішенням суду. Водночас банківська таємниця юридичних осіб - клієнтів банку, крім зазначених умов, розкривається у таких випадках: органам прокуратури України, СБУ, МВС України на їх письмові вимоги щодо операцій за рахунками конкретної юридичної особи або фізичної особи - суб'єкта підприємницької діяльності за конкретний проміжок часу; органам ДПА України на їх письмову вимогу з питань оподаткування або валютного контролю щодо операцій за рахунками; конкретної юридичної особи або фізичної особи - суб'єкта підприємницької діяльності за конкретний проміжок часу. Обмеження на отримання інформації, яка становить банківську таємницю, не поширюється на службовців НБУ або уповноважених ними осіб, які в межах, передбачених Законом України «Про Національний банк України», виконують функції нагляду або валютного контролю, а також на випадки повідомлення банками відповідно до законодавства про операції, які мають сумнівний характер, та інші, передбачені законом випадки повідомлень про банківські операції спеціальним органам по боротьбі з організованою злочинністю.

Отже, банківська система в будь-якій країні є важливою складовою економіко-господарського механізму, а необхідною умовою нормального функціонування комерційних банків є збереження банківської таємниці, що, в свою чергу, є досить непростим завданням у в умовах ринкової економіки та високого рівня конкуренції.

Комплексна система економічної безпеки підприємства

Михальський Д.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Діяльність кожного підприємства здійснюється в умовах варіативності протікання реальних соціально-економічних процесів. У момент прийняття рішення менеджерам невідомий достовірно результат, адже існує значна кількість факторів, які впливатимуть на його результати. Все це – наслідки тієї невизначеності, яка є об'єктивною формою існування навколишнього світу. Результатом невизначеності може стати недосягнення бажаних результатів, зміна їх змісту чи кількісного вираження, або розвиток небажаних подій.

Процес забезпечення економічної безпеки підприємств є одним з визначальних аспектів їх успішної діяльності; йому притаманна низка специфічних особливостей у залежності від обсягу, виду діяльності, забезпеченості фінансовими ресурсами, активності інноваційно-інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності, кількості та фаховості персоналу кожного підприємства. Домінантність цього процесу зумовлює необхідність комплексного підходу до здійснення забезпечення економічної безпеки, що дозволяє розробити її адекватну систему, визначити та врахувати вплив дестабілізуючих чинників внутрішнього і зовнішнього середовища, використати можливості, які створюються цими середовищами, для досягнення інтересів суб'єкта господарювання.

Об'єктом дослідження є процес комплексного забезпечення економічної безпеки підприємств.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні засади щодо здійснення комплексного забезпечення економічної безпеки на підприємствах.

Мета дослідження полягає у розробленні теоретико-методологічних основ і практичних рекомендацій щодо комплексного забезпечення економічної безпеки підприємств.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення низки завдань, серед яких основними є:

- обґрунтування методологічного підходу до побудови структури комплексного забезпечення економічної безпеки підприємств та розробка алгоритму його реалізації;
- розробка методичних рекомендацій щодо систематизації дестабілізуючих чинників внутрішнього та зовнішнього середовищ і визначити специфіку їхнього впливу на рівень економічної безпеки та ступінь реалізації інтересів підприємства;
- розробка методологічного підходу мінімізації негативного впливу дестабілізуючих чинників зовнішнього середовища на діяльність підприємств;
- розробка методики оцінювання рівня економічної безпеки підприємств з урахуванням впливу зовнішніх і внутрішніх загроз;
- запропонувати методичний підхід до оцінювання ефективності комплексного забезпечення економічної безпеки підприємств шляхом урахування рівня безпеки у розрізі основних функціональних складових економічної безпеки підприємства, ступеня досягнення основних цільових орієнтирів, повноти реалізації основних інтересів у сфері економічної безпеки.

Організація системи попередження терористичних актів на транспорті

Морошан В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

На сьогоднішній день тероризм є дестабілізуючим фактором та стає все більш небезпечним явищем у житті нашого суспільства. На сучасному етапі розвитку держави тероризм набуває принципово нових ознак, вдало адаптуючись до тих суттєвих соціально-політичних змін, що відбулися за останній рік в Україні. Актуальність цієї теми обумовлена тим, що серед всіх об'єктів замаху терористів науковці відокремлюють окрему сферу їх злочинного інтересу – транспорт, а саме: скоєння терористичних актів на залізничному транспорті, якому належить провідна роль у забезпеченні внутрішніх та міжнародних перевезень вантажів та пасажирів.

Актуальними є питання щодо науково-теоретичного обґрунтуванні напрямків зміцнення національної безпеки держави та визначення механізмів запобігання проявам терористичних актів на залізничному транспорті України.

Аналіз наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених показує, що тероризм є предметом розгляду широкого спектру філософських, релігійних, юридичних, психологічних, соціальних, історичних, політологічних та військових наук, що визначає багатоаспектний, міждисциплінарний характер аналізу цього соціального феномену. Питання створення ефективних механізмів запобігання терористичним проявам залишається ще недостатньо обґрунтованими

На сьогоднішній день залізничний транспорт активного впроваджує високі технології, несанкціоноване втручання в яку пов'язане з катастрофами техногенного характеру. Національні транспортні комунікації є складовою частиною Європейської транспортної системи, тому можливі терористичні акції на транспорті створюють загрозу загальноєвропейській безпеці. Попередження тероризму можна розподілити як мінімум на два аспекти. По-перше, запобігання тероризму та підвищення ефективності боротьби з ним – одна з першорядних завдань будь-якої сучасної держави. По-друге, запобігання тероризму є комплексною системою заходів соціально-економічного, політичного та юридичного характеру, спрямованою на запобігання: виникненню терористичних організацій, здійсненню терористичних актів, прояву негативних наслідків тероризму, головною метою якої є забезпечення громадської безпеки населення, захист політичних, економічних і міжнародних інтересів держави. Виходячи з цього, діяльність держави і громадськості по запобіганню та протидії тероризму на залізничному транспорті покликана сприяти зміцненню національної безпеки, убезпечити життя і здоров'я пасажирів і працівників залізничного транспорту, попередження, виявлення і припинення терористичної діяльності на об'єктах залізниць і мінімізацію її наслідків, виявлення причин і умов, що можуть сприяти тероризму.

Таким чином, тероризм на транспорті має такі риси, як: по-перше, масштабність; по-друге, пов'язаність із надзвичайними ситуаціями техногенного характеру; по-третє, мультиплікуючий деструктивний вплив навіть на ті сфери, проти яких його акції безпосередньо не спрямовані; по-четверте, синергетичність – акція тероризму на транспорті може викликати цілий ланцюжок інших негативних наслідків.

Формування технології захисту комерційної таємниці на підприємствах України

Петрюк В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Комерційна таємниця – це різновид інформації з обмеженим доступом, що має комерційну цінність у зв'язку з тим, що вона невідома третім особам і до неї немає вільного доступу інших осіб на законних підставах, а її власник вживає відповідних заходів для збереження її конфіденційності.

Серед способів захисту комерційної таємниці, що найчастіше застосовуються на підприємствах України, можна виділити:

- створення положення про комерційну таємницю на підприємстві;
- розроблення і затвердження інструкції, що визначає порядок обліку, зберігання і користування документами, які містять комерційну таємницю;
- розроблення і затвердження інструкції щодо дотримання працівниками режиму нерозголошення комерційної таємниці;
- включення до статуту (положення) підприємства розділів, що регламентують захист комерційної таємниці;

Для правової охорони конфіденційної інформації однією з важливих юридично значущих дій фірми є затвердження Положення про конфіденційну інформацію фірми. Структура та зміст документа має відповідати вимогам законодавства в інформаційній сфері та спеціальному законодавству у відповідних сферах діяльності фірми.

Положення має встановлювати основні засади, критерії та принципи захисту комерційної інформації, склад і обсяг відомостей, що становлять комерційну таємницю; спосіб їх захисту; порядок набуття та захисту прав на об'єкти права інтелектуальної власності, які можуть містити ноу-хау тощо.

Рекомендується також включати норму про нерозголошення комерційної таємниці в трудові договори (контракти) як керівника підприємства, так й інших співробітників.

Керівник організації має забезпечувати збереження комерційної таємниці підприємця. У контракт керівника з власником підприємства доцільно включити відповідні положення щодо даного питання. Зокрема, необхідно зобов'язати керівника суворо зберігати комерційну таємницю організації і не використовувати її для будь-якої іншої діяльності, що може зашкодити підприємству. Керівника підприємства, потрібно попередити про відповідальність за порушення режиму комерційної таємниці, а також про те, що наслідками цього можуть стати: передбачена законом юридична (у тому числі кримінальна) відповідальність і розірвання контракту. Працівників теж слід попередити про відповідальність за невиконання зобов'язань і в'язати з нього розписку. У трудовому договорі (контракті) або його невід'ємній частині (зобов'язані про нерозголошення інформації, що складає комерційну таємницю) варто передбачити порядок ознайомлення працівників з діючими на підприємстві положеннями й інструкціями щодо забезпечення збереження комерційної таємниці. Якщо важлива комерційна інформація на підприємстві і отримала гриф "Комерційна таємниця", це не звільняє власника від обов'язку надавати таку інформацію відповідним контролюючим та правоохоронним органам.

Отже за незаконне збирання, використання, розголошення та зберігання комерційної таємниці законодавством передбачена адміністративна та кримінальна відповідальність.

Методичні підходи до оцінки фінансового стану і оптимізації структури капіталу підприємства залізничного транспорту

Пилипенко О. В., Соколова Е.О., ДЕГУТ, м. Київ

Доцільно виділити такі особливості оцінки майнового та фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця», що суттєво ускладнюють розуміння реального стану (наявності, вартості, фізичного та морального зносу) майна Укрзалізниці, потреби у фінансових ресурсах та доступних джерелах фінансування.

1. Використання різних підходів до оцінки майна. Необоротні активи наділені підрозділам Укрзалізницею за новою переоціненою вартістю. Майно (в т.ч. основні засоби) можуть бути оцінені кількома способами, що й зумовлює різні величини їх вартості;

2. Некоректне визначення рівня зносу основних засобів. Покращення технічного стану основних засобів Укрзалізниці та зменшення ступеня їх зносу на основі оцінки вартості активів компанією Deloitte викликане необхідністю нараховувати амортизацію та отримувати «інвестиційну складову» в тарифах. На сьогодні немає інших шляхів отримання інвестицій для оновлення та модернізації основних засобів, адже акції компанії залишаються в державній власності, отже, отримати приватні інвестиції поки що буде неможливо;

3. Недоцільність використання нормативних значень показників, що характеризують фінансовий стан галузі. Виробничо-господарська та фінансова діяльність Укрзалізниці має специфічні особливості, які не «вкладаються» у «нормальні» значення фінансових коефіцієнтів.

Особливістю фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» є дуже велика частка позикових коштів в структурі джерел фінансування, що є загрозою фінансової стійкості підприємства та призвело до оголошення «Укрзалізницею» технічного дефолту у 2015 р. До того ж значну частку кредитного портфелю (84 %) залучено у доларах США та євро, а 93,7 % процентних кредитів і запозичень є поточними, отже, підлягають поверненню найближчим часом, що свідчить про низьку диверсифікованість портфелю за строками погашення та валютою запозичення та створює проблеми з поточною платоспроможністю. Оскільки доходи Укрзалізниці отримує в основному у гривні, а витрати по обслуговуванню боргів вимушена здійснювати в іноземній валюті, це викликає додаткові ризики неплатоспроможності. Таким чином, знецінення національної валюти обумовлює зростання суми заборгованості в абсолютному вимірі пропорційно залишку «тіла» кредиту в доларах та індексу зміни курсу валюти.

Фінансовий важіль як інструмент оптимізації структури капіталу розглядається як складова традиційної теорії структури капіталу, теорії Модельяні-Міллера, компромісної теорії. Визначення ефекту фінансового важеля для довгострокових позик, залучених у іноземній валюті та обтяжених ризиками коливання валютних курсів становить собою окрему методичну проблему.

Виконане нами моделювання фінансового важеля зі зміною структури капіталу на 1 % при заданому діапазоні диференціалу фінансового важеля (від -10 до +25%) довело такі залежності:

1) Зростання абсолютної величини диференціалу фінансового важеля (по модулю) викликає збільшення абсолютної величини ефекту фінансового важеля при однаковій зміні коефіцієнта структури капіталу на 0,01;

2) Еластичність ефекту фінансового важеля за коефіцієнтом структури капіталу є вищою, ніж за диференціалом фінансового важеля;

3) Чутливість показника рентабельності власного капіталу (*ЕФВ*) до зміни диференціалу фінансового важеля при зростанні коефіцієнта структури капіталу зростає. Допоки залучений капітал не перевищує величину власного, а коефіцієнт структури капіталу не перевищує 1, цей коефіцієнт працює як понижуючий і зменшує вплив фінансового диференціалу. При перевищенні обсягів позикового капіталу над власним, (коефіцієнт

структури капіталу перевищує одиницю), останній спрацьовує як мультиплікатор і посилює дію диференціалу фінансового важеля.

Сигнальна модель Гордона-Дональдсона та теорія асиметричної інформації показують, що переваги фінансового важеля при занадто великих обсягах позикових коштів зникають через зниження вартості акцій компанії та зниження її фінансової стійкості. Однак, оскільки модель фінансового важеля не враховує зміну вартості акцій компанії, результати аналізу чутливості *ЕФВ* не відображають вказаних негативних наслідків. Таким чином, для визначення оптимальної структури компанії слід застосовувати не тільки ефект фінансового важеля, але й показник *WACC*, який враховує зміну вартості акцій компанії на фондовому ринку та динаміку показника прибутковості звичайних акцій (які при великих обсягах залучених позик та симетричності інформації, найімовірніше, знизяться).

У сучасних умовах загальновідомий спосіб розрахунку ефекту фінансового важеля потребує певних уточнень. Так, вважаємо за потрібне замість рівня позикового відсотка *ПК* застосовувати рівень плати за користування позикою, що враховує не тільки відсоток, передбачений кредитною угодою, але й інші види явних та прихованих платежів, що приводять до зростання вартості користування позиковими коштами.

В умовах зміни валютних курсів та здешевлення національної валюти пропонується така методика розрахунку показника *ЕФВ*:

1) Розрахунок коефіцієнта структури капіталу необхідно здійснювати в національній валюті, перерахувавши валютні запозичення за діючим валютним курсом. Частка залученого капіталу, представленого у вигляді валютних позик (залишку основної суми та відсотків), таким чином збільшиться пропорційно до знецінення національної валюти, отже, коефіцієнт структури капіталу зросте;

2) Хоча рівень позикового відсотку в абсолютному вираженні не зміниться, рівень плати за користування позиковими коштами може зрости в тому випадку, якщо валютні кошти в момент отримання підприємством були продані за існуючим на той момент курсом або вкладені у матеріальні чи нематеріальні активи. (Щоправда, ми не враховуємо зміну цін або вартості активів та можливі доходи, отримані підприємством від їх використання у господарській діяльності). В такому випадку рівень плати за користування позикою зросте пропорційно зростанню курсу інвалюти по відношенню до курсу гривні на дату платежу за кредитом;

3) Рентабельність активів (інвестованого капіталу), розрахована як відношення чистого прибутку до суми усіх джерел фінансування знизиться з урахуванням таких факторів: по-перше, зменшення величини прибутку до оподаткування через збитки від курсових різниць та, відповідно, зменшення чистого прибутку; по-друге, вартість пасивів збільшиться у зв'язку із збільшенням в абсолютному значенні валютних позик через перерахунок їх за офіційним курсом на дату складання балансу.

З урахуванням запропонованих коригувань формула розрахунку ефекту фінансового важеля *ЕФВ* матиме такий вигляд:

$$EФВ = \frac{ЗК^{грн} + K^{BK} \cdot ЗК^{ін.вал.}}{BK} \cdot \frac{ЧП - Зб^{KP}}{BK + ЗК^{грн} + K^{BK} \cdot ЗК^{ін.вал.}} - ПК \cdot 1 - П ,$$

де $ЗК^{грн}$ та $ЗК^{ін. вал.}$ – відповідно залучений капітал у гривнях та іноземній валюті; K^{BK} – коефіцієнт зміни валютних курсів (знецінення гривні); BK – власний капітал; $ПК$ – рівень плати за кредит, %; $ЧП$ – чистий прибуток; $Зб^{KP}$ – збитки від курсових різниць, $П$ – ставка податку на прибуток, виражена десятковим дробом.

Розрахунки показують від'ємну величину фінансового важеля за показниками Укрзалізниці. Від'ємний рівень *ЕФВ* підтверджується також динамікою показників рентабельності активів і власного капіталу Укрзалізниці, наявністю чистого збитку і збитку від курсових різниць.

Оценка эффективности грузового железнодорожного транспорта республики Конго

Самба Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Актуальность настоящего исследования определяется значительной потребностью в научно-методических материалах и практических рекомендациях по повышению экономической эффективности реконструкции и развития материально-технической базы грузового железнодорожного транспорта (Украины и Конго), а также оптимизации грузовых железнодорожно-транспортных систем Конго на основе интегрированной логистики в условиях научно-технического прогресса, предполагающей активное ее позиционирование в украинской и мировой экономических системах.

Переход к рыночной экономике актуализирует исследование проблем эффективного управления затратами предприятий, которым, по нашему мнению, должно уделяться не меньшее внимание, чем исследованию проблем разгосударствления, приватизации, изменения форм собственности. Чтобы принимать оптимальные управленческие и финансовые решения, предприятию железнодорожного транспорта необходимо знать свои затраты. Эффективность управления затратами оценивается в широком и локальном аспектах. Для предприятий железнодорожного транспорта эффективность управления затратами в широком аспекте раскрывается как удовлетворение спроса потребителей и соотношение результативных показателей с параметрами системы бизнеса. Необходимость решения предприятиями железнодорожного транспорта как экономических, так и социальных задач определяет дифференциацию показателей по такому же признаку. Контроль деятельности предприятий железнодорожного транспорта со стороны государственных органов управления должен осуществляться в основном в плоскости решения социальных задач. Экономические показатели служат индикаторами состояния этой системы и информацией для принятия стратегических решений относительно инвестиций, связанных с конкретными отраслевыми программами.



Рис.1. Алгоритм оценки эффективности управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта

Локальный аспект эффективности управления затратами на предприятиях отрасли включает необходимость оценки эффективности использования ресурсов. Эта задача актуализируется на уровне предприятий и является функцией предпринимательских структур. Нами предлагается методика расчета коэффициента эффективности управления затратами, который относится к группе показателей эффективности использования ресурсов и наиболее полно отражает предпринимательскую активность руководства предприятия. При прочих равных условиях предпринимательская активность является определяющей в развитии и эффективном использовании материально-технической базы предприятия, трудовых и финансовых ресурсов. Алгоритм оценки эффективности управления затратами на предприятиях приведен на рис. 1. В настоящее время практически не разработаны показатели эффективности управления затратами на предприятиях. В качестве косвенных критериев используют показатели эффективности функционирования предприятий в целом, различные показатели рентабельности.

Выше приведенная оценка эффективности управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта применима для стран с различным уровнем развития. Рассмотрим особенности железнодорожных транспортных систем в экономике Конго.

Существенным источником доходов в республике является предоставление транспортных, торговых и прочих услуг. Конго отводится важная роль торгового и транзитного государства в Центральной Африке.

В Республике Конго всегда были затруднения с наземным транспортом. Рельеф местности и климат бассейна реки Конго создают барьеры для строительства автомобильных и железных дорог. Кроме того, хроническая бесхозяйственность и внутренние конфликты привели к серьезной нехватке инвестиций в транспортную инфраструктуру в течение многих лет.

С другой стороны, в ДР Конго тысячи километров судоходных путей и традиционно водный транспорт является доминирующим на $\frac{2}{3}$ территории страны.

В 2007 году Китай предоставил Конго 5 млрд долларов для реализации двух крупных проектов по развитию транспортной инфраструктуры с 2016 года [2]. Первый проект предполагал связать богатую полезными ископаемыми провинцию Катанга, в частности Лубумбаши, железной дорогой с океанским портом Матади и автомагистралью с речным портом Кисангани. Второй проект предполагал улучшить транспортную сеть юга Африки в Замбии. Эти проекты также будут направлены на улучшение транспортных маршрутов между районами страны, которые не обслуживаются водным транспортом, и основными экономическими центрами. Кредит будет погашаться предоставлением концессий на добычу ископаемых, в которых остро нуждается Китай: медь, кобальт, золото и никель, а также доходами от платных автомобильных и железных дорог. В условиях нежелания международного бизнес-сообщества вкладывать средства в ДР Конго, эти проекты необходимы правительству страны для активизации инфраструктуры страны.

Железные дороги управляются национальной компанией Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC). Не все железнодорожные линии соединены между собой, но большинство из них связаны с речным транспортом.

Следует отметить, несмотря на то, что в Республике Конго существуют затруднения с наземным транспортом, существенным источником доходов является предоставление транспортных услуг и Республике отводится важная роль торгового и транзитного государства в Центральной Африке. При решении выше указанных социальных, политических и экономических проблем страны, рекомендуется использовать оптимизированный алгоритм оценки эффективности управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта.

Конкурентна розвідка як стратегічний елемент фінансово-економічної безпеки підприємств

Сандул А.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасний етап розвитку суспільства характеризується збільшенням ролі інформаційної сфери, яка є системоутворюючим фактором життя суспільства та активно впливає на стан політичної, економічної, соціальної та інших складових безпеки комерційного підприємства. У світі постійно йде інформаційна боротьба. Вона ведеться між державами, підприємствами та фірмами у захист власних інтересів. Очевидно, щоб не програти в цій боротьбі, необхідно знати шляхи протидії постійним «інформаційним нападам супротивника». Останнім часом великого поширення набула конкурентна розвідка, метою якої є збирання інформації, яка в змозі забезпечити конкурентні переваги у сфері підприємницької діяльності та захистити підприємство від протидій його конкурентів.

Метою даного дослідження є вивчення необхідності та доцільності створення підрозділу конкурентної розвідки на підприємствах України.

Рушійним механізмом сучасного економічного прогресу є конкуренція, що змушує всіх суб'єктів економічної діяльності додержуватися законів підвищення ефективності виробництва. Маркетинговий розділ бізнес-плану сучасного підприємства обов'язково вимагає характеристики конкурентів, адже чим краще підприємець знає своїх конкурентів, тим ефективніше його політика ведення бізнесу. Отже, об'єктивно виникає необхідність з одного боку збору інформації про конкурента, а з іншого боку – захисту інформації про власний бізнес. Ця проблема вирішується шляхом розвідувальної діяльності.

Головним завданням конкурентної розвідки є отримання стратегічно важливої для підприємства інформації (про наміри конкурентів і партнерів, про їхню цінову політику, про стратегію розвитку, про їхні сильні і слабкі сторони, про виробляємо ними продукцію, тощо). Конкурентна розвідка також повинна бути націлена на швидке та ефективне вирішення проблем, які стоять перед будь-яким підприємством, незалежно від того, яка його сфера діяльності.

Уся діяльність конкурентної розвідки будь-якого підприємства зводиться до такої типової схеми: постановка завдання – планування роботи – визначення інформаційних потреб – визначення пріоритетних джерел – збирання та накопичення інформації – аналіз та обробка – оцінка діяльності. Усі ці дії є стандартними для будь-якого поставленого перед підрозділом конкурентної розвідки завдання, але вони можуть змінюватися та доповнюватися у залежності від граничного терміну виконання.

На жаль, однієї лише діяльності підрозділу конкурентної розвідки для здобуття необхідної інформації недостатньо: ще необхідно на основі отриманих даних прийняти правильне управлінське рішення. Невміння керівників використовувати отримані аналітичні матеріали є типовою причиною невірної політики підприємств.

Сьогодні всі крупні компанії світу, що усвідомлюють необхідність створення ефективної корпоративної стратегії, створюють у своєму складі спеціалізовані розвідувальні підрозділи. Та коли інформація набуває вигляду такого ж самого економічного ресурсу, як сучасні технології або фінанси, кожен керівник має бажання бути обізнаним про наміри та несподівані дії своїх конкурентів за допомогою моніторингу інформації, не переходячи межі дозволені нашим законодавством.

Таким чином, актуалізуються питання щодо необхідності розробки організаційно-правового забезпечення діяльності суб'єктів недержавної безпеки в Україні, а також регулювання діяльності підрозділів конкурентної розвідки, що є складовою частиною служби економічної безпеки.

Формування механізмів управління системою економічної безпеки

Сизоненко О.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Система безпеки підприємства є відокремленою та самостійною від інших виробничих одиниць, які здійснюють свою діяльність у непередбачених і в невизначених умовах, що існують в різноманітних організаційно-правових формах. Але самостійність та відокремленість є відносною, адже складовим елементом системи вищого рівня: міста, регіону є система безпеки підприємства. Актуальність цієї теми полягає в тому, що науковці до сьогоднішнього дня не знайшли скоординованих засобів для визначення економічної безпеки на конкурентоспроможних підприємствах. Термін «економічна безпека підприємства» - це вплив внутрішніх і зовнішніх чинників, які не призводять до погіршення чи неможливості систематизовано працювати і розвиватися, а існують для того, щоб уникнути чи попередити негативний стан завдяки системі дій чинників на підприємстві. Поняття дій її означає певну діяльність спрямовану на попередження тих чи інших небезпек чи загроз.

Наявність значної кількості загроз економічній безпеці потребує розробки основних напрямів їх усунення, головним з яких є розробка механізму, що забезпечив би стійку економічну безпеку промислового підприємства. Особливість системи економічної безпеки полягає в тому, що захист промислового підприємства забезпечується за усіма напрямками та сферами діяльності. Одним з найбільш ефективних інструментів забезпечення стійкої економічної безпеки промислового підприємства є організаційно-економічний механізм, що повинен об'єднати в собі сукупність законодавчих актів, правових норм, спонукальних мотивів і стимулів, методів, заходів, сил і засобів, за допомогою яких забезпечується досягнення цілей безпеки і розв'язання поставлених завдань. Тому формування організаційно-економічного механізму у забезпеченні стійкої економічної безпеки підприємства останнім часом має особливу актуальність.

Формування організаційно-економічного механізму забезпечення стійкої економічної безпеки підприємства потребує з'ясування визначень стійкої економічної безпеки та організаційно-економічного механізму забезпечення стійкої економічної безпеки підприємства. Організаційно-економічний механізм у забезпеченні стійкої економічної безпеки підприємства потребує: формування етапів реалізації організаційно-економічного, визначення умов системного збалансування інтересів підприємства з суб'єктами зовнішнього оточення підприємства; розробку заходів щодо системного збалансування інтересів підприємства з суб'єктами зовнішнього середовища.

У цілому здатність до швидкого реагування на різноманітні зміни зовнішнього середовища формується шляхом створення нового або вдосконалення наявного механізму управління економічною безпекою, що надає підприємству конкурентних переваг для досягнення визначених цілей. Рівень економічної безпеки підприємства залежить від того, наскільки ефективно його керівництво спроможне уникнути реальних загроз і ліквідувати шкідливі наслідки впливу окремих негативних складових зовнішнього і внутрішнього середовищ.

Управління фінансовими ресурсами Пенсійного фонду України

Добрик Л.О., Синько О.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Система пенсійного забезпечення фактично відображає ставлення держави до тих громадян, які відпрацювали на неї більшу частину свого життя. Сучасна система пенсійного забезпечення населення України має великі і складні проблеми, що спричинені зниженням ефективності господарювання і спадом виробництва, низьким рівнем заробітної плати, високою інфляцією. Вони проявилися у різкому зменшенні реальної ваги пенсій, у невідповідності розміру пенсії за віком її трудовому внеску протягом періоду працездатності, зубожінні більшої частини населення пенсійного віку.

Пенсійний фонд України був створений із метою державного управління фінансами пенсійного забезпечення в Україні, він є центральним органом державної виконавчої влади, підвідомчим Кабінетові Міністрів України. Керівництво діяльністю Пенсійного фонду здійснює правління фонду, чисельність і склад якого затверджується Кабінетом Міністрів України. Органи Пенсійного фонду утримуються за рахунок Державного бюджету. Пенсійний фонд здійснює управління фінансами пенсійного забезпечення і по суті виступає гарантом стабільності державної системи пенсійного забезпечення. Він діє в Україні як самостійна фінансово-банківська система з 1992 р. Фонд створений на базі Українського республіканського відділення колишнього Пенсійного фонду СРСР. Його статус, завдання і функції первинно були призначені Положенням про Пенсійний фонд, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 28 січня 1992 р., а в новій редакції - від 1 червня 1994 р.

Бюджет Пенсійного фонду України формується за рахунок: збору на обов'язкове державне пенсійне страхування, що сплачується підприємствами, установами, організаціями та фізичними особами в порядку, визначеному законодавством; коштів Державного бюджету України та місцевих бюджетів; коштів, що надходять за регресними вимогами; добровільних внесків підприємств, установ, організацій та громадян; сум пені, фінансових санкцій, штрафів, передбачених за порушення порядку сплати збору на обов'язкове державне пенсійне страхування; банківських кредитів; інших не заборонених законодавством надходжень. Бюджет Пенсійного фонду України щороку затверджується Кабінетом Міністрів України.

Напрями використання коштів Пенсійного фонду визначені ст. 73 Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» і включають виплату пенсій у солідарній системі; надання соціальних послуг, передбачених цим законом; оплату послуг із виплати та доставки пенсій та формування резерву коштів Пенсійного фонду; фінансування адміністративних витрат, пов'язаних із виконанням функцій, покладених на органи Пенсійного фонду. Завданнями ПФУ є фінансування визначених соціальних програм держави, до складу яких входять: забезпечення виплат трудових і соціальних пенсій (за віком, за інвалідністю, у разі втрати годувальника, за вислугу років та ін.); виплата допомоги малозабезпеченим пенсіонерам; фінансування допомоги з догляду за дитиною; забезпечення витрат на поховання пенсіонерів; виплата допомоги з догляду за дітьми, одинаками й інвалідами; фінансування надбавок до пенсій, пільг жертвам політичних репресій та ін.

У разі виникнення дефіциту коштів Пенсійного фонду для фінансування виплати пенсій у солідарній системі (перевищення видатків над доходами) для забезпечення виплати пенсій у розмірі, передбаченому ст. 28 Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування», тобто в мінімальному, такий дефіцит, відповідно до ст. 113 цього закону, покривається за рахунок коштів державного бюджету.

Кошти Пенсійного фонду України, що зараховуються на єдиний рахунок Фонду і зберігаються на окремих рахунках його органів в уповноваженому банку, визначеному Кабінетом Міністрів України, обслуговують органи Державного казначейства.

Кошти Фонду використовуються виключно за призначенням і вилученню не підлягають.

Для забезпечення рівномірного фінансування виплати пенсій по всій території України Пенсійним фондом здійснюється перерозподіл фінансових ресурсів між регіонами. Зазначений перерозподіл проводиться на всіх рівнях: в межах регіонів - між районами та містами, в межах України - між областями.

Таким чином, пенсійне забезпечення - це державна система й основа складова системи соціального захисту населення. Ефективне забезпечення пенсіонерів можливе лише за умов належно спланованого та відпрацьованого фінансового механізму пенсійного забезпечення. Особливо проблематичним воно буде за умови низьких темпів зростання реальної заробітної платні і, відповідно, надходжень до Пенсійного фонду України. Це доводить необхідність реформування чинної пенсійної системи, яка повинна забезпечувати: обов'язковість солідарного компонента пенсійного забезпечення, що передбачає перерозподіл доходів між різними поколіннями, на користь низькооплачуваних працівників; обов'язкову участь громадян у системі соціального страхування; відповідальності держави за створення пенсійної системи; прозорості використання пенсійних коштів як для державного (муніципальних) пенсійних фондів, так і недержавних пенсійних фондів, банків, страхових компаній.

Маркетингові дослідження та необхідність їх проведення

Удовиченко А.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Маркетинговим дослідженням вважається певне спостереження, що орієнтоване на аналіз інформації та її оцінку. Ця інформація пов'язана з поведінкою окремих підприємств, організацій та осіб, що мають відношення до маркетингу та до всіх аспектів, що стосуються просування на ринку товарів та послуг.

Основною метою маркетингових досліджень є виявлення та освоєння конкурентних позицій на ринку, а також зниження ризику комерційного та збільшити ймовірність успіху маркетингової діяльності підприємства на ринку. Головним результатом маркетингових досліджень є планування маркетингової діяльності підприємства чи організації, виявлення маркетингових можливостей, загроз, сильних та слабких сторін, для того, щоб швидко реагувати на чинники зовнішнього середовища.

До головних завдань маркетингових досліджень можна віднести: розрахунок величини попиту та пропозиції, дослідження поведінки споживачів та оцінку діяльності організації та її конкурентів.

Необхідність маркетингових досліджень пов'язана з тим, що керівництво будь-якої організації чи підприємства, приймаючи рішення стосовно маркетингу, повинно обрати ті, що найбільш ефективні з точки зору прибутковості та рівня ризику. Таким чином можна уникнути помилок, що можуть привести до збитків та вчасно відреагувати на дії конкурентів. А також аналізуючи підприємство з погляду маркетингу, можливо уникнути виробництва на підприємстві неперспективного чи надто дорогого товару.

Приймаючи рішення, щодо маркетингових досліджень, необхідно опиратися тільки на достовірність інформації, що забезпечується такими складовими:

- Періодичною повторюваністю, що дає змогу відстежувати тенденцію розвитку процесів та явищ.
- Етапністю і логічною послідовністю дій, що має на меті пізнання процесів та явищ.
- Використанням комплексу наукових методів пізнання, що дає змогу довести необхідність в утвердженні маркетингових досліджень.

На кожному підприємстві служба маркетингу має бути самостійним підрозділом підприємства. Очолювати службу маркетингу повинен заступник керівника. І його на сьогоднішній день потрібно визнати найбільш важливим заступником, оскільки маркетинг необхідно визнати основою виробничої діяльності.

Для більш ефективного розвитку підприємства необхідно створити маркетингову службу, що дасть змогу краще розвиватись підприємству, вона буде функціонувати за наступними положеннями:

- безпосередня підлеглисть керівнику підприємства, що дає можливість забезпечити її незалежність від кон'юнктурної організації інших підрозділів підприємства, реалізувати принцип персональної відповідальності;

- оптимізована чисельність штатних співробітників, що усуває обвинувачення в роздутті адміністративно-управлінського і допоміжного персоналу;

- звільнення служби маркетингу від дріб'язкового контролю;

В наш час все більше і більше розвивається інфраструктура маркетингових досліджень. В умовах функціонування ринкової економіки населення усвідомлює необхідність участі своєї у маркетингових дослідженнях, тому як правило часто та охоче приймає участь у різних опитуваннях, анкетуваннях та експериментах.

Таким чином необхідність маркетингових досліджень є досить очевидною, так як керівництво будь-якої компанії чи організації при прийнятті маркетингових рішень повинно обирати найбільш ефективні з них, беручи до уваги при цьому і рівень ефективності і рівень ризику. Роль маркетингових досліджень полягає в оцінці потреб, запитів і попиту споживачів, яка допомагає створенню програми їх задоволення, ідентифікації та визначення як проблем, так і можливостей фірми здійснити та оцінити свою маркетингову діяльність.

Розвиток ринку страхових послуг в Україні

Удовиченко А.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Процес становлення сучасного ринку страхових послуг в Україні почалося одночасно з впровадженням соціально-економічних реформ. Необхідною умовою створення економічного, політичного та соціального середовища було створення цілої мережі страхових компаній, що було пов'язано з різними видами ризику.

Аналіз страхового ринку пов'язаний зі зростанням в Україні попиту на страхові послуги, а саме на страхування майна. Саме страхування приймає дуже важливу роль в забезпеченні соціально-економічної стабільності суспільства і відноситься до факторів, що визначають рівень насамперед економічної безпеки країни. Незважаючи на певне нарощування обсягів страхових премій, Український страховий ринок, ще не отримав статусу впливового соціально-економічного чинника.

Головною метою розвитку страхового ринку є підвищення рівня страхового захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб, зменшення витрат держави на попередження і ліквідацію наслідків стихійних лих, катастроф, техногенних аварій, формування ефективних ринкових механізмів залучення інвестиційних ресурсів у національну економіку за рахунок забезпечення ефективного функціонування ринку страхових послуг з урахуванням міжнародного досвіду, застосуванням сучасної ринкової інфраструктури та фінансових інструментів. Організаційно-правова структура страхового ринку України є недосконалою. Має поступово зростати вплив організаційних структур, що посилюють координацію діяльності страховиків і дають змогу чіткіше уявляти потреби та можливості страховиків, сприяють розвитку інтеграційних процесів. В основу інституціонального структурування ринку страхових послуг покладено приватну, публічну або комбіновану форму власності.

Страховий ринок України, як і інші галузі української економіки, суттєво постраждав в результаті політичної нестабільності, зовнішньополітичного конфлікту, окупації Криму і військових дій на сході країни. Практично за всіма видами страхування спостерігалось падіння обсягів страхових премій. Найбільш інтенсивним падіння було по страхуванню фінансових ризиків, кредитів і відповідальності. Втрата страхового ринку Криму і кардинальне зменшення обсягу страхових операцій на південному сході України водночас механічно «відрізало» великий сегмент споживачів страхових послуг від страхових компаній України, що відслідковується на значному зменшенні загального обсягу споживання страхових послуг, страхових полісів. Відбувся загальний спад надходжень чистих страхових премій за 9 місяців 2014 року (-14,9%) сформувався за рахунок суттєвого зменшення руху платежів зі страхування фінансових ризиків (-35,9%), страхування майна (-18,5%), страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ (-21,5%) та страхування відповідальності перед третіми особами (-32,9%). Водночас, приріст чистих страхових премій спостерігався з медичного страхування(+15,4%).

Тобто, виходячи із проблем, які виникають в наслідок фінансової кризи, потрібно переглянути формат надання страхових послуг. Це дозволить вже існуючим клієнтам страхового ринку не втратити бажання продовжувати користування страховими продуктами, а саме, мається на увазі, спроможність сплачувати за надання страхових послуг.

Розвиток національного страхового ринку на сучасному етапі відбувається за умов підвищення зацікавленості юридичних та фізичних осіб у захисті своїх майнових інтересів, розвитку ринку фінансових послуг та формування національної системи іпотечного кредитування, запровадження системи недержавного пенсійного забезпечення. З іншого боку стримують розвиток ринку страхових послуг - недосконалість захисту прав споживачів страхових послуг, вузька клієнтська база страховиків, недостатність надійних фінансових інструментів для інвестування, слабкий розвиток національного перестрахового ринку, низький рівень страхової культури населення.

Таким чином, ринок страхових послуг набув певного рівня розвитку, але не став реальним чинником стабільності і за своїми інституційними та функціональними характеристиками не відповідає завданням розвитку української економіки та тенденціям світових страхових ринків, що зумовлює його суттєве відставання у глобальному процесі формування світової фінансової системи. Страхування поки що не стало невід'ємною частиною ринку, що розвивається. Основний тягар витрат по ліквідації наслідків природних та техногенних катастроф лягає на державний бюджет. Можливості національних страхових компаній розміщувати значні страхові ризики (екологічні, атомні, індустриальні, транспортні) залишаються низькими. Компанії не мають достатнього досвіду в проведенні цих видів страхування. Також обраний Україною євроінтеграційний шлях, спонукає державу до спроб впровадження нових страхових продуктів, що в свою чергу має великі переваги перед сучасним наданням страхових послуг, а саме головне – це допоможе «вижити» багатьом компаніям в процесі трансформації, оволодіти новими якостями послуг, зроби розрахунок простим, гнучким, привабливим, прозорим і зрозумілим для будь-якого рівня споживача за кваліфікаційним досвідом у цій галузі.

Стратегическое влияние интернет-технологий на развитие инновационных подходов в образовании: «WOPALS»

Марк Р. Ханноуф – президент «[Hannouf Media Group](#)» (Франция), создатель «WOPALS»

Мировое экономическое развитие стран и развитие мирового сообщества свидетельствует об информационных технологиях как наиболее важном факторе экономического роста, культурного и общественного прогресса. Информационная революция является глобальной реальностью, которая создает новые возможности и проблемы для всех сфер деятельности, образования и социума во всем мире.

Э.Тоффлер — американский социолог и футуролог, один из авторов «Информационной цивилизации» в своих работах констатировал и научно обосновал положения о том, что человечество переходит к новой технологической революции, т.е. на смену индустриальной цивилизации приходит новая, надиндустриальная информационная цивилизация.

Следует отметить, что за последнее десятилетие интернет-технологии подверглись кардинальным изменениям. Их развитие является реальной возможностью создания более эффективных способов изменения мира. Информационные технологии будут все более и более формировать нашу жизнь и мышление, таким образом, который в настоящее время мы не можем в полной мере предвидеть.

Представленное исследование дает возможность заглянуть в быстро развивающийся мир информационных технологий и, возможно, оценить стратегии глобального развития образовательного процесса. Исследование разработано, чтобы понять стратегическое влияние интернет-технологий на развитие инновационных подходов в образовании, и оценить преимущества их интеграции и современное становление принципиально новой, инновационной образовательной системы, которая может обеспечить предоставление образовательных услуг миллионам людей при сокращении удельных затрат. При этом, актуализируются вопросы и проблема устарения и снижения качества и выхолащивания содержания образования на современном этапе, соотношение традиционных составляющих учебного процесса и инновационных информационных технологий, новых взаимоотношений студентов, преподавателей и образовательной среды.

Американский физик М. Каку в своей книге "Физика будущего" акцентирует внимание на том, что система образование будущего будет базироваться исключительно на интернет-технологиях и гаджетах типа Google Glasses. Действующая система образования является неэффективной и готовит специалистов прошлого с компетенциями, умениями и навыками, которые уже не нужны быстро прогрессирующим фирмам и компаниям.

Надиндустриальная информационная цивилизация требует кардинальных преобразований и изменений в вопросах образования, просвещения, и обеспечения обучающихся эффективными интеллектуальными инструментами. Поэтому сейчас, специалисты образовательной сферы должны кардинально пересматривать учебные программы по естественным и другим наукам, которые имеют непосредственное отношение к технологиям будущего. В будущем образовании акценты будут смещены на самообразование, онлайн-обучение. Онлайн-система только зарождается, ее нужно корректировать и преобразовывать. Однако, развивается и совершенствуется она довольно быстро, и, безусловно, именно за ней образование и просвещение будущего. Также будут активно развиваться детские образовательные сервисы. В ближайшем будущем также развитие получит внесистемное образование, оно станет безграничным. В частности, будет интенсивное развитие онлайн-педагогика.

К комплексной инновационной технологии в образовательном и просветительском процессе можно отнести инновацию: Международную онлайн - практическую, активную обучающую систему «WOPALS». «WOPALS» -это преподаватель, писатель, тренер, спикер, который решает комплекс различных проблем и вопросов и т. д.

WEB-технология «WOPALS» дает возможность перевести на качественно новый уровень систему дистанционного образования университетов, придать ей комплексный характер. Пользователь системы может наверстать упущенные знания самостоятельно; получить знания, которые студенты одерживают стандартным образом через устаревшую систему образования. Используя «WOPALS» пользователь может получить то, что миллионы читателей не смогли получить через традиционные способы изучения, прочтения как научной, профессиональной, так и художественной литературы. При этом, «WOPALS» дает реальную возможность в онлайн-режиме задавать различные вопросы и получать углубленные ответы, или вести дискуссии на внутреннем форуме по любой проблематике. «WOPALS» позволяет вносить преподавателям, учебным заведениям любые дисциплины, наполнять их лекциями, практическими заданиями, кейсам, ситуационными заданиями (текстовый формат, аудио-, видеоматериал), проводить тестирование, устанавливать графики обучения, отслеживать процесс обучения, вносить заметки, аудио-, видеозаписи. Преподаватель и студент может участвовать во взаимных дискуссиях, задавать вопросы, отвечать на вопросы; студент может получать дополнительные консультации по вопросам, которые вызывают непонимание. Преподаватель и студент может проследить эволюцию развития умений и навыков и ход изучения учебной дисциплины, а также выяснить результаты изучения дисциплин. Для студентов сформирована библиотека с аудио-, видеолитературой.

Следует отметить, что «WOPALS» включает большой спектр направлений: образование, библиотека, занятия, календар, инструменты решения проблем, таблица для принятия решения, мыслительная карта, результат, социальная сеть ВОПИС т.д.

«WOPALS» - это комплексный программный продукт, может использоваться представителями всех сфер деятельности, а также студентами, преподавателями, предпринимателями, учителями, школьниками и т.д.

«WOPALS» – это инновационная образовательная система, которая направлена на формирование онлайн-мнения людей, просвещение пользователей по всем актуальным и современным темам и вопросам.

Мы на пороге формирования и внедрения в образовательные процессы инновационных интернет-технологий, технологий будущего. Это связано с тем, что люди станут более автономными и будут повышать свой уровень образования, самостоятельно используя интернет-технологии, основанные на технологиях искусственного интеллекта, причем реально осознавая, какие именно знания им нужны.

Таким образом, формирование, развитие и необходимость активного внедрения образовательных интернет-технологий, обусловлено переходом к надиндустриальной информационной экономике, а также глобальными изменениями мирового образовательного пространства, формированием новых взглядов на мировую систему просвещения и образования.

Литература

1. Гоффлер Э. Третья волна. - М.: АСТ, 2004. — 784 с.
2. Каку М. Физика будущего. – М.: Альпина нон- фикшн , 2012
3. <http://wopals.com/en/>

Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту

Коренюк Л.В., Юр'єва Н.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Фінансова стратегія - це генеральний план дій по забезпеченню підприємства грошовими засобами.

Фінансова стратегія розвитку українських залізниць полягає насамперед у формуванні стійкої галузевої економіки, здатної зберігати рівновагу на макро - і мікрорівнях всупереч впливу зовнішніх негативних факторів соціально-економічного і політичного характеру. За 24 роки незалежності України, а це в історичному плані термін мізерно малий — її залізничний транспорт значно просунувся у розвитку, завдяки здійсненню цілого комплексу заходів у сфері залізничного менеджменту.

Щодня вона відправляє 895,7 тис. тонн вантажів, що перевозить 1,52 млн. пасажирів та 112,3 тис. тонн транзитних вантажів, заробляючи за день по 25,3 млн. гривень.

Щорічно проводиться модернізація залізничної інфраструктури і колійного господарства, підвищується безпека, пасажирське господарство наближається до європейських стандартів, на залізницях впроваджується сучасна система пасажирського сервісу.

Незважаючи на дані показники, в травні 2015 року, Укрзалізниця оголосила про дефолт. «Укрзалізниця» не здійснила платежі за основною сумою боргу з деякими українськими кредиторами, що призвело до спільного дефолту. Це призвело до перехресного невиконання зобов'язань за деякими іншими кредитами, включаючи позики за єврооблігаціями на суму \$500 млн. зі ставкою прибутковості 9,5 % і терміном погашення в 2018г.

Українська залізниця оголосила про дефолт, однією з причин якого було зменшення обсягу вантажних перевезень на 40%, які є прибутковими порівняно з пасажирськими.

У 2010 році була введена програма реформування залізничного транспорту. Вона проводиться у три етапи:

На першому етапі (2010-2012 роки) передбачалося вдосконалення нормативно-правової бази, необхідної для реформування галузі та впровадження механізму розподілу фінансових потоків за видами господарської діяльності.

На другому етапі (2013-2015 роки) передбачається формування вертикально інтегрованої виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, з впровадженням автоматизованої системи обліку і управління, удосконалення тарифної політики, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг,

На третьому етапі (2016-2019 роки) передбачається ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних шляхом впровадження механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень, утворення господарського товариства у сфері пасажирських перевезень в дальньому та місцевому сполученні.

У 2015 році «Укрзалізниця» змінила свій статус і стала ПАТ «Українські залізниці».

Статутний капітал товариства становить 229879115000 (двісті двадцять дев'ять мільярдів вісімсот сімдесят дев'ять мільйонів сто п'ятнадцять тисяч) гривень.

Він ділиться на 229879115 шт. простих іменних акцій номінальною вартістю 1000 гривень кожна.

На сьогоднішній день Кабінетові міністрів України належить 229879115 простих іменних акцій, що становить 100 відсотків статутного капіталу товариства.

У майбутньому хотілося б з упевненістю сказати, що «Укрзалізниця» — це потужний локомотив, який виводить на шляху стабілізації і розвитку інші галузі вітчизняного виробництва та економіки.

Значення фінансово-інвестиційної безпеки залізнично-транспортного комплексу в сучасних умовах корпоратизації

Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В ситуації значної фондоємності перевізного процесу, як основного виду діяльності Укрзалізниці, необхідно вирішення питань іноваційно-інвестиційних процесів пов'язаних з оновленням різних категорій необоротних активів корпорації. Це має прямий вплив на всі складові економічної безпеки, як стану захищеності виробничого, науково-технічного, технологічного, фінансово-інвестиційного, кадрового потенціалу від внутрішніх та зовнішніх загроз в умовах найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів.

Важливим аспектом корпоратизації Укрзалізниці є те, що її регіональна структура трансформується у вертикально інтегровану зі зміною територіального принципу формування залізничного продукту до національного.

Саме вертикальна інтеграція, як процес взаємодії окремих, створених за функціональною ознакою, юридичних осіб, що спеціалізуються на певних видах перевезень (вантажних, пасажирських), та обслуговують інфраструктурні об'єкти, організованих в єдину систему на основі фінансово-економічних і виробничо-технологічних зв'язків, з метою досягнення єдиної мети за умови найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів.

Слід зазначити, що елементи інтегрованої структури є юридично абсолютно незалежними і працюють лише на договірних, добровільних умовах. Важливим аспектом такої взаємодії є ефект синергії, який створюється при інтеграції потенціалів цих елементів, що доповнюють одна одну.

Таким чином, прийняття та реалізація управлінських рішень у сфері фінансового менеджменту інтегрованих структур має свої особливості. Зокрема, прийняття фінансових рішень зі стратегічного розвитку корпорації, з обсягів та напрямів капітальних інвестицій та визначення джерел їх фінансування (за рідкими виключеннями), відносяться до вищого рівня складності і відповідальності та повинні перебувати у компетенції вищих органів управління корпорації (голови правління, президента, віце-президента).

Формування стратегічного комплексного інвестиційно-фінансового підходу до вибору джерел фінансування капітальних інвестицій в межах залізничної корпорації має лягти в основу аналітичного інструментарію для обґрунтування фінансових рішень зі стратегічного її розвитку.

До основних форм фінансового забезпечення капітальних інвестицій можна віднести: самофінансування; проектне фінансування; емісійне та позикове фінансування; лізинг тощо.

Різні форми залучення інвестицій характеризуються різною ціною джерел фінансування.

Самофінансування, як одна з форм фінансового забезпечення капітальних інвестицій корпорації, напряму пов'язане з корпоративним капіталом, який являє собою сукупний капітал елементів, що входять в інтегровану структуру, без урахування взаємних вимог і взаємної участі.

Досягнення стійкого розвитку інтегрованої структури в процесі самофінансування інвестиційних процесів неможливе від оцінки впливу таких факторів, як структура корпоративного капіталу, його вартість і ефективність використання; його розміщення між окремими проектами в межах елементів структури з урахуванням необхідної ліквідності та платоспроможності; сукупна ефективність поточної діяльності корпорації (достатній рівень рентабельності); ефект синергії внаслідок інтеграційної взаємодії.

Методи управління прибутком підприємства в сучасних умовах

Якимова А.М., Кондратенко Н.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Умови сучасного існування фінансової системи є дуже не стабільними, враховуючи той факт, що вже на протязі багатьох років здійснюється перехід до такої економічної системи як ринкова економіка. Ця система має на увазі принципи вільного підприємництва основною роллю регулятора економічних відносин якої виступає саме ринок. Дані умови потребують від підприємств раціонального і економічного обґрунтованого підходу до планування своєї діяльності, до визначення фінансової та виробничої політики, аналізу і оцінки отриманих результатів.

Однією з найголовніших складових фінансової політики підприємства в сучасних умовах є політика управління прибутком. Сьогодні є «заручником» досягнення максимального прибутку від діяльності, іноді не зважаючи на якість та практичність тієї чи іншої галузі. Він займає одне з центральних місць у загальній системі вартісних інструментів і важелів управління, і є рушійною силою ринку. Саме прибуток визначає для підприємницької діяльності рішення трьох основних взаємозалежних питань, а саме: «Що продавати?», «Як продавати?» і «Для кого продавати?», і, таким чином, визначає політичну орієнтованість формування прибутку – політики планування, організації, аналізу і контролю витрат і доходів в ядрі підприємства.

Ефективність управління прибутком і рентабельністю підприємства відіграє найважливішу роль при прийнятті рішень, щодо організаційних питань фінансової діяльності та господарсько-управлінської направленості підприємства. Це створює сприятливий ґрунт для реалізації планів і програм по нарощенню прибутку. Інакше кажучи, кожне підприємство повинно усвідомлювати і мати на увазі резерви збільшення прибутку, від яких факторів він залежить і які аспекти впровадження фінансової політики впливають на його величину.

До основних методів управління прибутком підприємства належать:

- економічні методи (спонукання);
- організаційно-розпорядчі (адміністративні стягнення);
- соціально-психологічні методи управління прибутком (переконавання).

Якщо обирати один із зазначених методів і не використовувати інші, то це не призведе до стабільних та розмірених результатів здобуття прибутку від підприємницької діяльності, тобто необхідний комплексний підхід до використання методів управління прибутком. Розглянемо більш детально кожний із методів.

Економічні методи - це система заходів, яка впливає на виробництво опосередковано, за допомогою певних економічних стимулів і важелів, що направляють діяльність підприємства і його працівників в потрібне для суспільства русло.

Організаційно-розпорядчі методи управління прибутком підприємства на кожному рівні господарювання засновані на правах і відповідальності людей. Дані методи включають різні прийоми і способи впливу суб'єкта управління на його об'єкт за допомогою авторитету влади і сили - указів, постанов, законів, наказів, інструкцій, розпоряджень і тощо.

Соціально-психологічні методи управління прибутком підприємства засновані на формуванні і розвитку громадської думки щодо моральних засад у суспільстві, моральних цінностей, ставлення до особистості і тощо.

Обирати методи управління може кожне підприємство на свій розсуд. Це залежить від наступних факторів: від мети бізнесу, форми власності та господарювання; від масштабів підприємства, його забезпеченості матеріальними і трудовими ресурсами; від рівня підготовки кадрів; кон'юнктури ринку; від політики держави.

Таким чином, для ефективного управління прибутком підприємства необхідно враховувати безліч факторів, що залежать як від самого господарюючого суб'єкта.

Секція 5

Математичне та комп'ютерне моделювання економічних процесів на транспорті

**Голова секції - доктор технічних наук,
професор В.В. Скалозуб**

Побудова моделі оцінки виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків автомобільних транспортних засобів

Гришок Ю.С., Лабута А.В., НТУ, м.Київ

Основна задача виробничо-технічної бази (ВТБ) - забезпечення необхідного рівня технічної готовності парків транспортних засобів для виконання перевезень при найменших трудових та матеріальних витратах.

Для аналізу стану ВТБ використовують багаточисельні показники: структуру фондів ВТБ, ступінь забезпеченості підприємств автомобільного транспорту (ПАТ) виробничою базою, стан ВТБ в частині її фізичного і морального зношення. До показників в натуральному та вартісному виразах відносяться: забезпеченість виробничими потужностями для виконання технічного обслуговування (ТО) і поточного ремонту (ПР); коефіцієнт придатності основних фондів; питома вага вартості ВТБ в загальній вартості фондів; питома вага вартості активної частини фондів в загальній вартості ВТБ; фондоозброєність та ін.

Для оцінки виробничо-технічної бази транспортних підприємств необхідно побудувати модель, яка б дозволяла системно розглядати сукупність технічних та економічних показників, що комплексно і адекватно відображають всі аспекти використання підприємством виробничо-технічної бази, а саме: наявність та ефективність використання виробничих потужностей і наявних ресурсів, кількість і кваліфікацію виробничого персоналу, фінансові та показники задоволення потреб клієнтів.

У світовій практиці існують різні методи визначення основних показників оцінки ВТБ, що обумовлено специфікою експлуатації та обслуговування автомобілів в тій чи іншій країні, досвідом роботи та усталеними традиціями в методиках розрахунку різних підприємств та іншими факторами. Всі методи зводяться до розрахунку обсягів робіт і на їх основі кількості постів, автомобілемісць або робітників, необхідних для проведення технічного обслуговування та ремонту, а також інших видів робіт по сервісному обслуговуванню автомобілів. До сих пір не запропоновано єдиного підходу оцінки ВТБ транспортних підприємств, тому формування моделі оцінки виробничо-технічної бази підприємств є актуальною та необхідною задачею.

Сучасний стан ВТБ можна охарактеризувати наступним чином:

- відставання розвитку ВТБ від темпів росту рухомого складу: порівняно невеликі розміри АТП і недосконалість структури рухомого складу; недостатня оснащеність зон ТО і ремонту виробничими площами; невідповідність структури ВТБ об'єму виконання робіт з ТО і ремонту;

- зниження деяких техніко-економічних показників роботи ВТБ: недосконалість структури капіталовкладень в розвиток ВТБ і структури виробничих фондів; значний знос виробничих фондів; відсутність чи дефіцит високопродуктивного обладнання;

- невідповідність ВТБ індустріальним методам технічного забезпечення рухомого складу: низький рівень концентрації рухомого складу і виробничої бази; велика різноманітність і різнотипність рухомого складу в межах одного підприємства; непристосованість ВТБ до освоєння нових типів рухомого складу; слаборозвинені коопераційні зв'язки.

Модель оцінки виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту повинна комплексно аналізувати виробничо-технічну базу ПАТ. Однією з таких моделей є збалансована система показників (ЗСП), що оцінює роботу підприємства на основі чотирьох збалансованих груп параметрів: фінанси, клієнти, внутрішні процеси, персонал. За допомогою ЗСП можна не тільки аналізувати результати діяльності підприємств, але і одночасно брати участь у створенні нових можливостей, регулювати придбання нематеріальних активів для подальшого зростання.

У загальному випадку сукупність показників моделі повинна задовольняти наступним вимогам: відображати об'єктивну реальність і мати об'єктивний зміст при характеристиці основних завдань організації ТО і ПР автомобілів; піддаватися точної кількісної та якісної оцінці; окремі показники повинні доповнювати, але не дублювати і не суперечити один одному; об'єктивно реагувати на зміну умов діяльності ПАТ в цілому і його окремих підрозділів і служб; створювати моральну і матеріальну зацікавленість працівників технічної служби підприємства у підвищенні ефективності організації виробництва; забезпечувати єдність планування та обліку; забезпечувати порівнянність оцінки організації ТО і ПР автомобілів в різних підприємствах автомобільного транспорту.

Перш ніж перейти до побудови ЗСП, необхідно вирішити важливе питання - які показники будуть служити основою для оцінки ВТБ транспортних підприємств. Потрібно відзначити, що загальна кількість показників, використовуваних для аналізу ВТБ транспортних підприємств, дуже велика. При цьому існують різні точки зору на природу економічних показників, на сьогоднішній день не розроблені досить аргументовані принципи, якими слід керуватися, визначаючи роль і місце того чи іншого показника.

При виборі критеріїв оцінки ВТБ необхідно дотримуватись наступних вимог: кількісна вимірюваність показників; доступність отримання вихідних даних; достовірність вихідних даних; розрахунок показників за єдиною методикою чи формулою; простота обчислення; єдиний інтервал часу вимірювання показників; відповідність інтересам основних груп учасників партнерства; якісна однорідність порівнюваних показників.

Причому, із значного переліку показників, необхідно вибрати обмежену кількість критеріїв оцінки, які найбільш повно характеризують можливість створення партнерств в сфері технічного обслуговування та ремонту парків транспортних засобів. Деякі з оціночних показників суттєво впливають на результат, інші - незначно. Як правило суттєвих показників небагато, у той час як не суттєвих достатньо. Досвід показує, що оптимальним є наступне співвідношення числа показників для кожної з чотирьох складових, причому, близько 80% всіх показників повинні бути нефінансовими:

- внутрішні процеси - від 8 до 10 показників (34%);
- персонал - 4 або 5 показників (22%);
- фінанси - 4 або 5 показників (22%);
- клієнти - 4 або 5 показників (22%).

При дослідженні показників групи «внутрішні бізнес-процеси» виникла необхідність її додаткового аналізу через велику кількість показників що входять до групи. Тому запропоновано розділити показники на 4 підгрупи:

- наявність основних фондів;
- використання основних фондів;
- стан та рух основних фондів;
- оборонні фонди.

Адекватна кількісна оцінка ВТБ ПАТ дасть можливість відобразити реальний стан функціонуючого підприємства і, відповідно, надасть підґрунтя для прийняття ефективних управлінських рішень щодо можливості здійснення на ВТБ підприємств-лідерів технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів партнерів.

Адаптація методів промислової інженерії до управління інноваційними проектами в транспортних системах

*Дзюба С.В., Інститут геотехнічної механіки ім. М.С. Полякова НАН України,
м. Дніпропетровськ*

Обґрунтоване використання знань і наукових результатів, реалізованих у вигляді комп'ютерних інструментів або нових технологій є одним із основних чинників розвитку національної економіки. В даний час одним із джерел конкурентних переваг транспортних систем, а також їх подальшого розвитку стають інновації. Це підтверджується такими факторами як: зниження об'ємів промислового виробництва та значне зниження обсягів вантажних перевезень; відсутність транспортного зв'язку з територіями проведення антитерористичної операції; субсидуюча складова пасажирських й вантажних перевезень продукції окремих галузей промисловості; створення міжнародного ринку ресурсів капіталу та швидкість поширення нових сучасних технологій.

Інновації, які реалізовані в транспортних системах, є, як правило, матеріальним продуктом з новими можливостями і дозволяють отримати якісні зміни в діяльності підприємств транспортної сфери, тим самим, виступають стимулами їх подальшого розвитку. Прогнозований час життя проекту менше ніж час життя конкуруючих пропозицій щодо відтворення основних фондів, при цьому потрібно враховувати ступінь підвищення ризиків, пов'язаного з реалізацією прийнятих заходів. Системи транспортного забезпечення являють собою посередника між підприємствами як всередині окремої галузі, так і міжгалузевими підприємствами, які пов'язані в єдиний господарський простір, а також між виробниками і споживачами товарів і послуг суспільного виробництва [1,2]. Однією із основних умов забезпечення захисту економічних інтересів країни, задоволення потреб населення в перевезеннях, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків є ефективне функціонування транспортних систем та їх інфраструктури. У зв'язку з цим реалізація сучасних результатів наукових досліджень стає ресурсом, наявність якого має переваги в довгостроковому стратегічному розвитку, як окремої галузі, так і економіки країни в цілому.

В задачах системного аналізу розглянуто багато завдань промислової інженерії. Прикладами таких завдань є: задача знаходження найкоротшого шляху, транспортна задача, завдання інвестування, задача аналізу ризиків, задача стратегічного розвитку галузі або регіону, завдання управління запасами та інш. [3]. З практичної точки зору всі перераховані задачі дозволяють вирішувати низку основних проблем, які пов'язані з організацією виробництва, прийняттям рішень щодо управління в транспортній інфраструктурі, визначення обсягу інвестицій і таке інше.

В даній роботі запропоновано розглянути можливість адаптування рішень багато параметричних задач математичного програмування з нечітким критерієм, які задовольняють прийнятним обмеженням і знайдена цільова функція має мінімальне значення, до обґрунтування методів управління інноваційними проектами в транспортних системах. Як правило, в задачах системного аналізу частина параметрів задана функціями залежними від часу і відповідно результат рішень залежить від часу. Таким чином, отримані рішення цих задач побудовані на багаторазовому циклічному знаходженні чисельних рішень з інтервалом часу. Даний інтервал часу визначається як мінімальний відрізок часу який потрібен для внесення змін в процес вирішення проблем відтворення основних фондів або технічного переоснащення в рамках управління інноваційним проектом в транспортній системі. Для вирішення багатопараметричних задач існують методи які відрізняються між собою числом і видом обмежень, які враховуються та критеріями оптимальності. Всі ці методи умовно ділять на три основних групи, а саме: кластерні методи, методи поширення обмежень і мета-евристичні методи [4,5]. Для отримання формалізаційного вигляду рішення багатопараметричної задачі при відсутності спеціалізованих методів застосовують підходи стохастичного пошуку, недоліком яких є залежність результатів і часу оптимізації від вибору

початкового наближення. Цей недолік усувається шляхом використання в якості початкового наближення рішення яке обґрунтовано та запропоновано низкою експертів. Таким чином, для вирішення багатопараметричних задач використовуються метод стохастичного пошуку з застосуванням експертних знань і урахуванням нечіткої кластеризації [6]. Рішення цієї задачі залежить від умов оперативного реагування на зміни вихідних даних та параметрів інфраструктури, які задаються за допомогою прогнозів, точність яких залежить від поточної ситуації і вірогідності їх змін. Тому виникає необхідність визначення розміру шагу в задачі при якому рішення буде стійким. Таким чином рішення багатопараметричних задач, які адаптовані під складні транспортні системи, як самостійні сфери виробництва зі своїми суттєвими особливостями, відповідають вимогам до процесів моделювання та прийняття рішень щодо управління інноваційними проектами в одній із суттєвих галузей економіки країни, а саме транспортних послуг і створення нової інфраструктури.

Для успішної реалізації інноваційних проектів в транспортних системах в рамках планування та організації перевізного процесу враховуються наступні чинники: маркетингова інформація в даних аналізу ринку попиту; визначення промислового потенціалу галузевих і товарних ринків; виробничий потенціал і результати функціонування промислових підприємств, пропозиції конкурентних послуг і суміжних видів транспорту. При цьому процес стійкого функціонування процесів перевезення цілком залежить від вирішення питань інвестування у дану галузь з метою реконструкції і створення нових інфраструктурних рішень, покупку та ремонт рухомого складу і вдосконалення справ в задоволенні попиту з боку кінцевого користувача. Крім цього, ефективна організація роботи транспортних систем неможлива без належного контролю у фінансовій складовій діяльності транспортних підприємств, в тому числі і інвестиційній сфері.

Таким чином, розв'язання проблеми прийняття рішень щодо управління інноваційними проектами в транспортних системах потребують всебічної адаптації методів промислової інженерії і відповідно першочергової особливої уваги в необхідності формування відповідного середовища, яке повинно забезпечувати: ефективність функціонування підприємств транспортної галузі; збалансованість інтересів міжгалузевих підприємств в сучасних ринкових процесах, а також фінансову прозорість економічних відносин.

ЛІТЕРАТУРА

1. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: теория, проблемы, пути решения: моногр. / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики промышленности. – Донецк, 2011. – 358 с.
2. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года // Транспорт. – 2001. – № 29. – С. 27 – 32.
3. Таха Х.А. Введение в исследование операций. - М : Издательский дом «Вильямс», 2001. – 912 с.
4. Collopy F., Armstrong J. S Rule-Based Forecasting: Development and Validation of an Expert Systems Approach to Combining Time Series Extrapolations," Management Sci., 38, 10, 1992, pp. 1394-1414.
5. Звездин А.В., Мыльников Л.А. Информационно-аналитическое обеспечение инновационных проектов //Информационные управляющие системы: Сборник научных трудов. – Пермь, 2006. – С. 62-66.
6. Дзюба С.В. Обґрунтування нечіткої експертної системи з урахуванням неповних вихідних даних для визначення стадії життєвого циклу підприємств гірничої галузі / С.В. Дзюба, С.М. Киричко // Матеріали Десятої Ювілейної міжнародної Промислової науково-технічної конференції “Ефективність наукового, ресурсного та промислового потенціалу в сучасних умовах”, лютий 2010 р., п. Славське, Карпати. – С. 112-114.

Исследование возможных и допустимых ошибок идентификации подвижных единиц в системах управления на железнодорожном транспорте

Егоров О.И., Ванжа А.Г., ДНУЖТ, г. Днепропетровск

Построение и использование систем автоматизированного или автоматического управления, тесно связано с идентификацией объектов управления. Развитие интеллектуальных транспортных систем во всех видах транспорта влечет за собой, прежде всего, построения систем идентификации объектов с использованием самого разнообразного инструментария. В автодорожном и морском транспорте наиболее широко используются геоинформационные системы с использованием систем спутниковой навигации. На железнодорожном транспорте Украины подобные системы пока не получили широкого применения. Их внедрение, как показывает опыт ряда зарубежных стран, приведет к непосредственному повышению эффективности использования парка подвижных единиц, и как следствие, понижению энергозатрат и повышению экономических показателей.

Идентификация подвижных единиц включает в себе определение различных характеристик: количество осей, количество вагонов и их осноть, номера вагонов, основное удельное сопротивление движению и т.д. Степень идентификации зависит от набора данных, необходимых на данном технологическом участке или для данной системы автоматизации. Одним из возможных способов идентификации подвижных единиц, а именно идентификации их типа, заключается в определении их межосевых расстояний.

Рассматриваются методы, использующие контрольный участок, который состоит из трех контрольных точек (точечных путевых датчиков). Определение типа подвижной единицы в таких методах производится по вычисленным межосевым расстояниям. Погрешности, возникающие при использовании таких методов, связаны с рядом факторов, таких как погрешность датчика, влияние колесной пары, неравномерность движения и т.д. Совокупность этих факторов принимается как случайная величина, распределенная по нормальному закону.

Задача состоит в сравнении допустимых и возможных значений ошибок. Данные о возможных значениях ошибок определения межосевых расстояний можно получить с использованием имитационной модели, или воспользовавшись аналитическими зависимостями, для выбранного контрольного участка, датчиков и межосевого расстояния подвижных единиц. Значения скорости и ускорения подвижных единиц можно не учитывать. Данные для определения допустимых значений ошибки определения межосевых расстояний необходимо можно взять из таблиц межосевых расстояний парка вагонов и локомотивов колеи 1520. Данные о возможных значениях ошибок характеризуются среднеквадратическим отклонением с нулевым математическим ожиданием. Допустимые значения ошибок представлены в виде разницы межосевых расстояний двух подвижных единиц одинаковой осности и с наиболее близкими значениями. Для выполнения сравнения выполним преобразование допустимых значений ошибок от абсолютных значений к значениям среднеквадратического отклонения, используя для этого правило 3-х сигм.

При рассмотрении межосевых расстояний между внутренними осями подвижных было отмечено, что разные типы подвижных единиц имеют одинаковые данные величины, либо разность этих величин очень мала, примерно 6 – 20 мм. Определить межосевое расстояние с такой точностью практически невозможно.

В результате было сделано следующее заключение: наиболее оптимальное качество идентификации подвижной единицы можно получить только при длине контрольного участка равной не менее 12 м и среднеквадратическом отклонении зоны срабатывания датчика не более 3 мм. Однако в ряде случаев это не является приемлемым как для длины контрольного участка, так и для возможных характеристик датчика. Поэтому необходимо разработать соответствующую методику, которая даст положительный результат при критических значениях исходных данных.

Методика определения расчетных объемов работы для станций со сложной структурой вагонопотоков

Козаченко Д.Н., Горбова А.В., Мисюра А.В., ДНУЖТ, г. Днепрпетровск

Обязательным элементом разработки технологических процессов работы железнодорожных станций, проектов их развития является проверка соответствия их технического оснащения и технологии перспективным объемам работы. Целью данного исследования является совершенствование методов оценки соответствия технического оснащения железнодорожных станций прогнозным объемам работы путем учета изменений структуры вагонопотоков и технологии их обработки во времени.

Основными методами исследования, при этом являются методы анализа временных рядов, а также методы аналитического моделирования функционирования железнодорожных станций.

Разработанная методика предполагает выполнение определения расчетных периодов и объемов работы станции за несколько этапов. В соответствии с местными условиями отдельные этапы могут быть пропущены.

На первом этапе определения расчетных объемов работы выполняется анализ технического оснащения, технологии и объемов работы железнодорожной станции. По результатам первого этапа выполняется разбиение железнодорожной станции на подсистемы, требующие проверки, выбираются критерии для оценки вариантов расчетных размеров работ.

На втором этапе выполняется укрупнение вагонопотоков по отдельным типам грузов в соответствии с технологией их обработки. Для детального анализа отбираются грузопотоки, доля которых в общем грузопотоке станции составляет не менее некоторой величины $\alpha_{кр}$.

На третьем этапе на основании анализа динамики вагонопотоков за предшествующие периоды устанавливаются коэффициенты сезонности $\gamma_{сз}$, для каждого месяца.

На четвертом этапе выполняется анализ во времени прогнозных показателей работы станции отобранных в качестве критериев для выбора расчетных условий ее работы.

На основании полученных данных устанавливаются расчетные суточные размеры перевозок для одного или нескольких характерных периодов.

В рамках исследования определены расчетные объемы работы для припортовой станции Химическая ООО «Трансинвестсервис». В результате расчетов установлено, что максимальные объемы перевозок, превышающие средние годовые на 20%, наблюдаются в апреле месяце. В то же время максимальная загрузка маневровых локомотивов, превышающая среднегодовые показатели на 29%, наблюдается в феврале месяце. Такая ситуация складывается из-за того, что в данном месяце выполняется разморозка смерзающихся грузов и увеличивается доля зерновых грузов, требующих проведения дополнительного взвешивания на вагонных весах. Для указанных расчетных периодов выполнено построение суточных планов графиков работы станции, которые показали что загрузка маневровых локомотивов в феврале составляет 0,79, а в апреле - 0,62. Загрузка путевого развития парка прибытия составляет в феврале - 0,69, а в апреле - 0,64. В результате расчетным месяцем в работе станции является февраль, что не совпадает с месяцем максимальных объемов перевозок.

Разработанная методика позволяет формализовать выбор расчетных объемов работ при разработке технологических процессов работы станций и проектов их реконструкции.

Економічна ефективність усунення обмежень швидкості руху поїздів

Курган М.Б., Байдак С.Ю., Лужицький О.Ф., Хмелевська Н.П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Наявність на залізницях попереджень з обмеження швидкості руху поїздів знижує пропускну і провізну спроможність ділянок та призводить до зростання експлуатаційних витрат. Тому питання зменшення кількості обмежень і збільшення рівня швидкості руху поїздів заслуговує підвищеної уваги.

Економічний ефект від усунення обмеження швидкості руху поїздів досягається за рахунок зниження експлуатаційних витрат, на які впливають тягово-енергетичні показники, раціональність використання паливно-енергетичних ресурсів, періодичність проведення ремонтів рухомого складу й колії тощо.

Для дослідження економічної ефективності заходів з усунення обмеження швидкості руху поїздів були розглянуті ділянки хворого земляного полотна на яких встановлено обмеження швидкості на мережі регіональної філії „Придніпровська залізниця”. Такі ділянки розташовані на перегонах Ароматна-Павлоград, Синельникове 2-Вишневецьке, Сімферополь-Чистенька, Прольотне-Гострякове, Мирова-Канцерівка та ін.

Аналіз кривих швидкостей руху вантажних і пасажирських поїздів на цих ділянках показав, що на величину ефективності усунення обмеження швидкості руху впливають багато факторів, основними з яких є обрис поздовжнього профілю, довжина і місце розташування бар'єрного місця, режим руху і кількість поїздів на добу, швидкість поїзда на підході до бар'єрного місця і рівень встановленої швидкості.

Так, за обрисом профілю перегону Синельникове-2–Вишневецьке має односторонній спуск в сторону ст. Вишневецька ухилами від 6 до 9 %, тому в парному напрямку застосовується режим регульовального гальмування і, навпаки, тяговий режим – у непарному напрямку. Розташування бар'єрного місця відразу за ст. Синельникове-2 практично не потребує зміни режиму ведення поїзда бо швидкість вантажних поїздів знаходиться в діапазоні від 50 до 60 км/год. Ефект від усунення обмеження спостерігається лише для пасажирських поїздів, витрати електроенергії на тягу поїздів скорочуються на 3-9% в залежності від напрямку руху.

На перегоні Ароматна-Павлоград ефективність усунення обмеження може розглядатись тільки для пасажирських поїздів, бо вантажні не досягають встановленої швидкості, на перегоні Сімферополь-Чистенька обмеження швидкості на рівні 60 км/год впливає на рівень швидкості вантажних поїздів тільки в парному напрямку, при русі на спуск.

На одноколійній ділянці Мирова-Канцерівка існує два обмеження швидкості руху до 40 км/год: на початку і в кінці затяжного підйому. Якщо прийняти витрати електроенергії на тягу вантажних поїздів за 100%, то при збільшенні швидкості до 60 км/год витрати зменшуються на 3,4 і 16%, а при швидкості 80 км/год на 7,0 і 36,1% відповідно у непарному (затяжний підйом) і парному (спуск) напрямках.

Як показав аналіз результатів розрахунків, бар'єрні місця викликають необхідність зниження швидкості відносно максимального її рівня, що приводить до втрат часу руху, збільшення витрати електроенергії на тягу поїздів, зростанню експлуатаційних витрат особливо на існуючих лініях з великою часткою пасажирського й вантажного руху

Наявність бар'єрних місць, що має місце на кожній залізниці, викликають обмеження швидкості руху поїздів і вимагають в кожному окремому випадку індивідуальних рішень щодо підвищення швидкості на цих ділянках.

Розроблена методика економічної оцінки дозволяє досліджувати основні фактори та виявляти їхній вплив на рівень встановленої швидкості руху поїздів, визначати витрати електроенергії на тягу поїздів при наявності ділянок обмеження швидкості і економію таких витрат при усуненні обмежень.

Выбор показателей экономической эффективности для оценки инвестиционного проекта

Курган Н.Б., Байдак С.Ю., Хмелевская Н.П., ДНУЖТ, г. Днепрпетровск

Основными показателями при выборе проектного решения выступают показатели экономической эффективности инвестиционных проектов. Эффективность проектных решений определяет качество проекта в целом и целесообразность его реализации в частности. Для сравнения и выбора лучшего инвестиционного проекта в мировой практике используют разные показатели. Представляет интерес анализ использования таких показателей для обоснования проектных решений.

Чистый дисконтированный доход (*net present value* - *NPV*) – показатель, представляющий собой разницу между всеми денежными притоками и оттоками, приведёнными к текущему моменту времени (моменту оценки инвестиционного проекта).

Индекс прибыльности (*profitability index* - *PI*). Критерий *PI* имеет преимущество при выборе одного проекта из ряда имеющих примерно одинаковые значения *NPV*, но требующих разных объемов инвестиций.

Внутренняя норма доходности (*internal rate of return* - *IRR*) определяет максимально приемлемую ставку дисконта, при которой можно инвестировать средства без каких-либо потерь для инвестора. Недостатком этого показателя является то, что не учитывается уровень реинвестиций, не показывает результат инвестиций в абсолютном значении, при знакопеременных потоках может быть рассчитан неправильно.

Срок окупаемости (*pay-back period* - *PBP*) представляет собой срок, в течение которого доход за вычетом эксплуатационных затрат возмещает основные капитальные вложения.

Проведенные исследования показывают, что в американских компаниях, основными показателями эффективности инвестиционных проектов оказались критерий *IRR* (76%) и метод оценки *NPV* (75%).

В Великобритании разница в популярности критериев *IRR* и *NPV* для оценки инвестиционной привлекательности проекта, также составила 81 и 80% соответственно.

В Нидерландах по результатам исследований критерий *NPV* является самым популярным методом оценки эффективности инвестиционных проектов, критерии *IRR* и *PBP* используются нидерландскими компаниями примерно в равной степени: 89% и 84% соответственно.

В Канаде самым популярным критерием, используемым в канадских компаниях, оказался критерий *NPV*, за ним следуют *IRR* и *PBP*.

В Австралии исследование показало, что наиболее популярным критерием определения эффективности проекта является критерий *NPV*. Широко используется и метод определения периода окупаемости: процент использования *NPV* составил 94, простого периода окупаемости — 90.

В Китае самыми популярными методами оценки являются критерий *IRR* и метод определения периода окупаемости проекта. Критерий *NPV* используют меньше половины китайских компаний.

Установлено, что показатель *IRR* зависит от уровня развития стран. Это объясняется тем, что в США, Канаде, Великобритании, Австралии, Нидерландах все чаще используют метод *NPV*, который более корректен, чем *IRR*. В развивающихся странах недисконтированные методы остаются наиболее популярными и в настоящее время.

В Украине, при проектировании ВСМ Киев-Харьков, Киев-Ягодин сравнение вариантов выполнялось как по критерию *NPV*, так и по сроку окупаемости *PBP*.

Визначення експлуатаційних витрат пов'язаних із проходженням дільницею місцевих вагонів

Нестеренко Г. І., Музикіна С. І., Музикін М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасний стан залізничного транспорту України і перспективи його розвитку диктують необхідність розробки та реалізації комплексу заходів, що сприяють підвищенню ефективності перевезень і поліпшенню якості обслуговування клієнтів. Формування прибуткового механізму у сфері вантажних перевезень передбачає освоєння вантажообігу з мінімальними витратами й оптимальною кількістю одиниць рухомого складу.

При цьому основною задачею залізничного транспорту залишається задоволення потреб вітчизняних виробників в перевезеннях, забезпечення їх максимальною кількістю послуг при мінімальних експлуатаційних витратах за рахунок оптимізації використання існуючої інфраструктури і рухомого складу. Тому крупним резервом підвищення ефективності процесу перевезень є покращення організації місцевої роботи.

Місцева робота – це комплекс заходів, що виконуються залізничними підрозділами (залізницями, дирекціями, станціями), що пов'язані з виконанням вантажних операцій. Вона включає розвезення вантажу по станціях даного підрозділу, забезпечення станцій навантаження порожніми вагонами, вивантаження і навантаження вагонів, забезпечення своєчасного відправлення місцевих вагонів після завершення вантажних операцій. На місцеву роботу припадає більш ніж 60% часу обороту вантажного вагону.

Для покращення місцевої роботи необхідно провести три взаємопов'язаних комплекси заходів: технологічний, технічний і логістичний. Для визначення експлуатаційних витрат пов'язаних із проходженням дільницею місцевих вагонів використовуються Практичні рекомендації з технологічного управління експлуатаційною роботою залізниць.

Іноді за бажанням вантажоодержувача може виникнути необхідність призначення позаграфікового місцевого поїзду. Як правило, в таких випадках призначаються вивізні поїзди. Природно, що всі витрати на організацію таких перевезень покладаються на замовника, тобто одержувача вантажу. Однак деякі складові витрат будуть незмінними незалежно від порядку відправлення місцевих вагонів з дільничної станції, а деякі навіть матимуть менші значення, ніж при відправленні тільки графікових поїздів.

Аналізуючи складові витрати, що пов'язані з проходженням дільницею місцевого вантажного поїзду, можна встановити деякі закономірності, що дозволяють розрахувати додаткові витрати на перевезення. Так, вагоно-години знаходження місцевих вагонів на ділянці не зміняться (менший час знаходження вагонів на технічній станції компенсується більшим часом очікування відправлення після проведення вантажних операцій); не зміняться також витрати на вагоно-години вантажних вагонів місцевого вагонопотоку у складі місцевого поїзду, витрати на виконання *m*-км роботи брутто з перевезень та витрати на паливо для тяги поїздів. Фактично вартість перевезення при призначенні додаткового поїзда збільшується на вартість експлуатації локомотива і оплату роботи локомотивної бригади, яка виконує перевезення.

Для забезпечення максимальної ефективності економічного механізму оптимізації витрат необхідно вдосконалити існуючу методику визначення витрат щодо використання інфраструктури залізниць з урахуванням функціонування державних вагонних компаній, які здійснюють експлуатацію вагонів на умовах власного рухомого складу. Дані вимоги відображає вдосконалена методика визначення витрат, пов'язаних із проходженням вантажним поїздами дільниць та станцій, яка, на відміну від існуючих, стимулює вагонні компанії підвищувати ефективність перевезень.

Підвищення прибутковості залізничного пасажирського сполучення

Нестеренко Г. І., Ханеня О. І., Жучий Л. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Важливу роль залізничного транспорту у загальній транспортній системі визначають: порівняно низька собівартість перевезень, масовість, регулярність і швидкість перевезень.

Враховуючи, що залізничний транспорт не лише найбільш придатний для забезпечення комфортного пересування чисельних груп людей, а й найбільш доступний за вартістю проїзду, потрібно розглянути перспективу його застосування для переміщення вітчизняних та закордонних туристів.

Залізниці можуть бути використані в якості транспорту для туристичних маршрутів всередині країни. Вони жорстко прив'язані до мереж залізничних шляхів. Туристичні маршрути поділяються на екскурсійні, що здійснюються в межах одного дня, і туристичні багатоденні. Подорож поїздом дає можливість зрозуміти справжні розміри України та побачити все її різноманіття на прикладі мінливих пейзажів. Мандрівники живуть в комфортабельних вагонах – не потрібно кожен день збирати і розбирати валізи, перетягувати їх з автобуса в готель і назад, проходити кожного разу реєстрацію в готелі. Рейси виконуються своєчасно за графіком і не залежать від погодних умов. Тут позначається стабільність роботи УЗ. Крім того, залізничний транспорт – найбезпечніший. Нарешті, залізнична подорож передбачає приємне проведення часу: читання книг, перегляд кінофільмів, захоплюючий зоровий ряд за вікном. Це рідкісна можливість відпочити, послухати музику і задуматися над сенсом життя, унікальна можливість для знайомств і спілкування, що особливо цінно у наш час.

Туризм відіграє важливу роль в ефективному розвитку економіки країни. Він увійшов у повсякденне життя сотень мільйонів людей, став невід'ємною частиною сучасного способу життя. За офіційними даними, 9 відсотків світового ВВП припадає саме на туризм.

Розвиток туризму і транспорту – взаємозв'язаний і взаємообумовлений процес. Вплив туризму на розвиток транспорту є досить широким і багатобічним. Він вимагає розвитку матеріально – технічної бази, вдосконалення організації управління на транспорті, системи транспортного обслуговування, а також проведення відповідної політики транспортних тарифів.

Для покращення економічних показників функціонування залізничного транспорту України та розвитку туризму є доцільним впровадження туристсько - екскурсійних поїздів, призначених тільки для туристів. Це своєрідні « турбази на колесах » : володіючи особливостями туристської бази (харчування, екскурсійне і культурно – масове обслуговування, наявність місць для розміщення і т.д.), вони можуть переміщатись, що дозволяє туристам познайомитись з багатьма визначними місцями. Переїзди з міста до міста відбуваються в основному вночі, а денний час використовується для екскурсій.

В даній роботі розробляється семиденний туристичний маршрут по таким містам, як Дніпропетровськ - Київ – Львів – Трускавець – Вінниця – Одеса – Дніпропетровськ. Саме завдяки цьому туристичному потягу стане можливим ознайомлення з такими історико – культурними пам'ятками України, як Золоті Ворота та Софійський Собор (м. Київ); Ратуша, Личаківське кладовище, Собор Св. Юра (м. Львів); Фортеця Тустань та курорт Східниця (м. Трускавець); об'єкти Всесвітньої культурної спадщини, які включені до списку ЮНЕСКО: Собор Святої Софії, Києво-Печерська Лавра, Церква Спаса на Берестові, ансамбль історичного центру Львова, історичний центр і порт Одеси.

Підвищення економічної рентабельності приміського сполучення

Нестеренко Г. І., Борисова І. Г., Миронюк А. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Система залізниць широко розвинена як в нашій країні, так і за її межами, завдяки чому транспортування різних вантажів за допомогою залізниці є дуже вигідним і зручним. На сьогоднішній день залізничні перевезення є популярнішими за автоперевезення. Цей спосіб доставки користується широким попитом і дає можливість доставляти вантажі та пасажирів не тільки в цілості й схоронності, але і за адекватними цінами на перевезення.

Пасажирські перевезення займають особливе місце в роботі транспорту. Це обумовлено їх високим соціально - економічним значенням в житті суспільства. Потреба населення в перевезеннях пов'язана як з виробничою діяльністю, так і з культурно-побутовою необхідністю (поїздки на відпочинок, екскурсії).

Пасажирські перевезення - збиткові для залізниці. Але є ряд моментів, які слід враховувати, досліджуючи це питання. По-перше, на даний момент можна з упевненістю сказати, що пасажирські перевезення мають високий рівень конкуренції з іншими видами транспорту. Тому необхідно враховувати ряд чинників, що включають «рухливість» жителів населеного пункту, залежність потреби в транспорті від маршруту і часу доби, завантаженість альтернативних видів перевезень на суміжному напрямку. По-друге, оскільки дана сфера підприємств має справу з людьми, організація повинна постійно робити все можливе для забезпечення безпеки пасажирів.

Основним напрямком зростання рентабельності пасажирських перевезень є погашення збитків від далеких і приміських перевезень пільговиків. Проблема перевезення 26 пільгових категорій дуже велика. Це зводить нанівець всі приміські залізничні перевезення. Але через деякий час, коли все ж уряд розробить адресну систематизацію надання соціальної допомоги - тоді цей сектор стане прибутковим, як у всьому світі. Тарифи на приміські перевезення настільки низькі, що не покривають навіть половини собівартості. Чинний тариф покриває не більше 15% собівартості перевезення. При цьому передбачено багато категорій пільговиків, проїзд яких не компенсується повністю навіть при такому низькому тарифі (діти віком від 6 до 14 років, студенти).

На сьогодні заплановані субвенції державного бюджету не покривають суми, які повинні компенсуватися за перевезення пільгових категорій пасажирів залізничним транспортом. Залізниця, надавши послуги з перевезення пільгових категорій пасажирів, вимушена систематично просити компенсувати збитки, хоча відшкодування за рахунок Державного бюджету передбачено законодавчими актами.

Нині залізниця займається „благочинністю” по відношенню до населення, забезпечуючи приміські перевезення і покриваючи збитки за рахунок вантажних перевезень, при цьому маючи серйозні фінансові труднощі. Проблема збитковості приміських перевезень передбачає якісне поліпшення організації приміських перевезень за рахунок застосування нового рухомого складу, технологій і оптимізації розкладів. Приміські перевезення можуть бути вигідними при правильному підході до ціноутворення та розробці продуманої схеми маршрутів відповідно до завантаження ліній. Адже в більшості міст, де є приміські електропоїзди, вони служать чи не єдиним способом дістатися з міст-супутників до основних промислових і ділових центрів.

Одним із шляхів вирішення проблеми є залишити тарифи регульованими державою, при цьому воно повинно виконувати зобов'язання по дотації таких перевезень. Міністерство інфраструктури розробляє нову редакцію закону про залізничний транспорт, де, зокрема, передбачається і поява в Україні приватних приміських поїздів. Приватному бізнесу дозволять провести узгодження і поставити свій поїзд, встановити ціну на проїзд. Приватний оператор повинен буде оплатити оренду інфраструктури (рейки, електроенергія і т.д.) і зможе брати в оренду рухомий склад, який буде комфортнішим за основний склад УЗ.

Приміські перевезення є збитковими, тому не викликають інтересу у приватного бізнесу. Незважаючи на те, що в новій редакції закону "Про залізничний транспорт" передбачено можливість комерціалізації приміських пасажирських перевезень, це питання дуже віддаленої перспективи. У найближчі п'ять років це питання просто не виникне. Адже основні фонди приміських перевезень - це рухомий склад. Щоб його змінити, навіть при належному фінансуванні, потрібен час: нові вагони ще необхідно зробити, а потужностей наявних заводів просто не вистачить. Крім того, потенційних інвесторів відлякує низька платоспроможність пасажирів, що користуються приміськими маршрутами.

Постійне недоотримання компенсації негативно позначається на фінансовому становищі Придніпровської залізниці – одного з найбільших перевізників на території Дніпропетровської та Запорізької областей, який, сумлінно виконуючи вимоги законодавства України, змушений нести на собі основне навантаження від соціальних перевезень. Це також ускладнює оновлення приміського рухомого складу, що більшістю вичерпав свій термін експлуатації, підвищення рівня обслуговування пасажирів.

Проаналізувавши графік руху приміських поїздів, була взята за основу ідея використання приміського транспорту в якості культурно- побутової необхідності для підвищення рентабельності приміського сполучення. Приміські поїзди у напрямку Дніпропетровськ-Головний- Кривий Ріг та Дніпропетровськ-Головний – Слов'янка мають зупинки поряд із історичними пам'ятками та культурно- розважальними об'єктами. Пасажири матимуть змогу відвідати ці місця, діставшись до них за допомогою приміського транспорту, а також матимуть змогу дістатись ним до дому у вечірній час. Крім залізничного транспорту, можна організувати підвіз пасажирів до пам'яток ще й автомобільним транспортом. Таким чином, пасажир, діставшись певної зупинки, зможе відвідати цікаве йому місце не лише поблизу неї, але й далі.

Потрібно також враховувати, що приміське залізничне сполучення, крім власне перевезення пасажирів, виконує й інші не менш важливі функції. Цей вид транспорту екологічний і допомагає розвантажувати автомобільні траси, що є особливо актуальним, враховуючи стан українських доріг і їх зростаючу завантаженість.

Таким чином, ми не лише збільшимо використання приміського транспорту і зможемо домогтись рентабельності перевезень, але й сприятимемо інтересу громадян до історичних пам'яток та культурних місць, що не лише підвищить культурний рівень суспільства, але й дасть змогу приносити державі неабиякий прибуток, який можна оптимально використати на покращення транспортної інфраструктури і, в першу чергу, зробити приміські перевезення більш комфортними для пасажирів.

Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізниці

Нестеренко Г. І., Грозь О.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Залізничний транспорт України відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну — у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів. Цей вид транспорту поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність.

Розвиток туризму в Україні істотно впливає на такі сектори економіки, як транспорт, торгівля, зв'язок, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів широкого вжитку, і є одним з найбільш перспективних напрямів структурної перебудови економіки. У свою чергу важливими факторами розвитку туристичної галузі є природно-рекреаційний та історико-культурний потенціал країни.

Україна має вагомі об'єктивні передумови, щоб увійти до найрозвиненіших у туристичному відношенні країн світу.

Туризм належить до високоліквідної галузі, тобто галузі зі швидкою віддачею. Проте, як свідчить українська практика, внесок туризму в національну економіку явно недостатній, що обумовлено слабкими інвестиційними можливостями переведення туризму на якісно новий рівень.

Туризм — це не тільки форма масового відпочинку, фізичного загартування та зміцнення здоров'я допризовників, а й ефективний спосіб підготовки їх до військової служби, формування необхідних навичок і вмінь. Важлива роль у вихованні якостей особистості майбутнього воїна належить воєнізованим походам з елементами допризовної підготовки. Багатоденні воєнізовані походи проводяться на другому році вивчення курсу допризовної підготовки як польові заняття.

Залізничний туризм – подорож, яка здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному засобі, фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових, релігійних і іншій цілях, не пов'язана з оплачуваною діяльністю.

Збільшення туристичних подорожей залізничним транспортом на теренах України дозволить:

- підвищити конкурентоздатність залізниці порівняно з іншими видами транспортних перевезень;
- популяризувати та збільшити імідж залізничних перевезень;
- сприяти розвитку туризму в Україні;
- підвищити економічний потенціал регіонів;
- зменшити рівень безробіття.

Впродовж останніх років Укрзалізниця впроваджує туристичні маршрути та туристичні поїзди. У даній статті розробляється дводенний туристичний маршрут з міста Дніпропетровська до селища Апостолове приміським поїздом Дніпропетровськ-Південний-Апостолове.

Розробка транстуру включає такі етапи: вибір пунктів маршруту, ієрархізація цих пунктів, вибір пунктів початку та закінчення маршруту, після чого провадиться розробка схеми маршруту та його оптимізація.

Передумови розвитку перевезень по внутрішніх водних шляхах

Окороков А. М., Жоболда В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Не дивлячись на зручне географічне положення України, що створює передумови для її розвитку як держави-транзитера вантажів, українська транспортна система з моменту свого створення була в першу чергу орієнтована на забезпечення потреби у внутрішніх перевезеннях. Однак в останні роки у зв'язку з розвитком експортоорієнтованого виробництва (рудовидобувних та металургійних підприємств) внутрішнім перевезенням та перевезенням імпортованих вантажів приділяється недостатньо уваги.

Це призвело до того, що в ряді випадків цілі галузі виробництва страждають через фактичну відсутність налагодженого транспортного забезпечення їх діяльності. Зокрема значні ускладнення відчуває агропромисловий комплекс, який в останні роки обслуговується майже виключно автомобільним транспортом, оскільки систему невеликих під'їзних колій, які раніше обслуговували об'єкти агропромислової інфраструктури майже зруйновано. Це не лише значно збільшує собівартість агропромислової продукції, а й негативно впливає на строки її доставки, через незадовільний стан автомобільних доріг. При цьому великі компанії-експортери, які фактично монополізували ринок експорту агропромислової продукції, для збереження конкурентоспроможної на світовому ринку ціни зменшують закупівельні, через що виробники недоотримують прибутки, що сповільнює розвиток цього сектору.

Для вирішення питання здешевлення та оптимізації перевезень вантажів всередині країни можна застосувати останній досвід країн Європейського союзу, де своє відродження переживає річковий транспорт. Наявність в Україні великої водної артерії – річки Дніпро, вздовж якої розташовані основні об'єкти промисловості та значна кількість районів з розвинутим агропромисловим сектором робить не лише можливим, а й економічно ефективним перевезення продукції цих секторів економіки за допомогою річкового транспорту.

На теперішній момент в Україні вже є досвід успішного використання річкових перевезень сільськогосподарської продукції. Зокрема за навігаційний період 2015 року лише компанія «Нібулон» за допомогою власного вантажного флоту перевезла по річках більше 1,6 млн. тон сільськогосподарської продукції. За допомогою іноземних інвестицій планується збільшити обсяги перевезення по Дніпру та Південному Бугу до 3 млн. тон на рік.

Ще одним перспективним напрямком, який може зумовити розвиток перевезень по внутрішніх водних шляхах є перевезення контейнерних вантажів з чорноморських портів до районів, які безпосередньо межують з річковими шляхами.

Сучасна логістична схема передбачає перевезення контейнерів з портів великої Одеси по території України за допомогою автомобільного та залізничного транспорту. Однак, основними проблемами автомобільного транспорту, як вже зазначалося, є високі транспортні тарифи та незадовільний стан автошляхів на південному напрямку. На залізничному транспорті клієнти стикаються з негнучкою тарифною політикою, зумовленою монополієм ринком, низькою швидкістю та незадовільним рівнем збереженості перевезень. Крім того, враховуючі окупацію Криму, одеський регіон є найбільш перспективним з точки зору розвитку курортної сфери, отже відповідно зросте навантаження на залізничні лінії, пов'язане зі збільшенням кількості пасажирських поїздів.

1. В свою чергу річковий транспорт здатний взяти на себе значну частку контейнеропотоку, оскільки навіть наявний на теперішній момент флот контейнеровозів здатен перевозити за одну навігацію до 30 тис. TEU. Крім перелічених переваг, перевезення по водних шляхах річковим транспортом зменшує навантаження на екологію, що також є сприятливим фактором для розширення його використання.

Секція 6

Облік, аудит та оподаткування

**Голова секції - доктор економічних наук,
доцент В. В. Бобиль**

Вплив геополітичного ризику на розвиток залізничного транспорту України

Бобиль В. В., Дронь М. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Ризик – це ймовірність відхилення від спланованих економіко–фінансових показників діяльності підприємства через негативний вплив факторів внутрішнього та зовнішнього середовища.

Офіційно Укрзалізниця виокремлює такі види ризиків:

- економічний (зменшення вантажних перевезень в результаті погіршення економічних умов);
- інвестиційний (потреба у ресурсах задля продовження роботи з оновлення та розширення інфраструктури, парку локомотивів та вагонів);
- витрати на персонал (висока доля витрат на персонал має істотний вплив на фінансові результати галузі);
- валютний;
- відсотковий (збільшення вартості рефінансування через низькі кредитні рейтинги Укрзалізниці).

Сучасні проблеми розвитку залізничного транспорту України пов'язані, в першу чергу, з негативним впливом геополітичного ризику, під яким розуміється загроза зниження суверенітету та ймовірність розпаду держави під впливом внутрішніх або зовнішніх чинників. Так, основним фактором, який вплинув на зниження обсягу перевезень залізничним транспортом (в 2014 р. обсяг вантажних перевезень скоротився на 12,2% порівняно з 2013 роком, а обсяг пасажирських перевезень – на 24.1%), є анексія Криму та проведення АТО у східному регіоні країни. Контроль бойовиками частини території в східних областях, де розташовано більшість підприємств споживачів і відправників сировини, погіршує роботу Укрзалізниці. Зокрема, роботу металургійної та вугільної галузі істотно ускладнюють ризики незбереження вантажів, перебої в роботі фінансової системи та проблеми з логістикою. Крім того, в Донецьку та в Луганську спостерігається суттєвий спад промислового виробництва, що також призводить до зменшення обсягу перевезень залізничним транспортом. У результаті бойових дій значно пошкоджено саму інфраструктуру Укрзалізниці.

За даними Пояснювальної записки до проекту зведеного фінансового плану залізниць України на 2015 рік, через політичну ситуацію в Україні більшість російських постачальників відмовляються від перевезення через українські порти. У міжнародному сполученні найбільше падіння обсягів перевезень спостерігається, в основному, за рахунок зменшення транзитних поїздів формування держав СНД. В зв'язку з геополітичною ситуацією в Україні були скасовані та змінені на маршрути меншої відстані окремі маршрути слідування пасажирських поїздів у напрямку Донецька, Луганська та Криму.

З точки зору фінансових наслідків геополітичний ризик можна визнати катастрофічним ризиком, при якому виникає ймовірність неплатоспроможності Укрзалізниці. За 2014 рік Укрзалізниця зазнала збитків на 15,4 млрд. грн., а падіння ЕВІТДА (аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань) становило 14,9% у порівнянні з 2013 роком.

Незважаючи на загрозову геополітичну ситуацію в країні, Укрзалізниці потрібно продовжити трансформаційні процеси галузі у напрямку:

- інтеграції залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи;
- створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики;
- забезпечення прозорості фінансової діяльності залізничного транспорту.

Оцінка потенціалу будівельних підприємств в умовах кризи

Бобиль В.В., Оберемок Т.С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасна фінансово-економічна криза негативно вплинула на економіку України, у тому числі на діяльність будівельних підприємств. Для забезпечення їх подальшого розвитку необхідно якісно розвивати матеріально-технічні, структурно-функціональні, соціально-трудові та антикризові елементи потенціалу. Це зумовлює певну увагу керівників підприємств до ефективного управління технологічними й організаційними змінами, а особливо до алгоритмів визначення та використання їх потенційних соціально-економічних можливостей. Будівельні підприємства, як і більшість вітчизняних підприємств, потребують достовірного визначення рівня свого потенціалу для розвитку ключових напрямків діяльності з метою їх адаптації до значних змін факторів зовнішнього середовища.

Найбільш відомим графічним методом оцінки потенціалу підприємства є графоаналітична модель «Квадрат потенціалу», яка була запропонована І. М. Репіною. Цей метод дає можливість системно встановити кількісні та якісні зв'язки між окремими елементами потенціалу, рівень його розвитку та конкурентоспроможності і на підставі цього обґрунтувати та своєчасно реалізувати управлінські рішення щодо підвищення ефективності функціонування підприємства.

Але слід зазначити, що метод «Квадрат потенціалу» має наступні недоліки:

- оцінити потенціал підприємств можливо тільки за напрямками, а не у загальному значенні;

- мала кількість показників в кожному блоці. Для того щоб забезпечити максимально необхідну інформацію про стан власного ресурсу й, володіючи нею, оцінити позиції й напрямки розвитку, виходячи зі стану зовнішнього оточення, метод повинен містити досить максимальне для аналізу число показників, по необхідності здатних бути відображеними в інтеграційному процесі;

- не розкрита можливість оцінювання інвестиційної привабливості підприємства, що є дуже важливим саме для будівельних підприємств;

- метод ефективен тільки в умовах відносно стабільного зовнішнього та внутрішнього середовища.

Тому, доцільним буде саме для будівельних підприємств удосконалити вищезазначену методику, шляхом введення до функціональних блоків більш розширеного кола показників, а саме:

1) у блок «Виробництво» пропонується ввести такі показники:

- виробнича потужність;
- рентабельність будівництва, %;
- фондівдача, грн./грн;
- сума витрат на удосконалення техніки та технології, грн.;

2) у блок «Організаційна структура й менеджмент»:

- адміністративні витрати на 1 грн. реалізованого будівництва, грн./грн.;
- зарплатоємність будівництва, грн./грн.

3) у блок «Маркетинг»:

- темп зростання доходу від реалізації, %;
- витрати на збут на 1 грн. реалізованого будівництва, грн./грн.;

4) у блок «Фінанси»:

- рентабельність власного капіталу;
- вплив ринкових ризиків на фінансові результати підприємства.

Для розрахунку сукупного потенціалу будівельного підприємства за площею фігури, що наведена на рисунку 1, пропонується наступна формула:

$$П = \frac{1}{2}(B + M)(O + \Phi)$$

де В – виробничий потенціал;
 М – маркетинговий потенціал;
 Ф – фінансовий потенціал;
 О – потенціал організаційної структури та менеджменту.

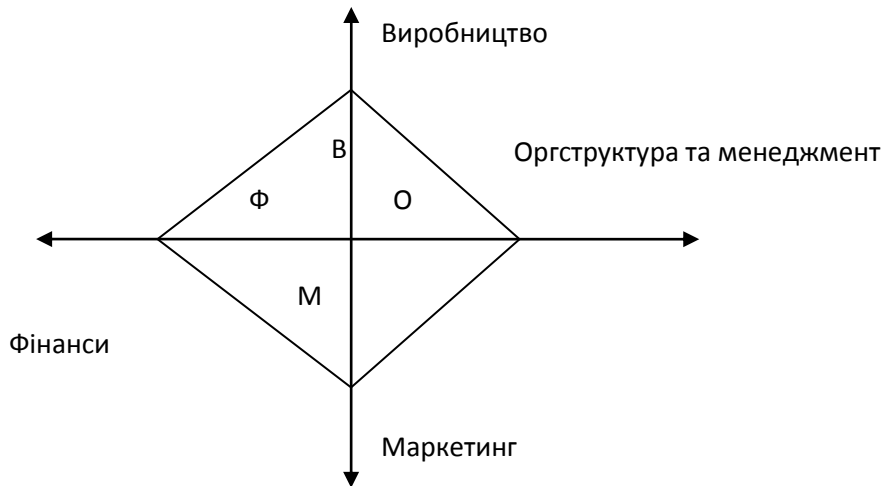


Рисунок 1 – Сукупний потенціал будівельного підприємства

Максимальне значення потенціалу може отримати найкраще в своїй галузі підприємство – на рівні $\frac{1}{2} * 200 * 200 = 20000$ у.о., мінімальне – 0 у.о. Тобто, розмах варіації складає 20 000 у.о. Тоді, розділяючи сукупний потенціал на низький, середній та високий, величина інтервалу складе: $(20000-0)/3 = 6667 \approx 7000$ у.о. (таблиця 1).

Таблиця 1

Пропонована шкала значень сукупного потенціалу будівельного підприємства

Показник	Діапазон значень, у.о
Низький потенціал	[0 – 7 000)
Середній потенціал	[7 000 – 14 000)
Високий потенціал	[14 000 – 20 000]

За допомогою даної методики можна визначати сукупний потенціал будівельного підприємства, який характеризує здатність організації розвиватися в умовах кризи.

Особливості обліку доходів та витрат туристичної діяльності

Божок Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Метою туристичної діяльності є надання туристичних послуг, а саме продаж їх туристам, який здійснюється за цінами, установленими самим підприємством. Коли туроператор формує турпродукт, він включає туди цілий комплекс туристичних послуг, при цьому складає договори з різними контрагентами. Турпродукт може приймати три види (рис. 1), що впливає на облік господарських операцій.

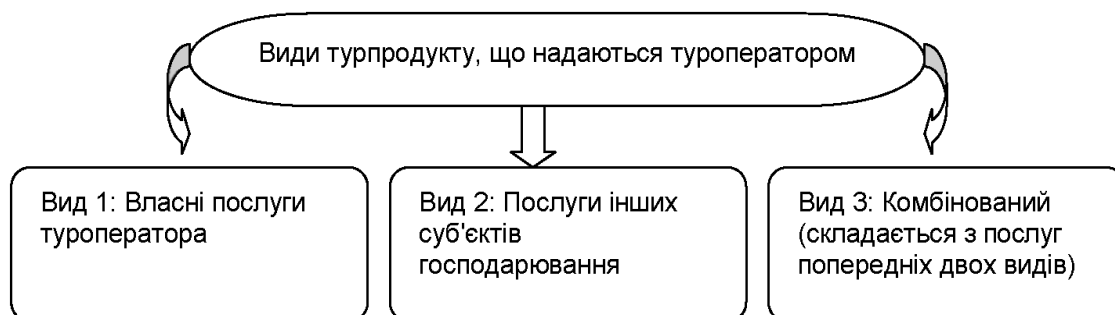


Рисунок 1 – Класифікація видів тур продукту

Туристичний продукт складається із комплексу туристичних послуг – це обумовлює застосування при бухгалтерському обліку туроператорами норм та положень, що регулюють порядок визнання доходів та витрат від надання послуг. Основним об'єктом бухгалтерського обліку формування та продажу туристичного продукту є фінансові ресурси, вкладені в названі послуги. При веденні бухгалтерського обліку в туристичних організаціях значна увага зосереджується на таких об'єктах бухгалтерського обліку, які наведено на рис.2.

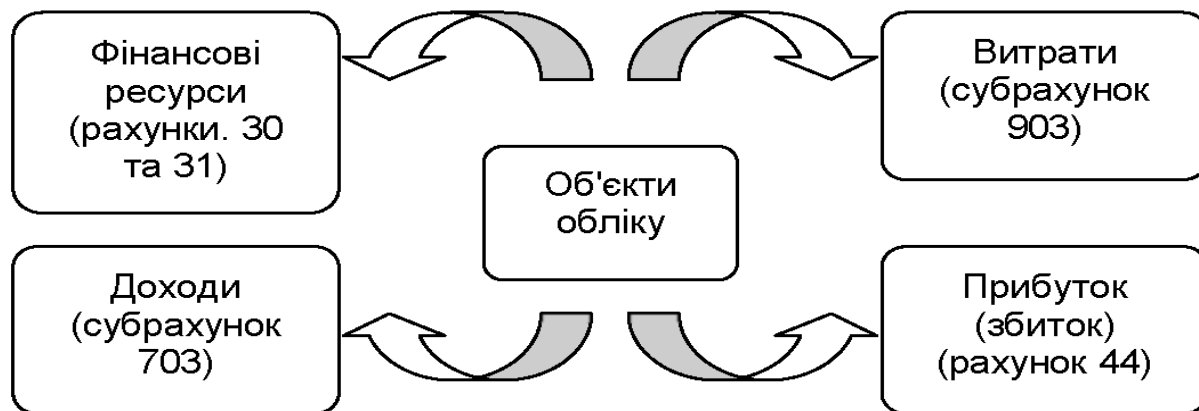


Рисунок 2 – Об'єкти обліку формування та продажу туристичного продукту

Як бачимо з рис. 2 доходи і витрати є основними об'єктами обліку у суб'єктів туристичної діяльності, тому методології їх обліку необхідно приділяти значну увагу.

Методологічні засади формування інформації про доходи та розкриття її у фінансовій звітності визначає П(С)БО 15 «Дохід» [3]. У загальній сумі доходів підприємств туристичної галузі переважають доходи операційної діяльності, отже, від правильного відображення цих доходів у бухгалтерському обліку прямо залежить правильність визначення фінансового результату та якість сформованої фінансової звітності.

Методологічні основи формування інформації про витрати та її розкриття у фінансовій звітності регламентується Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 16 «Витрати».

Існує два погляди щодо дати визнання доходу туристичної фірми в бухгалтерському обліку. Згідно з першим — дохід виникає на дату надходження коштів на поточний рахунок

або до каси туристичної фірми в оплату турпродукту. Частіше використовується на практиці другий підхід, згідно з яким дохід визнається тільки за датою закінчення туру.

Невеликі туристичні фірми можуть вести облік витрат тільки на рахунок 23 (не використовуючи рахунків 92, 93) або лише на рахунках класу 8. Санаторно-курортні заклади, турбази, будинки відпочинку використовують рахунки 92 і 93. Серед витрат туристичної діяльності незначне місце посідають матеріальні витрати та витрати на амортизацію, особливо це стосується діяльності фірм-турагентів.

Для обліку операцій з туристичної діяльності на рахунках бухгалтерського обліку використовують специфічні рахунки, наведені в табл. 1.

Таблиця 1 – Призначення деяких рахунків для обліку туристичної діяльності

Рахунок		Призначення рахунку
08	«Бланки суворого обліку»	для узагальнення інформації про неоплачені ваучери (путівки)
331	«Грошові документи в національній валюті»	для обліку оплачених путівок до санаторіїв, пансіонатів, будинків відпочинку тощо
333	«Грошові кошти в дорозі в національній валюті»	для обліку грошових коштів в національній валюті, перерахованих для купівлі іноземної валюти
71	«Інший операційний дохід»	для обліку доходу турагента, комісійної винагороди
94	«Інші витрати операційної діяльності»	для обліку коштів, які турагент перераховує туроператору
903	«Собівартість реалізованих робіт і послуг»	для узагальнення інформації про витрати, які включаються до собівартості реалізованих туристичних послуг
703	«Дохід від реалізації робіт і послуг»	для узагальнення інформації про доходи від реалізації туристичних послуг
704	«Вирахування з доходу»	для відображення у турагента сум отриманого доходу, який перераховується

Організація і методика бухгалтерського обліку в туризмі значною мірою обумовлена особливостями цієї сфери економіки, серед яких найбільш значущими є такі:

- висока соціальна значущість, що зумовлює контроль з боку держави та державне регулювання;

- одночасність та місцевий характер виробництва і споживання послуг, а отже – відсутність запасів готової продукції;

- специфічна структура основних засобів та витрат;

- специфічність взаємовідносин та розрахунків із споживачами послуг.

Під час організації бухгалтерського обліку туристичної діяльності слід враховувати:

- вид діяльності суб'єкта господарювання: фірма-туроператор чи фірма-турагент;

- показником ефективності діяльності суб'єктів туристичної індустрії є кількість туристів, яким надано послуги;

- процес виробництва послуги співпадає з моментом її споживання;

- зміна якості туристичного продукту потребує чіткої організації обліку розрахунків за претензіями споживачів до якості послуг.

Аудит на залізничному транспорті в умовах реформування галузі

Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Реформування галузі і створення ПАТ «Укрзалізниця» вимагають внесення змін у систему контролю фінансово-господарської діяльності, як публічного акціонерного товариства, так і регіональних філій представлених залізницями виходячи з нових умов господарювання.

Діюча до цього часу система контролю передбачала здійснення зовнішнього і внутрішнього аудиту уже діючими органами контролю передбаченими штатними структурами управління. У ПАТ «Укрзалізниця» ці функції покладені на Департамент внутрішнього контролю УЗ, і на залізницях – Службу контролю та внутрішнього аудиту.

Проведення зовнішнього аудиту здійснювалося відповідними органами державної влади в межах їх повноважень і отримало назву державного фінансового аудиту.

Державний фінансовий аудит є різновидом державного фінансового контролю і полягає у перевірці та аналізі органом державного фінансового контролю фактичного стану справ щодо законного та ефективного використання державних чи комунальних коштів і майна, інших активів держави, правильності ведення бухгалтерського обліку і достовірності фінансової звітності, функціонування системи внутрішнього контролю.

Правові та організаційні засади здійснення державного фінансового аудиту визначаються Законом України «Про основні засади здійснення державного фінансового контролю в Україні» від 16.10.2012 р. за № 5463-VI (в редакції від 23.12.2015 р. № 901-VIII).

Також передбачається проведення аудиту за керівництва Укрзалізниці спеціалізованими аудиторськими фірмами.

Внутрішній аудит Державна фінансова інспекція України визначає, як діяльність з надання незалежних і об'єктивних гарантій і консультацій, спрямованих на удосконалення діяльності організації. Внутрішній аудит допомагає керівнику у досягненні поставленої перед організацією мети, використовуючи систематизований і послідовний підхід до оцінки та підвищення ефективності системи внутрішнього контролю.

Служба внутрішнього аудиту – постійно діючий структурний підрозділ, який здійснює функції поточного контролю за його фінансово-господарською діяльністю.

Функціональні права і обов'язки контрольно-ревізійних підрозділів, що здійснюють внутрішній аудит на залізницях встановлюються відповідним Положенням затвердженим керівником залізниці.

Порядок організації та проведення внутрішнього аудиту в Укрзалізниці визначено наказом Міністерства інфраструктури України «Порядок організації та проведення внутрішнього аудиту в Мінінфраструктурі України, Держспецтрансслужбі, Укрзалізниці, об'єднаннях, підприємствах, установах та організаціях, що належать до сфери управління Мінінфраструктури України, а також приватних акціонерних товариствах, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Мінінфраструктури України» від 17.07.2013 р. за № 492.

Документ визначає напрями проведення внутрішнього аудиту: аудит ефективності; фінансовий аудит; аудит відповідності.

Аудит відповідності – контрольний захід, спрямований на оцінку діяльності підконтрольних суб'єктів щодо дотримання актів законодавства, планів, процедур, контрактів з питань стану збереження активів, інформації та управління державним майном.

Аудит ефективності – контрольний захід, спрямований на оцінку діяльності підконтрольних суб'єктів щодо ефективності функціонування системи внутрішнього контролю, ступеня виконання і досягнення цілей, визначених у стратегічних та річних планах, ефективності планування і виконання бюджетних програм та результатів їх виконання, якості надання адміністративних послуг та виконання контрольно-наглядових

функцій, завдань, визначених актами законодавства, а також ризиків, які негативно впливають на виконання функцій і завдань підконтрольних суб'єктів.

Таким чином актуальним в умовах реформування галузі буде переглянути повноваження і завдання служби внутрішнього аудиту виходячи з нових умов господарювання. На нашу думку до компетенції служби внутрішнього аудиту повинні належати повноваження щодо: контролю за організацією та функціонуванням бухгалтерського обліку; контролю за відповідністю даних бухгалтерського обліку фактичній наявності активів, їх належним збереженням; експертизи операційної, фінансової та інвестиційної діяльності; підготовка оглядів діяльності залізниць та структурних підрозділів та розробки рекомендацій щодо підвищення їх ефективності.

Еколого-економічні заходи поліпшення стану довкілля на залізничному транспорті

Зеленько Ю.В., Трепак С.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Наземний транспорт для промислово розвинених регіонів є однією з провідних галузей, що істотно впливають на економіку і характеризуються значним негативним впливом на довкілля. Аналіз екологічних ситуацій, що складаються в системі «транспорт - природа - людина» свідчить про загострення екологічних проблем в галузі та посилення негативних тенденцій в багатьох ланках транспортних технологій з точки зору їх впливу на природу. При цьому одним з найнебезпечніших явищ, що відбувається в процесі експлуатації транспорту є аварійні ситуації, що супроводжуються викидами небезпечних токсичних речовин.

Стратегія мінімізації дії на навколишнє середовище повинна здійснюватися як на етапі запобігання аварійним ситуаціям (профілактика, своєчасна діагностика, заміна), так і на етапах локалізації і ліквідації наслідків аварійних ситуацій. В цьому випадку особлива увага повинна приділятися сучасним інноваційним методам відновлення забруднених територій і знешкодження небезпечних відходів ліквідації. Необхідним етапом сучасного підходу до формування ефективної системи екологічного менеджменту на залізничному транспорті є створення спеціальної екоінформаційної системи, що дозволить надати об'єктивну оцінку еколого-економічних збитків, як в процесі природокористування, так і у випадках аварійних інцидентів з негативними екологічними наслідками.

З метою впровадження ефективної системи екологічного менеджменту на залізничному транспорті розроблено спеціальну екоінформаційну систему, яка містить чотири функціональні блоки: інформаційний; аналітичний; оперативний та технологічний.

Однією з функцій екоінформаційної системи є оцінка реальних еколого-економічних збитків від емісій на залізничному транспорті. Адекватна оцінка реальних величин еколого-економічних збитків необхідна не тільки для забезпечення оптимального функціонування транспорту, але і у всіх сферах економіки: для оцінки загальної економічної ефективності регіональної економіки, для відбору інвестиційних проектів всіх видів, для реалізації принципів екологічного страхування і так далі.

Під економічним збитком від небезпечних природних і техногенних процесів розуміється грошова оцінка наслідків їх негативних дій на навколишнє середовище.

Щоб процедура оцінки збитку відображала всю представлену послідовність причинно-наслідкових зв'язків, першою ланкою якого є екологічне порушення, а останнім — економічний збиток, пропонується розглядати збиток як функцію від наступних величин: від ступеня небезпеки (інтенсивності) процесу і від ступеня уразливості території або об'єкту, на яких впливає процес, тобто від реакції території (об'єкту) на небезпечну дію.

Такий підхід відповідає визначенню ризиків, яке використовується в будівництві при оцінюванні збитку від небезпечних техногенних та природних процесів.

Так прикладом є аварійні інциденти при перевезенні нафтопродуктів. Враховуючи, що збитки компонентам навколишнього середовища завдаються як при безпосередньому розливі нафти або нафтопродуктів і забрудненні земель або водного об'єкту, так і при ліквідації наслідків розливів і знешкодженні нафтовміщуючих відходів і ґрунтів, розроблений метод оцінки комплексного збитку, що наноситься навколишньому середовищу в результаті розливів нафти і нафтопродуктів і подальшої переробки нафтозабруднених ґрунтів, що утворюються при експлуатації залізниць.

Збиток, що заподіюється компонентам навколишнього середовища при аваріях на залізницях з урахуванням проведення робіт по переробці нафтозабруднених ґрунтів, визначається як сума прямого збитку від розлиття нафти або нафтопродуктів і збитку, що заподіюється навколишньому середовищу технологічним комплексом по переробці нафтозабруднених ґрунтів.

Запропонований науково-методичний апарат надає можливості оперативного управління еколого-економічними ризиками на залізниці, зокрема при поводженні з нафтопродуктами, шляхом постійного моніторингу, за допомогою ГІС-технологій, та системного аналізу на базі спеціального програмного комплексу.

Оптимізація зон курсування та удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні

Матусевич О. О., Біляєв А. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Залізничне сполучення – це один із найзручніших світових способів переміщення пасажирів. Це зумовлено соціальною спрямованістю пасажирських перевезень та їх економічним значенням, а також потребами населення в перевезеннях, обумовлених багатьма причинами.

На сьогоднішній день існує проблема щодо поліпшення показників діяльності АТ «Українські залізниці» за рахунок використання ефективних зон курсування пасажирських поїздів, нового рухомого складу з підвищеною швидкістю руху, скорочення терміну подорожі та зниження експлуатаційних витрат на перевезення. Сьогодні зростання доходів відбувається, як правило, за рахунок збільшення тарифів на перевезення пасажирів, але це не завжди рятує ситуацію. Серед основних чинників, що впливають на ефективність курсування пасажирських поїздів можна зазначити відстань курсування, час поїздки, швидкість руху, вид рухомого складу. Наведемо деякі засоби рішення питання щодо визначення оптимальних зон курсування пасажирських поїздів на різних видах сполучення, які мають вплинути на удосконалення класифікації пасажирських поїздів.

Основними діями, які мають вплинути на встановлення оптимальної зони курсування приміських поїздів є: підвищення середньої швидкості руху, зниження терміну подорожі, скорочення кількості зупинок та вид рухомого складу. Оптимізація зон курсування приміських поїздів дозволить скоротити експлуатаційні витрати на курсування приміських поїздів та зменшити кількість одиниць рухомого складу.

Після розрахунку оптимальної зони обороту приміських поїздів слід визначити зони регіональних поїздів, які курсують на більшу відстань в межах окремої області в основному за рахунок фінансування обласною державною адміністрацією. Основне завдання – оптимізація руху цих поїздів, скорочення кількості зупинок поїзду, підвищення швидкості руху, комфортності перевезень та визначення беззбиткової відстані їх курсування.

З метою поступового збільшення оптимальних беззбиткових відстаней курсування поїздів, слід пам'ятати про виділення в окрему групу нового класу поїздів – міжрегіональних, коли пасажирські перевезення здійснюються у межах двох або трьох регіонів. Це стане можливим після надання областям та містам України більшої фінансової самостійності, що, в свою чергу, дає змогу змінювати важелі фінансування пасажирських поїздів різних класів. Слід зазначити, що міжрегіональне сполучення можна поділити на 2 зони. Перша зона повинна визначатися межами двох регіонів з максимальною відстанню курсування до 300 км, середньою швидкістю руху близько 90 км/год та часом у дорозі до 3 годин із застосуванням моторвагонного рухомого складу (МВРС) прискореного та вагони локомотивної тяги, як в регіональному сполученні. Друга зона, у свою чергу, має визначатися межами двох-трьох регіонів з максимальною відстанню курсування до 600 км та вищезазначеними характеристиками: середньої швидкості руху близько 110 км/год та часом у дорозі до 6 годин.

В свою чергу, для поліпшення показників діяльності УЗШК необхідно скоротити термін курсування деяких поїздів, що в свою чергу дозволить підвищити їх населеність та встановити раціональні беззбиткової зони подорожі пасажирів на кожному напрямку руху. Додатково слід вказати, що не завжди впровадження швидкісних денних поїздів має збільшувати кількість перевезених пасажирів. У ряді випадків, наприклад, заміна нічних поїздів денними має зворотній ефект.

Визначення оптимальних зон курсування пасажирських поїздів дозволить знизити витрати на їх експлуатацію та підвищити ефективність пасажирського руху. Запропонований методичний підхід щодо удосконалення класифікації пасажирських поїздів має будуватися таким чином:

1) Для визначення оптимальних зон курсування різних видів пасажирських поїздів слід використовувати методику визначення безбитковості пасажирських перевезень за допомогою концепції маржинального доходу.

2) Результатом визначення оптимальних зон курсування пасажирських поїздів різних видів має бути обґрунтування нової відстані курсування для кожного пасажирського поїзду.

3) Виходячи з нових принципів розрахунку безбиткових зон курсування поїздів різних видів пасажирського сполучення слід відкоригувати максимальні відстані курсування в класифікації пасажирських поїздів.

В рамках даного дослідження був розроблений методичний підхід щодо удосконалення класифікації пасажирських перевезень. Пасажирські поїзди, крім дальнього сполучення, поділені на приміські, регіональні та міжрегіональні. Зони їх раціонального курсування визначаються не лише межами приміської зони, області та регіонів, джерелами фінансування перевезень, а й за принципом безбиткового курсування поїздів.

Щодо удосконалення обліку витрат в дистанції електропостачання

Рогова К. О., П'ятигорець Г.С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

В умовах глибоких економічних перетворень питання обліку витрат є надзвичайно важливим для всіх господарюючих суб'єктів і для держави в цілому. Величина витрат представляє собою головний резерв підвищення прибутку підприємства. Проблеми обліку витрат полягають у серйозних змінах, пов'язаних із розширенням кола облікових об'єктів, наданням гнучкості у використанні існуючих і розробці нових методик обліку, зміною місця бухгалтера в управлінні господарськими процесами.

Проблемі обліку витрат приділялося чимало уваги як зарубіжними, так і вітчизняними науковцями. Найбільш фундаментальними і такими, що охоплюють різні аспекти даної проблеми, є праці наступних авторів: Ф.Ф. Бутинець, В.А. Дерій, А.М. Должанський, Р.В. Задаровська, Є.В. Міщук, В.Я. Нусінов, Я.О. Остапенко, Т.В. Приходько, В.М. Рожельок, М.І. Скрипник, Л.Г. Столяр, О.А. Чухліб, Ю.О. Шумило та низка інших.

На сьогоднішній день система обліку та контролю експлуатаційних витрат дистанцій електропостачання залізниць повинна вирішувати не тільки класичні задачі систем обліку, генерувати звітні документи, але і вирішувати цілий ряд додаткових задач, у першу чергу, це стосується пошуку шляхів оптимізації витрат. Експлуатаційні витрати складаються з наступних елементів витрат: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні потреби, витрати на матеріали та інші матеріальні витрати, паливо, енергію, амортизацію необоротних активів, інші витрати.

В Україні є ряд нормативних актів, що регулюють облік витрат. Зокрема, відповідно до П(С)БО №16 «Витрати», витратами звітного періоду визнаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства (за винятком зменшення капіталу внаслідок його вилучення або розподілу власниками), за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені.

Один з найбільш сучасних методів обліку витрат, який можна запропонувати як удосконалення обліку витрат дистанції електропостачання, є нормативний метод. Його перевагою є значне зменшення трудомісткості переходу, оскільки метод має спільні риси з плановою калькуляцією, яка використовується наразі в дистанції електропостачання. Також цей метод дозволяє порівнювати нормативні витрати, що коригуються на суму виявлених обліком відхилень, з плановою собівартістю. Для розробки нормативних калькуляцій використовуються технічні норми на певну дату. В результаті здійснення заходів, метою яких є удосконалення технології та організації виробництва, відбуваються зміни норм. Правильна організація обліку зміни норм та їх впливу на собівартість продукції (робіт, послуг) є передумовою зниження собівартості.

Подальше дослідження питання організації обліку витрат на підприємстві також показало, що відсутня система гнучкого оперативного обліку, результативного попереднього контролю виробничих витрат та їх жорсткого нормування. Вирішенню завдань щодо оптимізації витрат діяльності дистанції електропостачання буде сприяти застосування автоматизованих засобів обробки економічної інформації

Серед пропозицій, які мають найбільш практичне значення для підприємства щодо удосконалення обліку витрат, можна виділити наступні:

1. Організація обліку витрат за стадіями технологічного процесу.
2. Бюджетування доходів і витрат на виробництво.
3. Створення системи обліку витрат і калькулювання собівартості, що відбиває специфіку підприємства.

Окрім планування, обліку та контролю також необхідно проводити оцінку факторів, що здійснюють вплив на зміну витрат дистанції електропостачання за елементами витрат, а саме: внутрішньогалузевих та зовнішніх факторів. Оцінка вказаних факторів дасть змогу позитивно впливати на економію експлуатаційних витрат дистанції електропостачання.

Фінансовий контроль в системі корпоративного управління залізничним публічним акціонерним товариством

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

На ефективність діяльності залізничного транспорту України впливає ряд негативних чинників: падіння обсягів перевезень внаслідок кризового стану економіки країни, значний знос основних засобів залізничної галузі, в першу чергу – її рухомого складу, відсутність інвестиційних ресурсів, зниження якості усіх видів залізничних перевезень, недосконала система управління господарською діяльністю. Тому після акціонування залізничної галузі найбільш актуальними є питання корпоративного управління залізничним транспортом.

Структура колишньої Укрзалізниці не була оптимальної з погляду управління, вона не була навіть господарюючим суб'єктом. після створення на її базі публічного акціонерного товариства ПАТ «Українські залізниці», новостворена компанія одержує право самостійно розподіляти і контролювати фінансові ресурси. Однак підвищити ефективність діяльності ПАТ і ефективність прийняття управлінських рішень можливе лише в умовах ефективного корпоративного управління залученням фінансових ресурсів з метою реалізації програм капітальних інвестицій, що потребує створення ефективної системи фінансового контролю.

Корпоративне управління є нововведенням для залізничної компанії в умовах не дуже розвиненого ринку перевезень і безперервних трансформацій в фінансовій сфері країни. У ПАТ корпоративне управління передбачає складну організаційну структуру, яка включає виборні органи управління, в тому числі органи внутрішнього контролю, певні механізми прийняття рішень з організаційних, виробничих, кадрових і фінансових питань тощо.

Ефективне управління корпоративними фінансовими ресурсами передбачає, в першу чергу, жорсткий контроль власних фінансових ресурсів корпорації. Виконані дослідження діяльності корпорацій показують, що в багатьох корпораціях структура внутрішніх власних фінансових ресурсів не є оптимальною: в них значну питому вагу складають амортизаційні відрахування, а меншу питому вагу – власні фінансові ресурси, що формуються за рахунок прибутку корпорації. Такий стан характерний і для внутрішніх власних фінансових ресурсів підприємств залізничного транспорту. Тому для збільшення частки фінансових результатів залізниці у загальній сумі внутрішніх власних фінансових ресурсів необхідні певні заходи зі збільшення чистого прибутку. До таких заходів можна віднести, наприклад, використання пільгових механізмів оподаткування ПАТ на початку її діяльності.

Слід підкреслити, що формування власних фінансових ресурсів залізничного ПАТ із внутрішніх джерел за рахунок корпоративного прибутку у сучасних умовах не забезпечує суттєвого фінансування оновлення його матеріальної бази. Формування власних фінансових ресурсів із зовнішніх джерел на початку акціонування може забезпечити залізничному ПАТ необхідні суми фінансування майбутніх капітальних інвестицій. Це найдорожче за вартістю джерело формування фінансових ресурсів з можливих джерел корпоративного фінансування, тому воно потребує найбільш жорсткого контролю за його формуванням та використанням з боку власників і керівництва ПАТ. На даний час 100 % акцій залізничного ПАТ належить державі, тому і головна роль у фінансовому контролі ПАТ повинна належати державі.

Велике залізничне ПАТ, як і більшість великих компаній корпоративного типу, значну частину фінансування своєї господарської діяльності може забезпечити за рахунок емісії корпоративних облігацій, які є більш дешевим, ніж акції, а тому й перспективним джерелом формування фінансових ресурсів залізничного ПАТ. Ефективне корпоративне управління залученим позиковим капіталом за рахунок ефекту фінансового важеля, крім того, дозволяє збільшувати рентабельність власного капіталу ПАТ. Тому корпоративні облігації повинні стати важливим джерелом формування фінансових ресурсів залізничного ПАТ і збільшення рентабельності її власного капіталу. Але необхідний фінансовий контроль за його часткою і за структурою капіталу ПАТ в цілому з метою не допущення втрати контролю за діяльністю ПАТ в умовах вільного обігу корпоративних облігацій на фондовому ринку.

Проблеми організації обліку фінансових результатів на підприємстві залізничного транспорту (на прикладі служби приміських пасажирських перевезень)

Собченко Т.А., П'ятигорець Г.С., Пінчук О.П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Завданням приміських пасажирських перевезень є задоволення соціально значущої частини попиту населення України на перевезення, особливо при транспортному обслуговуванні великих міст. Ці перевезення є збитковими, але конкурентним для залізниць.

За 10 місяців 2015 року залізницями України поїздами приміського сполучення перевезень 302,0 млн. осіб, що нижче аналогічного періоду 2014 року на 0,2%. Від перевезення пасажирів у приміському сполученні отримано 0,5 млрд. грн доходів, при цьому завдані збитки склали 3,2 млрд. грн, що більше, ніж за 10 місяців 2014 року на 4%. За зазначений період надано послуги з перевезення пільгових категорій громадян на суму 336,6 млн. грн. Сума, компенсована місцевими бюджетами становить 123,8 млн. грн, тобто 36,8% від вартості наданих послуг. Програмою реформування залізничного транспорту передбачено, що перевезення в приміському сполученні буде здійснюватися за результатами замовлення місцевих органів виконавчої влади, на підставі відповідних господарських договорів. Це дозволить вирішити проблему заборгованості місцевих бюджетів за пільгові перевезення.

За підсумками 2015 року пільгові версти населення скористувалися послугами Одеської залізничної магістралі на суму приблизно 45 млн. грн. Однак торік в Державному бюджеті України для пільгових категорій населення, що обслуговуються Одеською залізницею, було закладено лише 22 млн. грн. Саме таку суму коштів змогли компенсувати державні адміністрації перед підприємством, а це – менше половини потрібного. Враховуючи недотримані суми компенсації за пільгові категорії, залізниця продовжує працювати у збиток: кожна витрачена гривня на пасажирських приміських перевезеннях покривається доходом лише на 16,4 копійки.

Серед завдань, які ставляться перед Службою приміських пасажирських перевезень, є здійснення економічного аналізу, розробка заходів із підвищення ефективності діяльності.

Мета будь-якого підприємства – це отримання позитивного фінансового результату та пошук шляхів його збільшення. Основним підсумковим показником є фінансовий результат. Особливу увагу слід приділяти процесу формування, розподілу та використання результату діяльності підприємства.

Основою для достовірного визначення фінансового результату є науково обґрунтована організація та методика його обліку. Проблеми обліку доходів і витрат, які є складовими формування фінансових результатів, висвітлюються у працях багатьох вітчизняних науковців, зокрема, М. Т. Білухи, Ф. Ф. Бутинця, В. В. Сопка, Є. В. Мниха, М. Г. Чумаченка та інших.

Фінансовий результат як облікова категорія визначається різницею між доходами і витратами або приростом (зменшенням) власного капіталу підприємства, створеним у процесі діяльності за звітний період за виключенням зміни капіталу за рахунок внесків або вилучення власниками. В обліку фінансових результатів існує багато невизначених та спірних питань. Це стосується, насамперед, доходів і витрат. Одним із найважливіших аспектів організації бухгалтерського обліку на підприємствах є розробка класифікації доходів, витрат і фінансових результатів, яка максимально задовольняє інформаційні потреби користувачів.

Надання своєчасної, достовірної, повної та неупередженої інформації про фінансовий стан і результати діяльності підприємств галузі забезпечується створенням якісної інформаційної бази, вдосконаленням облікових стандартів, спрямованість нормативних актів на якісне формування облікових даних, а також розробленням системи рахунків бухгалтерського обліку, що адаптована до специфіки діяльності підприємств залізничної галузі, та системи внутрішньої звітності про доходи і витрати діяльності.

Аналіз змін в оподаткуванні заробітної плати в Україні

Хоменко І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Сучасна фіскальна політика визначає основні напрямки використання фінансових ресурсів держави, методи фінансування та головні джерела поповнення казни, якими є податки. Будь який дохід має оподатковуватися. Це стосується і такого виду доходу, як заробітна плата.

Згідно із Законом України «Про оплату праці» ст. 1 Заробітна плата - це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку за трудовим договором роботодавець виплачує працівникові за виконану ним роботу.

У 2016 році застосовуватиметься базова ставка Податку з доходів фізичних осіб (далі - ПДФО) 18% до усієї бази оподаткування, незалежно від її розміру (п. 167.1 Податкового кодексу України (далі - ПКУ). Відтак відмінено обов'язок подавати річну декларацію фізичними особами, якщо протягом податкового (звітного) року оподатковувані доходи нараховувалися одночасно двома або більше податковими агентами і при цьому загальна річна сума таких оподатковуваних доходів перевищує 120 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня звітного податкового року. Якщо це передбачено окремими нормами розділу IV ПКУ, ставка ПДФО може становити 0%,

Базовий розмір податкової соціальної пільги (далі – ПСП) зменшився до 50% розміру прожиткового мінімуму для працездатної особи (у розрахунку на місяць), встановленого законом на 1 січня звітного податкового року.

Відтак базовий розмір ПСП у 2016 році становитиме 689 гривень.

При цьому, гранична сума доходу, яка даватиме право на застосування ПСП, не змінилася та дорівнює розміру місячного прожиткового мінімуму, діючого для працездатної особи на 1 січня звітного податкового року, помноженого на 1,4 та округленого до найближчих 10 гривень – 1930 гривень.

Підприємці на загальній системі сплачуватимуть ПДФО за ставкою 18%.

У 2016 році встановлено єдину ставку нарахування єдиного соціально внеску (надалі ЄСВ) в розмірі 22% до усіх видів доходів, на які раніше нараховувався ЄСВ. Виняток становитимуть тільки спеціальні ставки нарахування ЄСВ для інвалідів (8,41%, 5,3% і 5,5%), які залишатимуться без змін.

Скасовується утримання ЄСВ з доходів і визначення класу професійного ризику для роботодавців та відповідні перевірки з боку Фонду соцстрахування щодо правильності такого визначення. Максимальна величина місячного доходу, на який нараховується ЄСВ, становитиме 25 прожиткових мінімумів (раніше – 17).

Водночас Законом України від 28 грудня 2014 року № 71-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» (далі – Закон № 71), який набрав чинності з 01.01.2015, оподаткування військовим збором подовжено до набрання чинності рішенням Верховної Ради України про завершення реформи Збройних Сил України (пункт 161 підрозділ 10 розділу XX Перехідних положень ПКУ).

Об'єктом оподаткування військовим збором є доходи, визначені статтею 163 ПКУ (підпункт 1.2 пункт 161 підрозділу 10 розділу XX ПКУ).

Ставка збору складає 1,5 відс. об'єкта оподаткування, визначеного підпунктом 1.2 цього пункту (підпункт 1.3 пункт 161 підрозділу 10 розділу XX ПКУ).

Проаналізувавши зміни в оподаткуванні заробітної плати в 2016 році, хотілось би підбити підсумки. Для того, щоб змінити ситуацію із зарплатами в конверті, на наш погляд, повинна ефективніше працювати Державна фіскальна служба України. А, щоб Україна у майбутньому могла дозволити собі зменшити податкове навантаження ще більше, влада має зосередитися на скороченні державних видатків, у першу чергу.

Аналіз споживчого кредитування ПАТ "Банк Кредит Дніпро"

Коренюк Л.В., Широкова В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ

Споживчий кредит – це кредит, який надається фізичним особам на придбання споживчих товарів тривалого користування та послуг і який повертається в розстрочку. Споживчий кредит дає змогу населенню споживати товари і послуги до того, як споживачі спроможні їх оплатити. Тим самим споживчий кредит забезпечує підвищення життєвого рівня споживачів. У макроекономічному плані споживчий кредит збільшує сукупний платоспроможний попит на предмети споживання і послуги, що стимулює розширення обсягів їх виробництва.

Банк Кредит Дніпро спеціалізується на споживчому кредитуванні населення.

Аналізуючи динаміку структури споживчого кредитування в ПАТ «Банк Кредит Дніпро» з 2013 по 2015 рік ми бачимо:

- зменшення частки кредитування на потреби капітального характеру з 45% (2013 рік) до 32% (2015 рік);
- підвищення частки кредитування на потреби поточного характеру з 55% (2013 рік) до 68% (2015 рік);
- зростання частки кредитів на придбання автомобілів (поточне кредитування) з 20% (2013 рік) до 41% (2015 рік);
- зростання частки нецільового споживчого кредитування (поточне кредитування) з 2% (2013 рік) до 8% (2015 рік).

Таким чином, з ростом обсягів споживчого кредитування банк все більше орієнтується на попит населення у короткострокових кредитах на задоволення потреб поточного характеру.

Аналізуючи річну ставку для споживчих кредитів на поточні цільові потреби в ПАТ «Банк Кредит Дніпро» ми бачимо, що ми бачимо її підвищення в нацвалюті з рівня 19,4% (2013) до рівня 21,8% (2015), в інвалюті з рівня 12,8% (2013) до рівня 14,0% (2015).юр. осіб. Це пояснюється підвищенням ризиків та нестабільністю фінансово-політичної ситуації в державі.

Таким чином, споживче кредитування в ПАТ «Банк Кредит Дніпро» розвивається в напрямку пріоритетів високо-ризикованих, але й більш високодохідних видів споживчого кредитування, що потребує нових підходів до оцінки ризиків споживчого кредитування та впровадженню нових інструментів по їх зменшенню. Одночасно, масове споживче кредитування потребує впровадження конкурентоспроможних технологій "швидкого кредитування" споживачів та "швидкої" оцінки ризиків.

АБРЕВІАТУРА ОРГАНІЗАЦІЙ

ДЕТУТ, (ГЭТУТ)	Державний економіко-технологічний університет транспорту (м. Київ)
ДНУЗТ (ДНУЖТ)	Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (м. Дніпропетровськ)
ДОНДУУ	Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)
НТУ	Національний транспортний університет (м. Київ)
НАУ	Національний авіаційний університет (м. Київ)
УкрДУЗТ	Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

ЗМІСТ

Секція 1	3
Розвиток корпоративної соціальної відповідальності на Придніпровській залізниці	4
<i>Головінова Г.М., Баскакова К. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Методичні основи механізму управління фінансовою безпекою комерційних банків як форми її практичного забезпечення в сучасних умовах ринкової трансформації.....	5
<i>Добрик Л.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Щодо організації проведення закупівель за державні кошти в бюджетній сфері.....	7
<i>Жовтонога М. М., Волошок В. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Інтеграція залізничного транспорту до європейської транспортної системи як основа розвитку його стратегічного потенціалу	8
<i>Нечипорук А.В., ДЕГУТ, м. Київ</i>	
Теоретичні підходи визначення системи маркетингу підприємства	9
<i>Радіонова Н.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Методологічні основи регіонально-галузевого аналізу використання основних виробничих фондів залізничного транспорту	10
<i>Романко В.І., Романко О.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Питома фондоемність перевезень та її значення	12
<i>Романко О.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Секція 2	14
Bariery i szanse dla logistyki w obrotach między Polską a Europą Wschodnią w warunkach kryzysu	15
<i>Bulhakova Yu.V., DNUTK, Dniepropietrowsk, Bulhakov Hr.V., Służba Bezpieczeństwa Ukrainy, Kijów, Ukraina</i>	
Value and technological interdependence of transport speed growth.....	16
<i>Kyslyi V., Kyiv</i>	
Issues of transport services' effectiveness improvement at railways of Ukraine	17
<i>Chernova N., DNUZT Surmilo D., XJTU (Xi'an Jiaotong University)</i>	
До питання будівництва Дніпропетровського метро	18
<i>Гненний О.М., Гненний М. В., ДНУЖТ, м. Дніпропетровськ, Саєнко А. О., ДП «Днепргражданпроект», м. Дніпропетровськ</i>	
Проблемні аспекти управління інвестиційними ресурсами та сучасні тенденції реформування залізничної галузі.....	20
<i>Голубєв Д.І., ДЕГУТ, м. Київ</i>	
Функціонування транспортних терміналів на прикладі ЦТС «Ліски».....	22
<i>Гонзур Є.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Транспортні системи в логістиці	23
<i>Гутченко А.О., ДОНДУУ, м. Маріуполь</i>	
Удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів.....	25
<i>Зіць О. Є., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ</i>	
Обґрунтування підходів до визначення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту	27
<i>Каличева Н. Є., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Напрямки удосконалення транспортного обслуговування на малодіяльних ділянках залізничного транспорту	28
<i>Кириленко О.М., НАУ, м. Київ</i>	
Аналіз факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту України	29
<i>Клюєва А.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Розвиток залізничного туризму	31
<i>Клюєва А.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Розвиток транспортного туризму в Західному регіоні України.....	32
<i>Копитко В.І., Орловська О.В., ДНУЗТ, Львівська філія, м. Львів</i>	

Становлення морського флоту України як запорука розвитку зовнішньоекономічних зв'язків	34
<i>Котлубай В.О., Хаймінова Ю.В., Національний університет «Одеська юридична академія», м. Одеса</i>	
Создание и поддержание модели отношений - образование и бизнес от компании SPL	36
<i>Ивацук В.Р., ООО «5ПИЭЛЬ», г. Киев Кириченко А.И., ГЕТУТ, г. Киев</i>	
Маркетинг на ринку пасажирських перевезень	38
<i>Лунгол О. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Аналіз необхідності та можливості застосування транспортних систем в Україні	40
<i>Луненко А. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Використання залізничного транспорту в логістичних системах	42
<i>Лисенко О.А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Аналіз моделі реформування залізничного транспорту в країнах світу	43
<i>Любохинець Л.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Управління витратами підприємств залізничного транспорту України з метою підвищення їх конкурентоспроможності	45
<i>Руденко М.В., Ляшенко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Джерела підвищення ефективності використання основних засобів аграрного підприємства	47
<i>Мамрюк О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Теоретико-методичний підхід до визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній	49
<i>Марценюк Л.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Методичні вимоги до підготовки аналітичних звітів за результатами маркетингових досліджень ринку пасажирських перевезень далекого сполучення	52
<i>Мельник Т.С., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ Мельник О.В., Вища школа Гуманітас, м. Сосновець, Польща</i>	
Поняття ринку транспортних послуг в системі маркетингових досліджень	55
<i>Мельник Т.С., ПАТ «Українська залізниця», м. Київ</i>	
Реалізація економіко-математичних методів в логістиці	57
<i>Міщенко М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Організація туристичних перевезень вузькоколійними залізницями як один із напрямів для економічного розвитку транспортної інфраструктури	60
<i>Мямлін С.В., Барановський Д.М., Мурашова Н.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Економіко-організаційні аспекти вдосконалення матеріальної бази колійного господарства	61
<i>Полішко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Необхідність урахування екстерналій при проведенні економічного аналізу інвестиційних проектів	62
<i>Полішко Т.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Оцінка ефективного розвитку інвестицій в розвиток залізничного транспорту	63
<i>Присухіна І. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Підвищення рівня пасажирських перевезень залізничним транспортом, як фактор впливу на соціально-економічний розвиток країни	64
<i>Рачинська А.В., ДЕГУТ, м. Київ</i>	
Інфраструктурна складова тарифів на перевезення залізничним транспортом: особливості формування	66
<i>Савицька Т. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Комплексний підхід щодо підвищення соціально-економічної безпеки транспортної системи Саксаганського району міста Кривого Рогу	68
<i>Сістук В.О., Богачевський А.О., Троян О.В., Анікіна К.О., ДВНЗ «Криворізький національний університет», м. Кривий Ріг</i>	
Інноваційно-інвестиційний потенціал техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту	70
<i>Соломніков І.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	

Повышение доходности предприятий ж/д транспорта за счет развития рекламной деятельности.....	71
<i>Тихонова С.Л., ДНУЖТ, г. Днепропетровск</i>	
Інноваційний розвиток підприємств залізничного транспорту.....	72
<i>Толстова А.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Визначення оптимального розподілу капіталовкладень для забезпечення сталого розвитку залізниць	73
<i>Харченко О.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Секція 3	74
Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України	75
<i>Бараш Ю.С., Чаркіна Т. Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Особливості роботи ПАТ «Укрзалізниця» в умовах зміни форми власності.....	78
<i>Чорновіл О. В., Гвоздева А. Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Формування інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту.....	80
<i>Дараган О.О., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Розбудова міжнародних транспортних коридорів як основа забезпечення конкурентоспроможності економіки України	82
<i>Дикань В.Л., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Інституційне забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту України	86
<i>Дикань О.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Удосконалення класифікації стратегічних змін.....	87
<i>Зубенко В.О., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України.....	88
<i>Константинова Е.О., ДОНДУУ м.Маріуполь</i>	
Аспекти фінансового забезпечення реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на підприємствах залізничного транспорту України	90
<i>Корінь М.В., Кузьменко А.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Основні принципи капіталізації	91
<i>Потетюєва М.В., Департамент реформування та корпоративного розвитку Укрзалізниці, м. Київ</i>	
Ефективний менеджмент, як запорука вирішення економічних проблем на транспорті.....	92
<i>Разумова К.М., ДЕТУТ, м. Київ</i>	
Ресурсне забезпечення структурних підрозділів залізничного транспорту.....	93
<i>Режко Д. С., Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Нормативно-документаційне забезпечення системи управління якістю послуг пасажирських перевезень підприємств залізничного транспорту	94
<i>Руденко М.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Принципи забезпечення інтеграції вітчизняного залізничного транспорту у світову транспортно-логістичну систему.....	96
<i>Токмакова І.В., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Контроль витрат на залізничному транспорті.....	99
<i>Топоркова О. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Економічна безпека залізничного транспорту в умовах євроінтеграції.....	100
<i>Чередниченко О.Ю., УкрДУЗТ, м. Харків</i>	
Сучасний стан процесу реформування залізничного транспорту України: огляд реалізації нормативно-правового забезпечення етапів реформування.....	101
<i>Шило Л.А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Секція 4	102
Особливості формування та використання фінансових ресурсів страхових організацій (на прикладі ПРАТ «Київський страховий дім»).....	103
<i>Біла К.В., Рекун І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	

Удосконалення організації комплексної системи безпеки при кредитуванні банками юридичних та фізичних осіб в Україні	104
<i>Бордюг Р.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Організаційні зміни корпорацій за рахунок імплементації мобільних технологій	105
<i>Головкова А.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Фінансово-економічна безпека залізничного транспорту в ринкових умовах та в умовах реформування	106
<i>Головкова Л.С., Рекун І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Забезпечення фінансової безпеки корпоративних транспортних систем	108
<i>Головкова А.Є., Ханнуф К.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Використання системного підходу при дослідженні економічної безпеки підприємств залізничного транспорту	109
<i>Железняк В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Щодо незалежного фінансового контролю Держаудитслужбою	111
<i>Жовтонога М.М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ Жовтонога Н.І., Вишніцька Ю.А., м.Камянець-Подільський</i>	
Формування комплексної системи забезпечення економічної безпеки на підприємстві	113
<i>Іванов О. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Системний підхід у стратегічному керуванні службою економічної безпеки на підприємстві	114
<i>Іванов О.Є., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Розвиток системи природокористування залізничної корпорації	115
<i>Кільовий В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Шляхи підвищення ефективності управління оборотним капіталом підприємства	116
<i>Коломієць В.В., Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Інноваційне інформаційно-аналітичне забезпечення фінансово-економічної безпеки діяльності підприємства	117
<i>Кошмай А.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Methodological approach to defining infrastructure component of the costs for the particular passenger train traffic	119
<i>Kravchenko Kh. V., DNURT, Dnipropetrovsk</i>	
Проблеми формування фінансових ресурсів на залізничному транспорті в умовах структурних перетворень	120
<i>Кравченко О.О., ДЕГУТ, м. Київ</i>	
Розробка технології забезпечення банківської таємниці	122
<i>Кутвіцька В.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Комплексна система економічної безпеки підприємства	123
<i>Михальський Д.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Організація системи попередження терористичних актів на транспорті	124
<i>Морошан В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Формування технології захисту комерційної таємниці на підприємствах України	125
<i>Петрюк В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Методичні підходи до оцінки фінансового стану і оптимізації структури капіталу підприємства залізничного транспорту	126
<i>Пилипенко О. В., Соколова Е.О., ДЕГУТ, м. Київ</i>	
Оценка эффективности грузового железнодорожного транспорта республики Конго	128
<i>Самба Ф., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Конкурентна розвідка як стратегічний елемент фінансово-економічної безпеки підприємств	130
<i>Сандул А.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Формування механізмів управління системою економічної безпеки	131
<i>Сизоненко О.Г., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Управління фінансовими ресурсами Пенсійного фонду України	132
<i>Добрик Л.О., Синько О.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	

Маркетингові дослідження та необхідність їх проведення	134
<i>Удовиченко А.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Розвиток ринку страхових послуг в Україні	136
<i>Удовиченко А.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Стратегическое влияние интернет-технологий на развитие инновационных подходов в образовании: «WOPALS».....	138
<i>Марк Р.Ханноуф – президент «Hannouf Media Group» (Франция), создатель «WOPALS»</i>	
Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту.....	140
<i>Коренюк Л.В., Юр'єва Н.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Значення фінансово-інвестиційної безпеки залізнично-транспортного комплексу в сучасних умовах корпоратизації.....	141
<i>Якімова А. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Методи управління прибутком підприємства в сучасних умовах	142
<i>Якімова А.М., Кондратенко Н.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Секція 5.....	143
Побудова моделі оцінки виробничо-технічної бази підприємств автомобільного транспорту в розвитку систем технічного обслуговування та ремонту парків автомобільних транспортних засобів	144
<i>Грицюк Ю.С., Лабута А.В., НТУ, м.Київ</i>	
Адаптація методів промислової інженерії до управління інноваційними проектами в транспортних системах.....	146
<i>Дзюба С.В., Інститут геотехнічної механіки ім. М.С. Полякова НАН України, м. Дніпропетровськ</i>	
Исследование возможных и допустимых ошибок идентификации подвижных единиц в системах управления на железнодорожном транспорте.....	148
<i>Егоров О.И., Ванжа А.Г., ДНУЖТ, г. Днепропетровск</i>	
Методика определения расчетных объемов работы для станций со сложной структурой вагонопотоков	149
<i>Козаченко Д.Н., Горбова А.В., Мисюра А.В., ДНУЖТ, г. Днепропетровск</i>	
Економічна ефективність усунення обмежень швидкості руху поїздів.....	150
<i>Курган М.Б., Байдак С.Ю., Лужицький О.Ф., Хмелевська Н.П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Выбор показателей экономической эффективности для оценки инвестиционного проекта.	151
<i>Курган Н.Б., Байдак С.Ю., Хмелевская Н.П., ДНУЖТ, г. Днепропетровск</i>	
Визначення експлуатаційних витрат пов'язаних із проходженням дільницею місцевих вагонів	152
<i>Нестеренко Г. І., Музикіна С. І., Музикін М. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Підвищення прибутковості залізничного пасажирського сполучення.....	153
<i>Нестеренко Г. І., Ханеня О. І., Жучий Л. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Підвищення економічної рентабельності приміського сполучення	154
<i>Нестеренко Г. І., Борисова І. Г., Миронюк А. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізниці	156
<i>Нестеренко Г. І., Грозь О.О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Передумови розвитку перевезень по внутрішніх водних шляхах	157
<i>Окороков А. М., Жоболда В. В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Секція 6.....	158
Вплив геополітичного ризику на розвиток залізничного транспорту України	159
<i>Бобиль В. В., Дронь М. А., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Оцінка потенціалу будівельних підприємств в умовах кризи.....	160
<i>Бобиль В.В., Оберемок Т.С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Особливості обліку доходів та витрат туристичної діяльності.....	162
<i>Божок Н. О., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	

Аудит на залізничному транспорті в умовах реформування галузі.....	164
<i>Дзюба В. І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Еколого-економічні заходи поліпшення стану довкілля на залізничному транспорті.....	166
<i>Зеленько Ю.В., Тренак С.Ю., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Оптимізація зон курсування та удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні....	167
<i>Матусевич О. О., Біляєв А. С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Щодо удосконалення обліку витрат в дистанції електропостачання	169
<i>Рогова К. О., П'ятигорець Г.С., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Фінансовий контроль в системі корпоративного управління залізничним публічними акціонерним товариством	170
<i>Сначов М. П., Ломтева І. М., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Проблеми організації обліку фінансових результатів на підприємстві залізничного транспорту (на прикладі служби приміських пасажирських перевезень).....	171
<i>Собченко Т.А., П'ятигорець Г.С., Пінчук О.П., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Аналіз змін в оподаткуванні заробітної плати в Україні	172
<i>Хоменко І.І., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	
Аналіз споживчого кредитування ПАТ "Банк Кредит Дніпро"	173
<i>Коренюк Л.В., Широкова В.В., ДНУЗТ, м. Дніпропетровськ</i>	

ДЛЯ ПОДАТОК

Науково-популярне видання

ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ ТРАНСПОРТУ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

XIV Міжнародної науково-практичної конференції

(21.04-22.04.2016)

Російською, українською, польською та англійською мовами

Відповідальний за друк: д.е.н., професор *М. І. Міщенко*